
IEHMP
50
Aniversario





*H*ISTORIA

*M*ARÍTIMA *D*EL *P*ERÚ



*H*ISTORIA

Han transcurrido cinco décadas desde aquel inspirado momento en el que, a iniciativa del Centro Naval del Perú y del Museo Naval, y con el auspicio del Ministerio de Marina, se creó LA COMISIÓN PARA ESCRIBIR LA HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ; la promesa bosquejada entonces por quienes luminosamente la concibieron, hoy es toda una realidad.

En efecto, la labor seria y tesonera de los connotados historiadores, investigadores y científicos del mar encargados de preparar la Primera Parte de la Historia Marítima del Perú –verdadera enciclopedia de nuestro antiquísimo quehacer marítimo– se encuentra materializada en los doce volúmenes que abarcan las dos áreas previstas: la científica y la histórica; esta última, en sus épocas Prehispánica, Conquista, Colonia, Emancipación y comienzos de la República. La crítica mundial especializada ha dado su veredicto al considerar a la Historia Marítima del Perú *no solo como el más importante esfuerzo en la materia realizado por un país de habla hispana, sino, también, como la versión más completa y autorizada acerca de nuestra compleja e intensa actividad marítima. La cuarta reimpresión que de ella se ha hecho –en menos de diez años– constituye, sin lugar a dudas, una clara muestra del prestigio internacional alcanzado y de su favorable demanda. De ello nos sentimos plenamente orgullosos y satisfechos.*

Empero, el trabajo fecundo no ha concluido; todo lo contrario. Desde hace unos años, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, sucesor de la Comisión indicada, ha encomendado a renombrados historiadores –bajo la coordinación de distinguidos almirantes– la difícil tarea de historiar la vida marítima nacional desde mediados del siglo pasado, hasta comienzos del presente.

El reto inicial de escribir la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, *podemos decir que es un propósito felizmente logrado. Los doce*

*M*ARÍTIMA *D*EL *P*ERÚ

volúmenes que ella comprende, presentan la evolución de nuestra agitada vida republicana con sus hazañas y sus pesares; con sus triunfos y sus derrotas; con sus sinsabores y sus glorias. Todo ello, teniendo como transfondo –vivo y permanente– la realidad marítima en sus múltiples y complejos aspectos: naval, económico, jurídico, político, social, científico, geográfico e internacional. Son casi setenta años los que cubre esta Segunda Parte y a través de ella la actividad marítima es presentada en varios periodos, cada uno con sus peculiaridades.

Vemos desfilar así –hilvanados por la secuencia del tiempo– el periodo de bonanza o prosperidad material que significó para el país el negocio del guano, así como las nefastas consecuencias de su explotación irracional; se estudian los periodos presidenciales de Balta y Pardo en sus diversas y significativas connotaciones; se ahonda en el breve e ininterrumpido mandato de Prado, describiendo los años difíciles que entonces se vivieron; se profundiza –bajo la luz de una copiosa e interesantísima información– en los avatares que precedieron a la guerra con Chile y en las valerosas acciones que significaron las campañas naval y terrestre; se analiza la triste y mísera situación en la que el Perú quedó después de la derrota, resaltando aquel noble empeño de los peruanos de esa época por reconstruir la vida nacional; finalmente, se examina el período que significó el afianzamiento de la civilidad y que, para la historia de la Marina de Guerra, representó el resurgimiento de nuestra Escuadra con el arribo de los primeros cruceros, el Almirante Grau *y el* Coronel Bolognesi.

Cumplido el objetivo de elaborar la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, *se viene preparando la Tercera Parte correspondiente a los años 1919 a 1980.*

*I*NSTITUTO *D*E

CONSEJO DIRECTIVO

Calm.
Calm.
C. de N.
Calm.
Valm.
R. P.
Valm.
C. de N.
Dr.
Calm.
Dr.
C. de N.

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

José G. García Valdivieso	Presidente
Jorge Brousset Barrios	Vicepresidente
John Rodríguez Asti	Secretario Ejecutivo
Raúl Parra Maza	Tesorero
Frank Boyle Alvarado	Presidente de la CEEM*
Armando Nieto Vélez, S. J.	Presidente de la COIDH**
Ricardo Zevallos Newton	Presidente de la CIECYT***
José L. Guerola Lazarte	Director
Lizardo Seiner Lizárraga	Director
Óscar Penny Cabrera	Director
Miguel A. Rodríguez Mackay	Director
Jorge Guerrero Lang	Director

* Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos
** Comisión de Investigación y Desarrollo Histórico
*** Comisión de Ciencia, Tecnología e Innovación

Miembros de Número Civiles y Oficiales de Marina

Calm.	Héctor Absi Concha
Valm.	Óscar Anderson Noriega
Calm.	Frank Boyle Alvarado
Calm.	Jorge Brousset Barrios
Valm.	José Carcelén Basurto †
Calm.	Melitón Carvajal Pareja
Calm.	Fernando Casaretto Alvarado
Dr.	José Agustín de la Puente Candamo
Emb.	José de la Puente Radbill
Dra.	Hilda Elías de Zevallos
Calm.	José G. García Valdivieso
C.de N.	José Luis Guerola Lazarte
Valm.	Luis Giampietri Rojas
C.de N.	Jorge Guerrero Lang
Dr.	Oswaldo Holguín Callo
Valm.	Alberto Indacochea Queirolo †
Dr.	Héctor López Martínez
Emb.	Luis Marchand Stens †
Rev. Padre	Armando Nieto Vélez, S. J.
Valm.	José Luis Noriega Lores
Dr.	Fabián Novak Talavera
Dr.	Raúl Palacios Rodríguez
Valm.	Alfonso Panizo Zariquiey
Calm.	Raúl Parra Maza
Calm.	Óscar Penny Cabrera
Calm.	Reynaldo T. Pizarro Antram
Dra.	Beatriz Ramacciotti de Cubas
C. de N.	John Rodríguez Asti
Dr.	Miguel Ángel Rodríguez Mackay
Dra.	María Rostworowski de Diez Canseco
Dr.	Lizardo Seiner Lizárraga
Calm.	Héctor Soldi Soldi
Dr.	Luis Enrique Tord Romero
Calm.	Jorge Villalobos Urquiaga
Calm.	Francisco Yábar Acuña
Dr.	Ernesto Yepes del Castillo
Valm.	Ricardo Zevallos Newton

Miembros Correspondientes

Dr.	Enrique Amayo Zevallos
Gral.	José Cervera Pery
Calm. ARA	Laurio H. Destéfani
Dr.	José H. Estrada Morales
Dr.	José R. García Martínez
Calm.	José I. González Aller Hierro
Dr.	Robert Lewis Scheina
Dr.	Julio Macera Dall'Orso
Dr.	Darío Manfredi
Dr.	Alfredo Moreno Cebrián
Dr.	Eusebio Quiróz Paz Soldán
Srta.	Isabel Ramos Seminario
Dr.	Jorge Rosales Aguirre
Dr	Luis Alberto Montes Bellina

Segunda Parte

La República –1850 a 1870
Dr. Capitán de Fragata
Fernando Romero Pintado
Tomo VIII – Volúmenes 1, 2 y 3

La República –1870 a 1876
Calm. Melitón Carvajal Pareja
Dr. Raúl Palacios Rodríguez
Dr. Héctor López Martínez
Dr. Percy Cayo Córdova
Tomo IX – Volúmenes 1, 2 y 3

La República –1876 a 1879
Dr. Héctor López Martínez
Tomo X

La República –1879 a 1883
Calm. Melitón Carvajal Pareja
Dra. Miriam Salas Olivari
Tomo XI - Volúmenes 1, 2, 3 y 4

La República –1884 a 1906
Dr. Raúl Palacios Rodríguez
Tomo XII –Volúmenes 1 y 2

La República –1906 a 1920
Dr. Percy Cayo Córdova
Tomo XIII

Monografía de los Puertos del Perú
Capitán de Fragata
Miguel Flórez Nohesell
Tomo I

LIMA – PERÚ 2013

Asesoramiento Técnico

Coordinador General
Contralmirante José G. García Valdivieso

Investigación Histórica
Rosario Calmet Aranguren
Esperanza Navarro Pantac

Coordinador de Edición
Julio Alva Flores

Corrección e Índices
Esperanza Navarro Pantac

Diagramación
Kinko's Impresores S.A.C





HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ—LA REPÚBLICA 1879 a 1883
AUTOR: MELITÓN CARVAJAL PAREJA

Primera Edición, Agosto 2013
Tiraje 1,000 ejemplares

HECHO EL DEPÓSITO LEGAL EN LA BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ N° 2013-09732
ISBN (Obra Completa) 978-9972-633-03-4
ISBN (Tomo XI, Vol. 3) 978-9972-633-11-9

Reservados todos los derechos de reproducción total o parcial,
la fotomecánica y los de traducción.

©INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
Av. Salaverry 2487 - San Isidro - Telfs.: 422-7550
Fax: 422-7838
E-mail: presidencia@iehmp.com
biblioteca@iehmp.com

Printed in Peru
Impreso en el Perú
Kinko's Impresores S.A.C
Av. Venezuela 2344 - Lima 1
Telf.: (511) 336-6699 Fax: 366-5190
E-mail: ventaskinkos@gmail.com
wwwprinting.com.pe



*H*ISTORIA

La República

*M*ARÍTIMA *D*EL *P*ERÚ

1879 a 1883 /

TOMO XI
VOLUMEN 3

Melitón Carvajal Pareja

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

LIMA-PERÚ 2013

Índice

Pág.

CAPÍTULO IV
EL INICIO DE LA DESINTEGRACIÓN NACIONAL

1. Introducción 23
   - 1.1 Consideraciones generales en el lado de la alianza 24
   - 1.2 Las apreciaciones de Prado y de Buendía 27
   - 1.3 Prolegómenos en Chile 36
   - 1.4 Breve descripción del teatro de operaciones de Tarapacá (TOT) 45

2. Explotación del control del mar. Proyección del poder a tierra 50
   - 2.1 Algunas consideraciones preliminares a la campaña de Tarapacá 50
     - 2.1.1 Preparativos, organización, zarpe y viaje del convoy 52
     - 2.1.2 Ocupando posiciones para el asalto anfibio de Pisagua 59
     - 2.1.3 Comienza el asalto 60
     - 2.1.4 Desembarco en caleta Junín 62
     - 2.1.5 Reacción de los aliados frente al asalto anfibio 67
     - 2.1.6 Lo que sucedió según los partes oficiales peruanos 78
     - 2.1.7 Las acciones en tierra hasta la pérdida de Tarapacá 88
     - 2.1.8 Continúa la disputa por el control del mar 102
       - 2.1.8.1 Bloqueo y rendición de Iquique ¿Qué pasó? 110
     - 2.1.9 La travesía Arica–Callao de la flotilla peruana 123
       - 2.1.9.1 Los acontecimientos iniciales del viaje de la *Unión*, *Chalaco* y *Pilcomayo* 123

2.1.9.2 Pérdida de la *Pilcomayo* 127
2.1.9.3 La estadía de la *Unión* en el Callao 133
2.1.9.4 Nueva comisión de la *Unión* al sur 136
3. Regreso de Prado a Lima 140
3.1 Incertidumbre en la dirección suprema de la guerra 140
3.2 El bloqueo naval de Arica 151
3.3 Prado llega a Lima. Reasume presidencia de la República 154
3.4 Prado se va del Perú. ¿Ahora, quién podrá salvarnos? 174
4. Revolución de Piérola 186
4.1 Preámbulo, rechazos y adhesiones 186
4.2 Reorganización de la estructura del Estado 198
4.3 Disposiciones sobre defensa nacional 205
5. Se intensifica la explotación del control del mar por la escuadra chilena 216
6. Misceláneas 226
6.1 Operaciones de los transportes peruanos 226
6.2 Asuntos logísticos y de personal 229
6.2.1 Artículos navales para el *Manco Cápac* 229
6.2.2 Factoría Naval de Bellavista 231
6.2.3 Reconocimientos a pensionistas, sueldos en Marina, distribución del personal del monitor *Huáscar* y *Pilcomayo* 231
7. La campaña de Tacna 239
7.1 Se gesta la campaña 239
7.2 Inicio de la campaña de Tacna 244
7.2.1 Primera fase: campaña de Moquegua. Desembarco en Ilo/Pacocha 244
7.2.2 Los combates navales en Arica 245
7.2.2.1 Fortificaciones en Arica y otras consideraciones; División de Torpedistas en isla Alacrán 245
7.2.2.2 El combate del 27 de febrero de 1880 254
7.2.2.3 Siete días de bombardeos: 29 de febrero al 6 de marzo de 1880 268
7.2.2.4 La incursión contra Mollendo y su saqueo 272
7.2.2.5 Actividades de la *Unión* en el Callao 283
7.3 La doble ruptura del bloqueo de Arica 285
7.3.1 Villavisencio, en audaz acción burla el bloqueo de Arica 285
7.3.2 La valiente actitud de Villavisencio: permanecer en Arica descargando y combatir al mismo tiempo 306
7.3.3 Villavisencio burla bloqueo por segunda vez. Travesía y llegada al Callao 313

7.3.4 Repercusiones en el Perú y en Chile por la burla del bloqueo 324
7.3.5 La última operación de los transportes peruanos 332
7.4 Acciones en Moquegua y Tacna hasta la captura de Arica 339
7.4.1 Las operaciones de la lancha–torpedo *Alianza* 347
7.4.2 El asedio de Arica 353
7.4.3 Asalto y captura de Arica el 7 de junio 358
7.4.4 Hundimiento del *Manco Cápac* y autodestrucción de la lancha *Alianza*. La difusión de la captura de Arica y los excesos 369
7.4.4.1 La difusión de la captura de Arica 374
7.4.4.2 Los excesos y otros temas 378
7.4.5 El traslado de heridos desde Tacna y Arica al Callao 383
8. Bloqueo del Callao 387
8.1 Ataque por sorpresa con lanchas–torpedos 390
8.2 Notificación e inicio del bloqueo 395
8.2.1 Efectos y reacciones por el bloqueo 403
8.2.2 Las defensas del Callao 410
8.2.3 Jueves 22 de abril de 1880: Primer combate naval en el Callao 417
8.2.4 Apreciaciones después del combate 428
8.3 Creación de las fuerzas sutiles 431
8.4 Lunes 10 de mayo de 1880: Segundo combate naval en el Callao 435
8.4.1 Bloqueo de Ancón y otras consideraciones 451
8.4.2 25 de mayo: nuevo combate con lanchas–torpedo chilenas 454
8.4.3 Defensa submarina del Callao durante 1880 483
8.4.3.1 Existencia de torpedos y minas en el último trimestre de 1879 484
8.4.3.2 Los torpedos Hubbe & Hardy 487
8.4.3.3 La comparación de torpedos Lay y Hubbe & Hardy 495
8.4.3.4 Torpedos fijos de Harris 501
8.4.3.5 Contratistas por doquier para hundir buques chilenos 502
8.4.3.6 Tubo lanzatorpedo y torpedos de Ericsson 506
8.4.4 Gestiones para la adquisición de buques 511
8.4.4.1 La construcción y destino del *Diógenes* y *Sócrates* 537
8.5 Adquisiciones chilenas de naves de guerra 548

8.5.1 Después de conquistar el dominio marítimo Chile busca reforzar su Armada 548
9. Hundimiento del transporte *Loa* 553
9.1 Actividades diversas 553
9.1.1 Plan para cumplir la misión: hundir un buque enemigo 555
9.2 Éxito de la misión: el *Loa* al fondo del mar 558
9.3 El dramático final del patrullaje del *Loa* 560
9.4 Acciones, reacciones y comentarios por la pérdida 562
10. Recuento de diversas acciones defensivas y bélicas 570
10.1 El *Angamos* bombardea el Callao cuatro días 572
11. Nuevo comando de las fuerzas sutiles 589
12. El transporte de pertrechos bélicos desde Panamá 591
12.1 Situación inicial que enfrenta Larrañaga 593
12.2 Caso goleta *Enriqueta* 595
12.3 Caso goleta *Estrella* y excursión *O'Higgins* 596
12.4 Casos *Estrella*, *Enriqueta* y excursión *Amazonas* 598
12.5 Casos *Guadiana*, *Preciosa*, *Enriqueta* y excursión *Amazonas 2* 599
12.6 Caso *Enriqueta* y excursión *O'Higgins 2* 606
12.7 Excursión *Amazonas 3* a Panamá: sus efectos 609
12.8 Algunos temas económicos, los países de América Central y la prensa en Panamá 614
13. El abastecimiento bélico de Chile 624
14. El hundimiento de la *Covadonga* 634
14.1 Los efectos de su hundimiento 648
14.2 Prolegómenos de los bombardeos de Chorrillos, Ancón y Chancay 652
14.2.1 Improvisando las defensas de la bahía de Chorrillos 656
14.2.2 Los bombardeos del 22 y 23 de setiembre de 1880 664
14.2.3 Defensas submarinas en Chorrillos y otras medidas para el tráfico de personas desde y hacia buques de guerra neutrales y pontones 670
15. Acciones ofensivas peruanas en la bahia del Callao 681
15.1 Incursiones a la isla San Lorenzo el 16 y 17 de setiembre 1880 681
15.2 El torpedo de Guzmán y Valle 686
15.3 Hundimiento de la lancha porta–torpedo *Fresia* 687
15.4 Pérdida de la lancha porta–torpedo *República* 696
16. Modificaciones en las baterias del Callao 704

17. Los bombardeos del Callao en diciembre de 1880 709
17.1 Bombardeo del 9 de diciembre 709
17.2 Bombardeo del 10 de diciembre 711
17.3 Bombardeo y combate del 11 de diciembre 711
18. Las expediciones de saqueo 712
18.1 La expedición de Lynch al norte del país 712
18.2 Expedición de "merodeo" a Moquegua 719
19. Campaña de Lima 720
19.1 Preparativos para defender Lima 720
19.2 Composición de los ejércitos combatientes 724
19.3 Desembarco en Pisco y Curayacu 728
19.4 Encuentros previos a San Juan 731
19.4.1 Encuentro del Manzano y La Rinconada 731
19.5 Batalla de San Juan: 13 de enero de 1881 732
19.6 Batalla de Miraflores 744
19.6.1 Falso Armisticio 744
19.6.2 Batalla de Miraflores: 15 de enero 746
19.6.3 Después de Miraflores 759
19.6.4 Medidas que toma el Cuerpo Diplomático para preservar a la ciudad de Lima 760
19.7 Entrada a Lima 775
19.8 Intervención de los Estados Unidos en el conflicto 775
19.8.1 La mediación norteamericana 781
19.9 Lizardo Montero: gobierno provisorio 787
19.10 El papel de Cornelius A. Logan 790
19.11 Reunión del Congreso en Arequipa 791
19.12 La ocupación de Arequipa por el ejército chileno 792
20. Los puertos y aduanas durante la guerra y la ocupación 796
20.1 El puerto de Paita 804
20.2 El puerto de Mollendo 808
20.3 El puerto y Aduana del Callao 813
20.3.1 El puerto del Callao después de declarada la guerra y durante la ocupación 816
20.3.2 El bloqueo 817
20.3.3 El puerto del Callao durante la ocupación 821
20.3.4 Los dividendos que la administración chilena recibió de la Aduana del Callao, de los puertos bajo su dependencia y de la Empresa del Muelle Dársena 827
20.4 El puerto de Pisco durante la guerra 833

ANEXO A	TRATADO DE PAZ DE ANCÓN	840
ANEXO B	CARTA DE DOMINGO DEL SOLAR AL GENERAL JUAN BUENDÍA *MEMORANDUM* PARA EL GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO	843
ANEXO C	ACTA. COMITÉ DE DEFENSA NACIONAL	845
ANEXO D	ACTA DEL CUERPO CONSULAR DE IQUIQUE EL 22 DE NOVIEMBRE DE 1879	847
ANEXO E	RELACIÓN DE LOS PRISIONEROS DE LA CAÑONERA *PILCOMAYO* CAPTURADA EL 18 DE NOVIEMBRE DE 1879 POR EL BLINDADO *BLANCO ENCALADA*	849
ANEXO F	ORGANIZACIÓN DE LA SECRETARÍA DE MARINA	852
ANEXO G	PRESENTES EN EL MONITOR *MANCO CÁPAC* DURANTE LOS COMBATES EN FEBRERO, MARZO Y JUNIO DE 1880	854
ANEXO H	RELACIÓN NOMINAL DE LOS INDIVIDUOS DE LAS DOTACIONES QUE SALIERON DE VIAJE EL 12 DE MARZO DE 1880	857
ANEXO I	RELACIÓN DE LA DOTACIÓN DE LA *UNIÓN* EL 12 DE MARZO DE 1880	859
ANEXO J	INSTRUCCIONES A QUE SE SUJETARÁ EL CAPITÁN DE NAVÍO DON MANUEL A.VILLAVISENCIO, COMANDANTE DE LA CORBETA *UNIÓN*...	862
ANEXO K	INSTRUCCIONES A QUE DEBEN SUJETARSE LOS COMANDANTES DE LOS BUQUES EN LOS BLOQUEOS O RECONOCIMIENTOS QUE SE LES ENCOMIENDEN	864
NOTAS AL CAPÍTULO		868
BIBLIOGRAFÍA		900
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES		905
ÍNDICE GENERAL		911

Capítulo IV

EL INICIO DE LA DESINTEGRACIÓN TERRITORIAL

1. INTRODUCCIÓN

Iníciase el último capítulo de este volumen sobre la Guerra del Pacífico, orientado a la guerra en el mar, que no por ello está desligada de una serie de decisiones de nivel político, económico y militar, ni de los aspectos sociales, psicológicos, geográficos, de derecho internacional, científicos, tecnológicos, y otros que conforman los intereses marítimos que, como se habrá apreciado por el contenido de los Capítulos I al III, han sido discutidos solo en la medida apropiada para mostrar su íntima relación. Si "prepararse para la guerra" es algo complejo, "una guerra con objetivo y enemigo definido" lo es aún más.

Por otro lado, para no perder continuidad con los otros tomos de la *Historia Marítima del Perú*, se han tratado algunos temas relacionados con las diversas organizaciones de la Marina de Guerra, cuyo funcionamiento fuera afectado por la situación bélica.

Este capítulo, entonces, cubre el periodo desde los prolegómenos del asalto anfibio en Pisagua, hasta el fin de la guerra. En realidad, la guerra naval termina con la autodestrucción de la escuadra el 16 de enero de 1881. Sin embargo, después hubo participación de oficiales de Marina en asuntos administrativos y políticos en tierra, y en combates terrestres.

En general, este capítulo no centra su atención en las operaciones terrestres, salvo muy contadas excepciones en que hubo participación de marinos, y ello con la brevedad del caso, pues las operaciones en tierra han sido desarrolladas con detalle en otras publicaciones.

1.1. CONSIDERACIONES GENERALES EN EL LADO DE LA ALIANZA

En el capítulo anterior se ha reseñado las diferentes reacciones que produjo en el país, particularmente en Lima, el resultado del combate de Angamos, desde el punto de vista psicológico, político, económico y militar.

El poder naval de la Alianza, del Perú mejor dicho, había quedado reducido a dos buques de combate de madera, dos monitores para defensa de puertos, y cinco transportes. Su capacidad disuasiva y de disputa del control del mar, frente al poder naval chileno, que se había incrementado con un transporte armado y el monitor capturado, era reducidísima, por no decir nula.

Oportuno es recordar en este momento, que el control del mar consiste específicamente: (1) en la capacidad para mantener abiertas las propias líneas de comunicación marítima; (2) en la capacidad para negar al enemigo la comunicación marítima que necesita para conducir la guerra; (3) en una guerra que implica el uso del mar, al obtener su control por la destrucción y/o neutralización de la fuerza naval opuesta, quedan establecidas las condiciones para una decisión final, a la que normalmente se llega en tierra; (4) que líneas de comunicación marítima no son solo las comerciales, sino también aquellas que unen bases con las áreas de operaciones, en este caso, Callao con Arica, Iquique y Pisagua por el sur, y con Panamá por el norte; (5) que si bien es un deber de las marinas proteger las líneas de comunicación marítima, en realidad su tarea principal era y es proteger "buques", que son los que transportan las mercaderías en general, las tropas y suministros logísticos de todo orden: las líneas, por sí, nada transportan.

Si bien hasta fin de setiembre de 1879 fue posible mantener abiertas líneas de comunicación marítima entre Callao y los departamentos del sur y Panamá, esa capacidad sería altamente vulnerable en el futuro. En consecuencia, atender los requerimientos logísticos del Ejército Aliado en el sur, y el transporte de las adquisiciones militares, se volvía una tarea en extremo difícil, si no imposible. Dependería, en todo caso, de la eficiencia con que la escuadra chilena condujera la exploración y su explotación del control del mar, y de las habilidades personales de los comandos navales peruanos.

La expectativa general del Gobierno y población, así como del cuerpo diplomático extranjero residente en Lima, después del 8 de octubre, se centraba ahora en la capacidad del Ejército Aliado desplegado en el sur, para enfrentar al ejército enemigo, y ello no tardaría en producirse, de acuerdo a lo citado en (3).

La falta de un poder naval apropiado no le había permitido a la Alianza adoptar una concepción estratégica ofensiva válida, para realizar

operaciones terrestres en el litoral boliviano ocupado, mediante asalto anfibio. Ni qué decir de iniciar una ofensiva terrestre a través del desierto de Atacama.

Ambas situaciones llevaron a la Dirección Suprema de la Guerra a la adopción de una actitud estratégica defensiva, pero ahora del territorio peruano. El objetivo político de la guerra había cambiado: de la recuperación del territorio de Bolivia ocupado, a la defensa de la integridad territorial del Perú, tal como lo mandaba la Constitución de 1860, y como también lo contemplaba el Tratado de Alianza defensivo de 1873.

La incertidumbre, en cuanto al lugar en que se iniciaría la invasión en el sur, había llevado a una dispersión de las fuerzas aliadas en la provincia de Tarapacá y departamento de Tacna. Por lo menos así se desprende de las cartas que Prado enviara al vicepresidente La Puerta, y al jefe del Ejército de Operaciones en el Sur, general Juan Buendía, y las respuestas de este.

Estos son los únicos documentos que dan fe de esa actitud estratégica, pues no se han encontrado trabajos escritos de los peruanos o de los aliados, como apreciación de la situación y desarrollo de un plan de campaña o de operaciones, o actas de las juntas o consejos de guerra, o de los estados mayores, en los que se puedan leer los conceptos analizados para llegar a una decisión. Si los hubo y se perdieron, o fueron destruidos adrede para evitar su captura, resignación. Pero la lección indica que la organización archivística de la defensa nacional debe contemplar la centralización de esos documentos para el análisis histórico que implica, por supuesto, el levantamiento de clasificación en su oportunidad. Pero si no hubo tales estudios y planes, constituyen una experiencia a ser tenida en cuenta permanentemente, pues son evidencia del profesionalismo con que se trabaja y permite reconstruir en el tiempo lo realmente sucedido. En todo caso, constituye útil referencia las dos instrucciones que recibiera el general Buendía con motivo de su nombramiento, y que se reproducen en el *ANEXO A*. No se conocen otras posteriores a junio de 1879.

En el juicio verbal que se iniciara al general Buendía en Lima el 4 de diciembre de 1880, que aparece en la obra de Carlos Milla Batres *La Guerra con Chile. La campaña del sur*, ante una pregunta respecto a si existió un plan de campaña para el Ejército de Operaciones del Sur formado por el director supremo de la Guerra, con participación suya, y si las instrucciones y órdenes que recibiera estuvieron siempre de acuerdo con dicho plan, Buendía contestó:

> "Que presume que por el director de la guerra se formó un plan de campaña en Tacna, de cuya ejecución fue encargado el señor general Daza, que debía marchar de esta ciudad (Tacna) sobre el departamento de Tarapacá para tomar el mando del Ejército Aliado".

En pregunta anterior había declarado que sus funciones las cumplía en cuanto se lo permitían las órdenes que recibía del director de la Guerra, general Prado, frecuentemente comunicadas por el telégrafo y el cable. Estas declaraciones indicarían pues, la inexistencia de un plan de campaña escrito para las fuerzas aliadas, y es por ello que hoy no puede ser analizado. Sin embargo, numerosas reconstrucciones se han hecho, pero con muchos supuestos.

La concepción estratégica chilena era ofensiva; la aliada, defensiva; nada de censurable si se tenían en cuenta los principios de la guerra y las lecciones de la historia universal de la guerra, hasta entonces.

Pero la estrategia defensiva aliada por líneas interiores en las pampas del Tamarugal de la provincia de Tarapacá, estaba condenada al fracaso por la carencia de líneas de comunicación terrestre adecuadas, o deficiencia de las existentes y de los medios de acarreo, que permitiesen desplazamientos rápidos de concentración, ataque o repliegue de las fuerzas, para contrarrestar los ataques de la estrategia ofensiva chilena por líneas exteriores; ni qué decir de la deficiencia de enlaces telegráficos en el interior de dicha provincia. Bueno es recordar este concepto:

> "La 'posición exterior' se logra al rodear al enemigo total o parcialmente. La fuerza así rodeada, tiene la 'posición interior'. Ambas posiciones pueden ser de la mayor ventaja, dependiendo de las circunstancias. La fuerza más débil preferirá normalmente la posición interior, para poder estar en capacidad de emplear sus 'líneas interiores' más cortas, para atacar con todo su poderío a fracciones sucesivas de la fuerza enemiga que lo rodeen, con más rapidez con la que el enemigo pueda traer refuerzos por medio de sus 'líneas exteriores' más largas".

La percepción de la amenaza de invasión, tanto por el Gobierno en Lima, como por la Dirección Suprema de la Guerra en el Sur, era correcta, más aun cuando el 28 de setiembre tuvieron confirmación de la salida de Valparaíso, el 21, de un convoy con casi 4 500 efectivos y pertrechos, que arriba el 25 a Antofagasta. Si esta noticia la conoció Prado el 28, cabe preguntar: ¿por qué no la incluyó en sus instrucciones del 30 a Grau, ni se la envió por telegrama a Iquique antes de que zarpase a su última expedición el 1o. de octubre? Obviamente, Grau no podría impedir un transporte que ya se había realizado. De todas maneras, llama la atención que durante el reconocimiento de Antofagasta con el *Huáscar*, en las primeras horas del 8 de octubre, no se alcanzara a identificar a ninguno de los transportes del convoy que permanecieron en dicho puerto, en número de cinco.

Al ejército chileno acantonado en el territorio boliviano ocupado, le sucedía algo similar en cuanto al obstáculo que representaba el desierto para la realización de operaciones militares terrestres para invadir, por esa vía, el territorio peruano.

Pero el ejército chileno podía confiar en su poder naval para invadir

la provincia de Tarapacá por cualquier lugar aparente, mediante asalto anfibio, mas en la estrategia indirecta de Williams Rebolledo tuvo prioridad la destrucción de la fuerza naval peruana, sin éxito hasta el 8 de octubre.

Antes de esta fecha, sin embargo, se había decidido invadir el territorio peruano a partir del 12 de octubre, pero sin concretar fecha precisa ni lugar, sea cual fuere el poder naval peruano, esto es, con el *Huáscar* o sin él.

También es razonable considerar que esta dilación no se sustentó única y exclusivamente en la obtención del control del mar absoluto. Como se ha visto, en los seis meses transcurridos Chile satisfizo, en gran medida, sus necesidades militares para el ejército expedicionario del norte en cuanto a efectivos, víveres, agua, vestuario, armamento, municiones, caballos, mulos, forrajes; adquisición de transportes rápidos, torpedos y botes-torpedo, etc., principalmente en el mercado europeo. Dio mucho énfasis al entrenamiento.

1.2 LAS APRECIACIONES DE PRADO Y DE BUENDÍA

El 28 de setiembre, Prado[1] escribe a Buendía para darle cuenta de la noticia referente al convoy de que fuera portador el vapor alemán *Denderah,* llegado ese mismo día directamente de Valparaíso. Para Prado, era un indicio de que el enemigo estaría preparando un ataque por Quillagua en la orilla derecha del Loa, y La Soledad a pocos kilómetros. Le ordenaba, pues, enviar al coronel Belisario Suárez, jefe del Estado Mayor, a reconocer el lugar y organizar la resistencia para evitar sorpresas. Suárez, en efecto, salió de Iquique el 4 de octubre, y ya en la zona sostuvo varias escaramuzas con destacamentos chilenos en las áreas inmediatas, logrando tomar nueve prisioneros, armas y caballos; en la acción murió un chileno. En la tropa peruana hubo un herido.

Suárez informó a Buendía por telegrama sobre el resultado de su misión, quien a su vez dio cuenta a Prado y este, en telegrama a La Puerta el 12 de octubre, que se difunde en *El Peruano* del 13, decía:

> "Mandé al coronel Suárez reconociese Soledad. Pasó hasta Quillagua. Libró varios combates. Derrotó descubiertas enemigas; tomó prisioneros, armas y bestias".

El 16 de octubre, desde La Noria, Suárez envía un informe escrito al general Buendía que constaba de dos partes. Una, de carácter reservado, que no se ha podido obtener, con datos de inteligencia y anexos útiles para un futuro planeamiento. La otra se refería, específicamente, a los sucesos relativos al cumplimiento de la misión que llevaron a los resultados antes expuestos.

En esa misma nota del 28, Prado acusa recibo a Buendía de la unión

telegráfica Iquique/Pabellón de Pica, recomendándole que por ese medio lo mantuviera informado de cualquier movimiento de buques.

Lo que Prado no apreció debidamente, fue el lugar de la invasión. Así, hasta el 23 de octubre, tenía la certeza de que esta se haría por algún punto de la provincia de Tarapacá, o por Sama o Ilo, e incluso por Ancón, lo cual lo había motivado desde antes a disponer diversos reconocimientos y sugerir medidas de fortificación para Ancón.

En este orden de cosas, el 12 de agosto Prado ordena al capitán de navío José Becerra, capitán de puerto de Pisagua, que practique un reconocimiento de caleta Buena, a mitad de distancia entre Pisagua e Iquique, en el mayor secreto posible. El objetivo principal era determinar si esa playa era apta para un desembarco, y la naturaleza del camino por tierra que conducía a Pisagua, o viceversa, que permitiera un desplazamiento de fuertes contingentes.

No se ha encontrado el informe de Becerra, pero sí el de un señor Aquiles Mendoza, fechado Pisagua, 29 de agosto, quien en cumplimiento de las órdenes del Director Supremo de la Guerra, había procedido a reconocer los caminos que conducían a caleta Buena, en compañía del señor Pedro Melgar, administrador de la Aduana de Arica. El reconocimiento de esos caminos se hizo tanto por la playa como por cerros, y desde la caleta en mención hasta la quebrada de Tana, al norte de Pisagua. Después de describir varios caminos alternos, eran de la opinión que los caminos no eran fáciles de seguir. El 3 de setiembre llegaba copia de ese informe al teniente coronel Isaac Recavarren, jefe político-militar de Pisagua, y de las baterías de Pisagua, según nombramiento de Prado[2].

Como se ha visto, con la finalidad de fortificar los puertos de la provincia de Tarapacá, se decidió el montaje de algunos cañones de grueso calibre, tanto en Iquique como en Pisagua. Respecto del primero, el 7 de setiembre, Buendía informaba a Prado en estos términos:

> "Nuestras obras de fortificación están muy adelantadas y en pocos días nos encontraremos en posibilidad de contestar con nuestros cañones los fuegos de la escuadra enemiga, si reaparece por este puerto. La (batería) del Norte, que es de mayor importancia y fuerza, llevará el nombre de 'General Prado'; y constará, por de pronto, de un cañón de a 300, uno de a 150 y el sacado de la *Independencia*, cuyo montaje estará acabado mañana; y la del Sur, que se compondrá de uno de a 300 y otro de 150. Pido órdenes para llamar 'La Puerta o Daza' a esta última. Ya he participado a US. que las divisiones están arregladas con armamentos igual en sus cuerpos, como me lo ha prevenido US."

Pero también se refería a otro aspecto sobre personal:

> "Sensible me es decir a Ud. que se hacen notables las bajas del ejército. El desarrollo de los muchachos de la escuela de clases, bajo el peso de la mochila y el fusil, las fatigas del servicio, el poco abrigo, la influencia del clima, la calidad del agua y otras causas han hecho aparezca en los cuerpos fornidos de esos jóvenes un crecido número de afectados a los pulmones, reduciéndolos a

> absoluta imposibilidad de poder seguir en el servicio de las armas. Hoy, pues, son considerables las bajas que tenemos e imperiosa la necesidad, por lo menos, de reemplazarlas si no fuese posible aumentar las fuerzas del ejército".

Finalmente, concluía su misiva respecto a un tema de dinero, en relación con las fuerzas bolivianas a sus órdenes:

> "No sin violencia, pero precisado por mi deber, repito a US. que, nuestra situación en cuanto a recursos pecuniarios es aflictiva. Conoce US. lo que importa el presupuesto mensual en solo asistencia del ejército sin considerarse gasto alguno extraordinario. Sabe US. que solamente las divisiones bolivianas consumen cada mes la suma de 141 536,12 soles; dándose por quincenas (pagada la primera de setiembre) a la del general Villegas 80 000,00; y a la del general Villamil 61 536,12; que estos señores no esperan, no tienen la resignación, el sufrimiento de nuestros soldados que, si carecen de algo, callan; los señores generales Villamil y Villegas, no dan espera, mandan con mucha anticipación a sus habilitados y me ponen en conflicto y en la dura y sensible necesidad de llamar la atención de US."[3]

Estos dos últimos temas estaban relacionados con la moral, y al efecto es útil recordar una de las máximas de Napoleón: "La moral es al material como tres a uno", que vendría a significar que para la victoria final la clave no son las técnicas ni las armas, sino los hombres. En el argot naval, es similar al dicho aquel de John Paul Jones: "Son los hombres los que pelean, no los buques".

Buendía, nuevamente en carta a Prado del 29 de setiembre[4], se refería a varios temas. Por ejemplo, que los cañones de las baterías de Iquique ya estaban listos, y que debido a la braveza del mar se había suspendido, temporalmente, la extracción de las piezas de artillería de la *Independencia*.

Respecto al decreto supremo por el que se recargaban los derechos de aduana a los productos chilenos, le expresaba claramente su reprobación, pues a su "juicio debería prohibirse, en lo absoluto, su importación para que se ahogasen en ellos, y no tuviese en el Perú plazas de su expendio, desde que las gabelas y derechos son pagados siempre y en todo, por el consumidor".

También anunciaba la llegada de 374 reclutas que se habían distribuido conforme a lo ordenado, así como algo muy importante: haber recibido de un tal Richardson 50 000 soles y de Nikel otros 20 000.

Pero sobre el tema del probable punto de invasión por Molle, decía: "que vengan por donde quieran que nos encontrarán prevenidos y resueltos". ¡Qué ironía!

En otra de sus cartas a Prado, el 30 de setiembre[5], Buendía le informaba de la llegada en este día del *Rímac*, *Huáscar* y *Unión*, concluía refiriéndose a otra carta de aquel del 28 de setiembre, como sigue:

> "Lo que dije a Grau fue que: Juzgaba cuatro cañones poca defensa para este puerto (Iquique), que yo hubiese sido de opinión de no montar uno a no ser lo menos 12, en lo que convino conmigo; pero le agregué que, concluidas como están las baterías, solo esperaba saber, (pues aún no había recibido el telegrama de US.) si debía esperar los fuegos del enemigo, o rompía los nuestros al presentarse.
>
> Si US. no me previniera no digo nada a Grau, fácilmente fuera recordarle lo que sobre esto hablamos; pero no puedo hacerlo porque US. me lo prohíbe. Afortunadamente, para mí, creo, según me dice US., se aproxima el momento de la prueba y ello me vindicará hablando tan alto y claro como hablan los hechos".

Las cartas de Prado a La Puerta, durante el mes de octubre[6] son, prácticamente, de necesidades logísticas para la guerra puramente terrestre, que percibe será de larga duración sin que pueda calcular hasta cuándo se prolongará. En resumen, sus pedidos urgentes eran:

- Víveres: de aquellos que enviase De Izcue en mayo, quedaban a lo sumo para un par de meses.
- Forraje: a pesar de los envíos realizados, seguía siendo escaso.
- Munición: la dotación por hombre era solo de 10 paquetes, lo cual le permitía media hora de combate. "Sería la mayor calamidad que sufriéramos un contraste por la falta de municiones. Menos para una campaña".
- Dinero: de premiosa necesidad, porque el recibido era inferior al fuerte consumo, que no solo era del ejército peruano, sino también del boliviano. El 23 había recibido 500 000 soles, que se usaron en honrar deudas pendientes, y en esta fecha, otra vez carecía de fondos.
- General Daza: reclama el envío urgente de los cañones adquiridos por Bolivia y llegados al Callao procedente de Panamá.
- Transporte de pedidos: lamenta que por motivo de estar en reparación los buques, no se pudiera aprovechar de la tregua relativa en la interdicción de la línea de comunicación marítima, para satisfacer con prioridad sus requerimientos.

Es oportuno aclarar que esa tregua relativa era en primer lugar, porque la atención estuvo en el convoy que saldría el 15 de octubre de Valparaíso para Antofagasta, como se expone más adelante. Y en segundo lugar, porque en Antofagasta estaban ultimando detalles en tierra y a bordo de los transportes, para iniciar el 21 el embarque del tren del Ejército Expedicionario.

Prado, en otra carta a La Puerta del 13 de octubre, referida a la munición, le confiaba estar seguro de que los chilenos tenían "20 millones de cartuchos, más que nosotros; tres buques sucesivamente les han llegado con elementos de guerra, entre ellos mucha munición".

Tanta era su justa inquietud por las municiones, que en su última carta a La Puerta del 28 de octubre, le pedía que la enviara camuflada en los vapores de la carrera, como mercadería general consignada a una casa de comercio en Arica. Por supuesto, no se logró.

Sobre la munición, cabe recordar que, por el mes de mayo el ministro chileno B. Urrutia había contestado el requerimiento del jefe del Ejército del Norte, general Arteaga, en el sentido de que se había pedido a Europa treinta millones de cápsulas para Comblain, parte de las cuales se había ya recibido. Esto, además de la producción en la Maestranza chilena, que también produjo varios millones más.

El 22 de octubre Prado escribía a La Puerta sobre su presunción de que los chilenos desembarcarían por Sama o por Ilo, y que de ser así, "mi situación será bien apurada, porque no tengo aquí la suficiente fuerza para resistirlos". Y, en otro párrafo le expresaba su convicción de que la invasión sería "por el Departamento de Tarapacá, por este de Tacna o por Ancón". Cabe recordar, que si bien el 5 de febrero de 1877, el Congreso aprobó una ley elevando a Departamento la Provincia Litoral de Tarapacá, el Ejecutivo no la promulgó.

Finalmente, en otra carta del 27 de octubre, después de expresar su inquietud, concluía:

> "Sin embargo, repito a Usted, que cualquier que sea la emergencia que sobrevenga, haremos lo posible por cumplir nuestro deber, dejando siempre bien puesto la honra y el pabellón nacional. Ya sabe Usted que lo que con más urgencia necesitamos aquí, es plata, municiones y cebada".

Otro era el tenor de las cartas de Prado al general Buendía durante el mes de octubre, así como las respuestas que de él recibiera[7]. En resumen, por temas eran:

- Que las fuerzas de Buendía en Iquique no se debían mover, salvo caso extremo y previa coordinación. Ante esta advertencia, Buendía le contesta, mortificado, que la consideraba "vergonzosa y ridícula", y que en todo caso, "puede proceder a nombrar a otro que mereciéndole mejor concepto, no sea humillado". Prado le contesta que en momento alguno su intención había sido que se quedara en Iquique, negándole su participación.
- Que persistía en su idea de una invasión enemiga por Quillagua, aunque, después de la captura del monitor, podría variar invadiendo el departamento de Tacna, en vista de que la guarnición era menor. Luego invadiría Tarapacá. De todas maneras, reiteraba la necesidad de reunir recursos para movilizar fuerzas, sea para concentrarse, o para replegarse.
- Buendía, a su vez, presenta varias observaciones a las órdenes de Prado, que en resumen eran:

a. La dispersión de las fuerzas no es aceptable; más bien deben reconcentrarse "para en masa acudir donde el enemigo aparezca", pues este no atacará con pequeños piquetes.
b. Si las fuerzas aliadas se repliegan, la retirada será difícil "por la distancia y falta de movilidad" y otras desventajas más.
c. Las tropas bolivianas en Chucumata, Pabellón de Pica, Huanillos y Patillos sufren muchas deserciones, y consumen mucha agua condensada, carbón en una palabra.
d. Considera que los chilenos concentran fuerzas.
e. Insiste en la concentración y que recuerde la experiencia de la guerra franco–prusiana. Prado considera que todas esas reflexiones son juiciosas, pero que para evitar invasiones por el sur de Iquique, había sido necesario destacar fuerzas, y que convenía estudiar el apoyo mutuo de batallones diseminados, pidiéndole más sugerencias sobre su plan de operaciones, (plan que no se ha podido ubicar).
f. De Arica a Camarones, dice Prado, todo está arreglado para la movilización de las fuerzas. Buendía debía disponer igual hasta Tacna.
g. Pero en su carta del 25 de octubre, Prado le manifiesta:

"Cuando ya no sea posible a nuestras fuerzas sostenerse, pueden replegarse, preparando la concentración general por medio de concentraciones parciales, y simultáneas, si las circunstancias lo exigiesen. Esta es también una idea dominante, y a ella responden las palabras que consigna en la primera hoja de estas cartas. Lo que debe hacerse en Pisagua, para concentrar el ejército de Iquique en esta plaza, de llegar a ser indispensable, debe consultarse también entre los distintos cantones en que están distribuidas las fuerzas del Ejército del Sur".

Y concluye con un resumen de sus prevenciones:

a. Adoptar medidas para facilitar movilización del ejército, sea para avanzar o retroceder;
b. Dictar medidas análogas para concentrar fuerzas en un punto dado, y
c. Combinar plan general de operaciones.

Ya en la víspera de la invasión, el 29 de octubre, Buendía[8] contesta las cartas del 23, 25 y 28 de octubre de Prado, como sigue:

"Cumplirá en silencio lo que le indica. Le dá cuenta de una larga conversación que tuvo con el general boliviano Villegas; este le habló muy mal del general Daza, calificándolo de ladrón, cobarde, etc. etc., pero protestando de que sería fiel a la Alianza del Perú. 'En vista de los avisos del coronel Masías acerca de las intenciones del ejército boliviano, me he decidido ir al día siguiente a Pisagua a ver, oír y estudiar al general Villamil, a sus jefes y oficiales, conocer sus tropas y poder formar juicio de todo', temo que durante mi ausencia aparezca el enemigo en Iquique pero juzgo "conveniente, necesario, urgentísimo visitar a esos caballeros".

En efecto, Buendía llegó a Pisagua el 1º de noviembre en la tarde, la víspera del asalto anfibio, para cumplir lo antes mencionado, y no "casualmente" como expresan algunos autores.

De las diversas cartas de ambos generales, también se desprende que:

- Prado había nombrado al teniente coronel de artillería Isaac Recavarren como jefe político-militar de Pisagua, y comandante militar de las baterías de Pisagua.
- Los cañones en Iquique estaban listos, y si el buzo se presentaba, Buendía ordenaría el reinicio del trabajo de extracción de la artillería de la fragata.
- Le preocupaba si el torpedo existente en Iquique estaba listo, y si un tal Fuentes designado para operarlo estaba capacitado, y de no estarlo, le enviaría otro.
- Buendía debía usar el cable submarino solo en caso extremo, dando preferencia al telégrafo para informar a Pisagua de los buques que arribasen a Iquique.

En cuanto a las lecciones de la guerra franco–prusiana a que Buendía hace mención, y en la que Prusia derrotó a Francia en 1870–71, además de aquella de la concentración, también resalta la inferioridad de la red ferroviaria de esta última para movilizar refuerzos y abastecimientos, es decir, líneas de comunicación interna adecuadas. Por eso, los Estados Mayores europeos tomaron en serio esas lecciones, e incluso el Estado Mayor alemán estableció en 1876 su propio departamento de ferrovías con autoridad para supervisar la construcción de una nueva vía dentro del Reich, a fin de asegurar que los requerimientos militares serían atendidos en época de guerra[9].

Es interesante lo que menciona Dellepiane[10] en su obra:

> "Durante la permanencia en Tarapacá el ejército aliado no efectuó marchas, ejercicios ni se preparó para la campaña. Algunos desplazamientos de tropas de pequeño efectivo, para guarnecer la frontera o las caletas del litoral, fueron las únicas operaciones que se emprendieron, y estos simples movimientos no permitieron darse cuenta de las necesidades que habría que atender en un desplazamiento de conjunto a gran distancia".

Esta afirmación dice, pues, de la naturaleza de la Alianza. Ya en el Capítulo I se explicó que desde 1873 en que se firma el Tratado de Alianza defensivo, hasta la declaratoria de guerra de Chile contra el Perú, jamás se reunieron los mandos políticos y militares para considerar un plan de ejecución bajo el supuesto de la necesidad de aplicarlo. Que no se practicasen ejercicios para no dar indicios de su existencia, sería aceptable. Pero que en los meses anteriores a la campaña de Tarapacá, estando las fuerzas bolivianas en territorio peruano no se hubieran planificado y ejercitado operaciones combinadas fue, simplemente, una falta de profesionalismo y grave negligencia.

Como se ha visto en capítulo anterior, luego del combate de Angamos, se produjo una crisis ministerial, a la cual se sumó la enfermedad del vicepresidente La Puerta, que lo mantuvo postrado en cama durante casi todo el mes de octubre y parte de noviembre. Esta situación, obviamente, era anómala y no garantizaba una marcha administrativa eficiente de toda la organización para la guerra, en especial ante los pedidos cuya urgente atención demandaba Prado, en conformidad con el tenor de sus cartas.

Por fin, el 1º de noviembre, la víspera de la invasión del territorio peruano, como acto de deber patriótico, quedó organizado a última hora, el nuevo Gabinete:

Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Guerra y Marina	General Manuel G. de La Cotera
Ministro de Relaciones Exteriores	Dr. Rafael Velarde
Ministro de Gobierno	Sr. Buenaventura Elguera
Ministro de Hacienda	Dr. José María Químper
Ministro de Justicia	Sr. Adolfo Quiroga

El Gabinete se reunió ese mismo día bajo la presidencia de La Cotera, por enfermedad de La Puerta[11], y después de acordar la designación del señor Felipe Santiago Salaverry como prefecto del Callao, en reemplazo del señor Elguera que había asumido la Cartera de Gobierno, el ministro La Cotera manifestó que por telegramas recibidos del sur (general Prado), se tenía conocimiento que el martes 28 de octubre se había embarcado en Antofagasta el Ejército chileno para expedicionar sobre nuestro país. El acta de esa sesión consigna:

> "Según noticias del Director Supremo de la Guerra, y otras de origen autorizado, la agresión se dirigía sobre Lima. Por unanimidad se acordó 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) 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 aceptó en fin, proceder inmediatamente a adoptar esas medidas como si la declaración de Asamblea estuviese ya hecha; y dar cuenta a S. E., con lo que terminó la sesión".

Es de imaginar la zozobra creada en la población de Lima y Callao por la publicación de la declaratoria de Asamblea, y el alivio pocas horas después de que se recibiera el telegrama de Prado anunciando que el desembarco había ocurrido en Pisagua. Sí, alivio por una parte, pero desorientación ante la serie de descalabros que vendrían en el transcurso de noviembre. Por lo pronto, el Consejo de Ministros no se reunió con la urgencia que el caso requería para tratar la nueva situación, sino que lo haría el 4 de noviembre, como se verá más adelante.

El mismo día en que la fuerza invasora chilena zarpaba de Antofagasta,

el editorial de *El Comercio* del 28 de octubre comentaba:

> "Cierto es que Arica e Iquique son hoy vastos depósitos que hacen imposible, por un espacio de tiempo no pequeño, que nuestros soldados carezcan de nada; pero debe reflexionarse en que la guerra con Chile será de 'larga, muy larga duración', y en que esos depósitos, por bien surtidos que estén, alguna vez han de agotarse.
>
> Los transportes nacionales tienen, pues, un importante papel que desempeñar ahora, y por lo mismo debe haber el mayor esmero en conservarlos constantemente expeditos y en cuidar especialmente de su maquinaria y artillería, a fin de que se hallen en aptitud de escapar de cualquier peligro, o de defenderse 'tenaz y heroicamente' si su andar no les permite rehuir el combate.
>
> Y no es solo esto. Desde el principio de la guerra, en la prensa y en las Cámaras (del Congreso) se insistió sobre la necesidad e importancia de unir la Capital de la República con el teatro de la guerra por medio de líneas telegráficas terrestres.
>
> El cable, dueños como son del mar los enemigos, está a merced de ellos, que pueden cortarlo nuevamente, resignándose a indemnizar a la empresa, si lo juzgan necesario para el éxito de las operaciones que se proponga emprender.
>
> El Gobierno, que comprendía la importancia del asunto, declaró que iba a proceder al establecimiento de la línea Pisco a Mollendo y que antes de dos meses quedaría concluida.
>
> Han pasado cuatro, y no se ha puesto siquiera mano a la obra. Mañana puede ser cortado el cable, y el ejército del Sur quedará completamente aislado.
>
> El telégrafo a Mollendo, como la conservación de los transportes en buenas condiciones, son exigencias de la situación y como debemos creer que los nuevos ministros se proponen superar los errores de los que les han precedido, juzgamos oportuno llamar su atención sobre esos dos importantes asuntos".

Al respecto, bueno es recordar que Prado había escrito a La Puerta el 29 de mayo de que en pocos días estaría listo el enlace telegráfico Pisagua/Arica; en otra del 3 de agosto, que había ordenado se trabajase en el tendido de la línea Mollendo/Quilca, y que en Lima se debía ordenar se tendiera el de Pisco/Quilca, obra cuya ejecución reiterase en otra carta del 11 de agosto; para el 15 de agosto ya había comunicación telegráfica directa Arica/Mollendo/Islay. En otra carta del 8 de setiembre Prado le informaba a La Puerta que se continuaba trabajando en la línea Mollendo/Quilca, y que por el sur estaban por terminarse las conexiones Iquique/Patillos/Pabellón de Pica; también Agua Santa/Mejillones; Locumba/Ite, e insistía ante La Puerta en que se preocupara por la de Pisco/Quilca.

Dellepiane reseña[12] que el Director Supremo de la Guerra estableció su Cuartel General en Arica y que allí se realizaron las juntas de guerra de los jefes del ejército aliado para acordar los planes de campaña y disponer la ejecución de las operaciones. Daza estableció su Cuartel General en Tacna. Lamentablemente, no se ha podido encontrar las actas de esas juntas de guerra.

También comenta que el gran inconveniente en el litoral boliviano ocupado era la escasez del recurso de agua potable, pero que debido a los numerosos barcos disponibles, Chile podía realizar un abastecimiento sistemático de agua, así como víveres y forrajes.

> "En cuanto al agua, dice, cuya carencia absoluta hubiera sido una gravísima dificultad, se obtenía con exceso por medio de las máquinas de condensación de las aguas del mar 'que el almirante Grau, con extraño concepto de las operaciones de guerra, no quiso destruir' en sus repetidas visitas al puerto de Antofagasta".

En vísperas de abrirse la campaña terrestre, a fines de octubre, los aliados tenían en Tarapacá, según Dellepiane, 10 607 hombres a órdenes del general Buendía: 6 086 peruanos y 4 521 bolivianos. Los chilenos tenían en Atacama 17 895 hombres de las tres armas.

1.3 PROLEGÓMENOS EN CHILE

Entre el combate de Angamos y la partida del Ejército expedicionario el 28 de octubre para invadir el Perú, pasaron veinte días. No se cumplió, pues, la fecha fijada en setiembre, esto es el 12 de octubre. Ello se debió a diversos factores. En primer lugar, el resultado mismo del combate.

Luego, el 15 de octubre se despachaba de Valparaíso un nuevo convoy para Antofagasta, al mando del capitán de navío Patricio Lynch, compuesto por tres transportes escoltados por la *Magallanes*, que conducían un fuerte contingente y artículos de guerra, lo cual aumentó con más efectivos embarcados en Coquimbo. El convoy llegó a su destino el 18, y el 19 empezaba el embarque del Ejército expedicionario, que concluye el 28, bajo la dirección inmediata del ministro Sotomayor. Primero las municiones, después la artillería, los víveres, forrajes, vestuarios, caballada y por último las tropas "en medio de un delirante entusiasmo de buen augurio". Embarcados, según Fuenzalida[13], 9 400 hombres, quedando en la reserva, en Antofagasta, 6 600 soldados, es decir que en el norte había 16 000.

Hasta ese momento, sin embargo, nadie sabía por dónde se concretaría el asalto anfibio. Conviene ahora una recapitulación de las fechas y hechos concernientes a la decisión del asalto.

Ya en agosto, según G. Bulnes[14], el ministro Santa María había confiado a Sotomayor esta opinión:

> "Agosto 21.- La desaparición de este buque (*Huáscar*) permitiría mover inmediatamente nuestro Ejército y entonces yo opinaría -piénselo bien- porque expedicionáramos sobre Lima y no sobre Tarapacá. Inmenso sería el efecto moral que produciría la toma de Lima una vez aniquiladas las fuerzas marítimas peruanas. Ya verás por esto que cambio de mi antigua manera de pensar, pero este cambio tiene su fundamento en que doy por completamente abatida la marina peruana".

Más tarde la cambiaría otra vez, concordando con el objetivo militar del presidente Pinto, que se centraba en Tarapacá, dejando a criterio de Sotomayor decidir sobre el punto de desembarco y desarrollo de las operaciones. Así, en setiembre escribía Pinto a este último:

"Setiembre 21.- Respecto a planes de campaña creo que el objetivo que debemos proponernos es Tarapacá. Lo demás (Lima) lo creo de tan difícil ejecución que vale más no pensar en ello. Destruido el Ejército peruano de Tarapacá y demás de ese departamento, considero concluida la guerra. Ese golpe bastaría para concluir con la alianza Perú-boliviana. No creo que nos veríamos en la necesidad de ir más adelante. ¿Cómo realizar ese fin? Esta es la cuestión que tú debes resolver. No hay muchos caminos que elegir, pues, de necesidad, será necesario un desembarque en alguno de los siguientes puertos:

1º.- Pisagua, Junín o Mejillones (del Perú). Alguno de los tres primeros puertos sería indudablemente mejor, pero pudiera ser difícil por haber fuerza en ellos. Pudiera ser que el desembarque fuera posible protegido por la Escuadra, y que nos dejasen desembarcar para evitar el bombardeo de Pisagua. En Mejillones el desembarco sería fácil, pero la travesía de Mejillones al interior, difícil y penosa.

2º.- Desembarque en Iquique. Difícil por haber fuerza en él, pero digo respecto de este, lo que he dicho antes respecto de Pisagua, que pudiera suceder que por evitar el bombardeo nos dejasen bajar a tierra. Iquique tendría la ventaja de ser un buen puerto, fácil de fortificar, y comunicado con Chile por el cable. Tendría también la ventaja de que nuestros transportes llegarían a Iquique con más facilidad que a Pisagua. De Iquique nos dirigiríamos al interior y ocuparíamos las posiciones que nos convinieran. Nunca he creído en la imposibilidad que algunos creen habría para nuestro Ejército de ir al interior desde Iquique. Las tropas acantonadas en el Molle se retirarían si ocupamos a Iquique.

3º.- Desembarque en Patillos. El desembarque sería fácil, pero la travesía para el interior penosa. De Patillos podríamos dirigirnos a San Lorenzo o algún punto del interior, donde hubiera agua, dejando expedita nuestra comunicación con el mar.

Creo que los indicados son los únicos puertos donde podemos desembarcar. Sea que desembarquemos en Pisagua, Iquique o Patillos deberemos dirigirnos al interior y ocupar una posición ventajosa tanto por el agua, como por su facilidad para defenderse y que no esté muy distante de La Noria.

No soy de la opinión de desembarcar y dirigirnos sobre la marcha a La Noria para atacar al ejército enemigo. Esta operación pudiera ser peligrosa. Nuestro ejército llegaría fatigado, pudiera tal vez faltarle agua en el momento del combate y ello bastaría para desmoralizarlo. El ejército peruano que en campo raso puede ser muy inferior al nuestro, se batiría bien detrás de sus trincheras. Tengo también presente dos circunstancias que es preciso tomar muy en cuenta: nuestro ejército 'no está aún aguerrido y no tiene por tanto las condiciones de solidez necesaria para una operación arriesgada como el ataque a una fuerza atrincherada'. Sería de opinión que después de desembarcar en algún puerto nos dirigiésemos a algún punto favorable por sus condiciones para defenderse y por sus recursos, especialmente de agua. Que situados allí nos fortificáramos y hostilizáramos al enemigo especialmente con nuestra

caballería. Si la fuerza acantonada en La Noria no fuese mucha y se viera que podríamos atacar esa posición con probabilidades de buen resultado llegaría el caso de hacerlo. Toda operación bélica tiene sus dificultades y sus riesgos, pero me parece que el plan que he bosquejado es realizable y que ofrece las seguridades que pueden apetecerse. Lo que importa es adoptar un plan y tratar de llevarlo a efecto lo más pronto posible".

Según G. Bulnes, en diversas cartas durante setiembre y octubre, Pinto repite esos mismos conceptos, pero ya el 30 de setiembre preguntaba a Sotomayor: ¿Dónde piensas desembarcar?

Sotomayor, según G. Bulnes, tuvo dos proyectos: uno antes de la captura del *Huáscar*, el otro después. Sobre el primero, que consistía en desembarcar en Patillos, no vale la pena abundar. Con la pérdida del monitor, Sotomayor consideró preferible desembarcar al norte de Iquique, en Pisagua o en Junín. El supuesto de una intervención europea unificó la urgencia que asignaba el Gobierno a la decisión de capturar Tarapacá, pues al estar en su poder garantizaba un resarcimiento de los gastos de la guerra. Coincidía esto con lo que en junio expresara J. F. Vergara en la Junta de Guerra celebrada en Antofagasta, bajo la presidencia de Santa María.

Este último explicaba así su cambio de opinión ante Sotomayor como ya se anticipara:

"Octubre 10.- No faltan quienes griten ahora por la expedición a Lima; pero estos gritos son inspirados por la fantasía, por el brillo de un hecho de armas que, si puede tener una positiva influencia moral, no alcanzaría jamás a tener una positiva influencia material. Dueños de Lima, se nos ofrecería y se nos impondría la paz que no podríamos rehusar, y mientras tanto no podríamos exigir como garantía de ella la posesión de Tarapacá. Esta pretensión se miraría como absurda y hasta como inicua. Mientras tanto que teniendo a Tarapacá por nosotros, ninguna sorpresa puede haber de que mantengamos y defendamos su posesión, hasta tanto que se nos pague y se nos indemnice todo perjuicio".

Además, en la misma fecha le escribía:

"Octubre 10.- Yo no dudo que todo esto lo has madurado mucho. En este sentido Isidoro Errázuriz va a ser un fuerte brazo derecho tuyo. Bastará únicamente que le des tus ideas para que él te las explane, te las coordine, y presente con toda claridad. Será el mejor redactor de las actas del Consejo".

Al día siguiente el Gabinete en pleno suscribía colectivamente una nota a Sotomayor comunicándole que el plan definitivo era invadir Tarapacá:

"Octubre 11.- No desconoce por cierto US, que el Perú ha solicitado la mediación europea como también la Americana del Norte, haciendo valer para ello los intereses comerciales que estas naciones tienen comprometidos en la América del Sur, y que son por consiguiente lastimados por las dolorosas, pero imprescindibles exigencias de la guerra. No sería, pues de extrañar ahora que, dada la actual debilidad peruana a causa de la destrucción de su escuadra, dada la reiteración de sus súplicas, y dado el poderoso estímulo que despierta el interés comercial, las potencias europeas y americanas se interpusiesen entre

> nosotros para llevarnos a la paz y nos suscitasen embarazos desagradables. Algunos antecedentes tiene el Gobierno para vivir receloso en este sentido. Esta paz podría no sernos deshonrosa, pero ajustada hoy sin ocupar a Tarapacá o ajustada en Lima después de habernos tomado esta capital, tendría la notable desventaja de que no habría nada que garantizase el cumplimiento de las estipulaciones que se consignasen en el Tratado. No podríamos pedir ni se nos concedería la posesión de un territorio que no habíamos ocupado".

Adicionalmente Pinto escribía a Sotomayor:

> "Octubre 14.- Lo que importa sobre todo es andar ligero. Pronto tendremos la presión diplomática para hacer la paz y esta la haremos en mejores condiciones ocupando a Tarapacá".

Esta misma nota, según G. Bulnes, disponía que Sotomayor presidiese un Consejo de Guerra para decidir el punto de desembarco, y las operaciones a emprender, de lo cual se levantaría un Acta según las instrucciones que se habían dado a Galvarino Riveros para estos casos. Según G. Bulnes, tomar esa decisión tenía un grave inconveniente: no se podría "mantener en reserva", y sabiéndolo el Perú acumularía sus fuerzas en el punto amenazado, exponiendo al ejército a un rechazo. Cabe preguntar: ¿Cómo podría el Perú enterarse de lo tratado en un Consejo de Guerra en Antofagasta y tener el tiempo y capacidad para concentrarse en el lugar de desembarco seleccionado? Como supuesto para un planeamiento podía ser aceptable, mas no como posibilidad. De todas maneras, ¿constituía esto un indicio de desconfianza de Sotomayor hacia los comandos?

Es pertinente aclarar las expresiones vertidas en las comunicaciones del 11 y 14 de octubre, firmadas la primera colectivamente por todo el Gabinete, y la segunda por el presidente Pinto, dirigidas ambas a R. Sotomayor, en cuanto a que el Perú había solicitado mediación europea y norteamericana para lograr la paz, gestiones que no fueron ciertas como se explica con detalle en otra parte.

Pero sí lo es que el encargado de Negocios de Estados Unidos en La Paz, Newton Pettis, inicia el 28 de junio una serie de conversaciones a título personal y jamás oficial, esto es, que no las hacía siguiendo instrucciones del Gobierno de los Estados Unidos, con los ministros de Relaciones Exteriores de Bolivia, Perú y Chile; con los ministros residentes de Estados Unidos en Perú, I. P. Christiancy y de Chile, Thomas A. Osborn, y en Bolivia con el ministro peruano en La Paz, J. L. Quiñones; así como con los generales Prado y Daza en las oportunidades en que el vapor de la carrera en que viajaba hacia el norte o sur, hacía escala en Arica[15].

Pettis realizaba estas gestiones llevado de un alto sentido humanitario para lograr la paz entre los tres beligerantes. En el Perú y Bolivia se aceptó que buscase ante el Gobierno de Chile su predisposición para solicitar el arbitraje de los Estados Unidos en el conflicto logrando, en

principio, un borrador de acuerdo, sin firma, que el ministro Huneuus presentara a Osborn en octubre. De todas sus conversaciones, correspondencia y viajes, los tres funcionarios norteamericanos dieron cuenta al Departamento de Estado, el que en momentos aplaudía las acciones de Pettis para restablecer la paz, y en otros lo amonestaba, relevándolo de su cargo aproximadamente en el mes de octubre de 1879, aparentemente por razones de salud.

En el curso de 1879, los ministros Osborn y Christiancy jamás recibieron instrucciones de su Gobierno para interponer buenos oficios, o actuar como mediadores, o como árbitro, a pesar de que en todas esas conversaciones los tres beligerantes expresaban ostensiblemente su preferencia por los Estados Unidos como árbitro, sobre la de cualquier otro país, incluso europeo, a quienes se consideraba lo harían por los intereses comerciales de sus connacionales en el Pacífico sudamericano. Se mencionaba mucho la doctrina Monroe.

Al revisar la correspondencia de esos diplomáticos, puede verse cómo fracasaron las gestiones de buenos oficios de Colombia, Ecuador, Brasil, Inglaterra, Alemania, Francia. El Gobierno peruano no acudió a ellos para solicitar su mediación. Todos actuaron de propia iniciativa. Hubo incluso posturas radicales de países europeos para intervenir con la fuerza para lograr la paz, pero quedó solo en palabras. Más aún, fue el ministro británico en Lima, Spencer St. John, quien el 24 de abril cursara una comunicación al ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, dándole a conocer el ofrecimiento de buenos oficios para evitar la guerra entre Chile y Perú, pero que declarada ya, su Gobierno estaría presto para ayudar a restablecer la paz. A esto, Irigoyen contestó el 28 de abril agradeciendo los esfuerzos del Gobierno británico, pero que desgraciadamente las hostilidades ya habían comenzado y en consecuencia los amigables propósitos llegaban pues, tarde[16]. Esto fue tomado en Chile como que el Perú había desechado la mediación inglesa, que mereciera gran difusión dentro de su plan de operaciones psicológicas.

Así, pues, que el Perú hubiese solicitado mediación europea y americana, era un supuesto chileno, utilizado en el planeamiento para la conquista de Tarapacá.

Regresando a los aspectos de la invasión, Sotomayor ya había decidido realizarla por el norte de Iquique, pero vacilaba entre Pisagua y caleta Junín. En esos días de octubre llega a Antofagasta Isidoro Errázuriz, enviado por Santa María y de cuya simpatía gozaba, patrocinador de un plan llamado "plan de Junín". Para su concepción, Errázuriz y Santa María habían contado con la colaboración del minero Bernardo de la Barra, repatriado del Perú y muy conocedor de la zona. G. Bulnes consigna una serie de telegramas sobre este asunto:

"Octubre 16.– Sotomayor a Santa María. Errázuriz está aquí. Viene dispuesto a trabajar. El plano que tú conoces y que ha traído sobre Tarapacá será muy conveniente. Ha sido hecho por una persona muy conocedora a petición de David Mac Iver. Si pudieras hacerlo venir en el *Copiapó* podría prestarnos importantes servicios".

"Octubre 16. Sotomayor a Santa María. La persona a quien me refiero en mi parte anterior es don Bernardo de la Barra a quien me dirijo indicándole que si no tiene inconveniente se venga en el *Copiapó*".

Entre el 17 y 18 de octubre Sotomayor recibe telegramas de Gandarillas y Santa María, confirmándole que Barra saldría de Valparaíso el sábado 18 en el vapor de la carrera. Una vez llegado a Antofagasta, Sotomayor acogió sin desconfianza las informaciones de Barra, en especial por la insistencia de Santa María. No valdría la pena entrar en detalles del "plan de Junín" porque no se llevó a cabo. Pero todo indica que llamado otro conocedor de la zona, Luis Santa Ana, recomendaba Pisagua y no Junín. Sotomayor era todo oídos, pero no revelaba su decisión. Según Bulnes, se había propuesto mantener en secreto el punto de desembarco, creyente del principio de la sorpresa, hasta el extremo de no cumplir la orden de reunir al Consejo de Guerra, antes de zarpar. Temía una indiscreción por parte de los jefes superiores. De su decisión de invadir por Pisagua, solo informó al comandante de la *Magallanes*, C. Condell. Bulnes transcribe una anotación del "Diario" de Sotomayor:

"Plan sobre Junín y Pisagua. Llegada a mi pedido de Barra. Opiniones de este contrarias a un ataque a Pisagua. Recomendaciones para que pida al capitán Santa Ana del *Lautaro*, como muy conocedor de las localidades. Opinión contraria de Santa Ana y más fundada sobre Pisagua y Junín. Mi reserva sobre el lugar de desembarco como indispensable para el éxito por sorpresa. Falto a las órdenes e instrucciones del Gobierno de reunir una Junta de Guerra. Confidencia que hice a Condell del punto de desembarco".

Sin embargo, el 25 de octubre Sotomayor convocó a un Consejo de Guerra con los oficiales de marina para determinar el orden y distribución del convoy, informándolo al Gobierno por telegrama:

"Octubre 25.– A las 4 p.m. nos reuniremos en Consejo con los comandantes de buques de guerra para arreglar lo relativo al orden del convoy y servicio de las diversas embarcaciones en el momento del desembarque, sin tratar todavía del punto en que este debe hacerse".

Como se ha dicho, el 28 de octubre, con el Ejército ya embarcado, el convoy zarpa de Antofagasta. Pinto, que había sido informado de su salida mas no del punto de desembarco, escribía a Sotomayor que en ese momento navegaba en demanda del objetivo, nota que por supuesto llegaría días después:

"Octubre 31.– Hoy he estado con mi ánimo inquieto pensando en que en estos mismos momentos caen heridos o muertos muchos de nuestros soldados. Cuando uno ve el entusiasmo con que tantos de nuestros compatriotas han

abandonado su hogar y su familia sacrificando sus intereses, podemos decir con orgullo que el patriotismo en Chile no es una vana palabra".

G. Bulnes reseña que la opinión pública chilena estaba dividida en cuanto al objetivo de la campaña terrestre. Unos abogaban por una expedición a Lima; otros a Tarapacá. En aquella corriente popular influía mucho el recuerdo de las campañas de San Martín y Manuel Bulnes, que Vicuña Mackenna recordaba todos los días en su periódico, *El Ferrocarril*. Para G. Bulnes, sin embargo, había una gran diferencia entre esas campañas y la de 1879. Decía que la de San Martín tuvo claramente otro objetivo. En cambio, Bulnes en 1838 "marchó al Perú a cimentar la hegemonía militar y moral de Chile en el Pacífico". Su misión era destruir la Confederación Perú-Boliviana y regresar sin exigir nada del Perú. Su tarea era vencer al enemigo, y reembarcarse una vez rota con la espada la fórmula política con la cual se pretendía "colocar a Chile en categoría subalterna". Para encontrar a ese enemigo lo fue a buscar primero a Lima, y como se encerrara en el interior, lo persiguió quemando sus naves, hasta dar con él en Yungay. La campaña de Bulnes guardó relación con su objeto. "La de 1879 tenía un fin distinto". Nótese el empleo del término "hegemonía", que fuera y es un concepto muy arraigado y que se usa en la concepción estratégica chilena al diseñar su estrategia de seguridad nacional en la costa del Pacífico sudamericano.

No es un misterio que lo que se jugaba al azar de la guerra en 1879, era por parte del Perú, Tarapacá; por la de Bolivia el territorio al norte y sur de 23°; por la de Chile toda su región salitrera hasta el sur del 26°, aspiración que no había ocultado la prensa de aquellos países. Hasta octubre de 1879, el Gobierno de Chile "no pensaba anexarse Tarapacá en caso de vencer, sino exigirlo como garantía de una fuerte indemnización de guerra". Por consiguiente la campaña en proyecto tenía que tener en vista esa exigencia y subordinar a ella la política militar, creándose así una disparidad completa entre la campaña de Bulnes y la de 1879.

Algunas expresiones no concuerdan con otras emitidas meses atrás. Gonzalo Bulnes comenta que con el Ministerio Varas, se había resuelto que el objetivo de la guerra contra la Alianza estaba señalado en el Acta del Consejo de Ministros del 19 de abril[17] en dos fases: una de corto plazo y otra de largo plazo, como sigue:

"Se deja constancia de que el 'objeto actual e inmediato' que debe perseguirse en dicha guerra es respecto de Bolivia asegurar a Chile la posesión definitiva y el dominio permanente del territorio comprendido entre los paralelos 23° y 24° de latitud sur, y respecto del Perú obtener la abrogación completa del Tratado secreto de febrero de 1873 y 'seguridades bastantes para evitar en lo futuro la repetición del estado de cosas que ha venido creando y ha creado con sus procedimientos insidiosos y su política desleal en cuanto a nosotros. En lo que toca al 'objeto remoto y ulterior' que en la guerra puede proponerse alcanzar el Gobierno de Chile, aunque no ha entrado en las miras

> de este 'ensanchar el territorio de la República con adquisición del ajeno', ni ha sido ni es su propósito asumir el carácter de conquistador, el señor Presidente y Ministros fueron de opinión que ese 'objeto puede modificarse sensiblemente' según el rumbo que tomen los sucesos. Así un 'golpe serio dado a la Armada peruana, la segregación de Bolivia de su alianza con el Perú' para colocarse a nuestro lado en el actual conflicto, serían las causas que podrán modificar los propósitos actuales del Gobierno poniéndole quizás en el caso de 'perseguir como resultado de la guerra alteraciones en los límites del Perú que asegurando por completo la tranquilidad de la República imposibilitarán a aquella nación para ser una amenaza contra el equilibrio sud-americano'. Esta acta que es la primera de la serie, está firmada por el Presidente y todos los Ministros".

El golpe serio dado a la escuadra peruana el 8 de octubre, avalaba pues el "objetivo ulterior" de la guerra al concebirse la campaña de Tarapacá: alterar los límites con el Perú, de manera que garantizase que el Perú dejase de ser una amenaza, no contra el equilibrio sudamericano, sino contra Chile. Conquistar Tarapacá era cortar al Perú la yugular de sus ingresos económicos actuales y futuros, como el tiempo lo ha demostrado, pues ese territorio no solo ofrecía salitre cuyo monopolio lograse, sino también cobre y otros metales. La conquista de Tarapacá fue, pues, desde un comienzo el objetivo político de la guerra, además de resarcirse de los gastos de ella, como se verá en su oportunidad.

Por otro lado, tal como lo consigna Paz Soldán[18], en la sesión del 16 de setiembre de 1880, el diputado Balmaceda expresó:

> "Razones históricas, legendarias, geográficas e industriales, hacían necesario llevar la guerra a su último término. En el litoral del Pacífico de la América del Sur, no hay sino dos centros de acción y progreso, Lima y el Callao, Santiago y Valparaíso; es preciso que uno de estos sucumba, para que el otro se levante. Por nuestra parte 'necesitamos a Tarapacá, como fuente de riquezas', y a Arica como punto avanzado de la costa. He aquí el porqué el pueblo de Chile exije Arica y Tarapacá".

Arica como punto avanzado de la costa era un eufemismo, pues lo que en el fondo significaba era que con ello le ponía a Bolivia un candado de combinación, para someter en el futuro y *per secula seculorum*, el tráfico comercial de ese país por el Pacífico. La combinación la manejaría Chile a su propia conveniencia.

Poco después el mismo Balmaceda, ya en su condición de ministro de Relaciones Exteriores, emite el 24 de diciembre de 1881 una circular a todos sus Agentes Diplomáticos en el extranjero, que decía: "El territorio salitrero de Antofagasta y el territorio salitrero de Tarapacá fueron la causa real y directa de la guerra".

Además, Paz Soldán transcribe este comentario del senador Vicuña Mackenna del 12 de febrero de 1881: "De los tres fines u objetos que tuvo la guerra declarada por Chile, fue el primero 'la rectificación' de sus fronteras".

Y más adelante hace lo mismo con la arenga del general en jefe del

Ejército de Chile, Erasmo Escala, después de los triunfos en Pisagua y San Francisco, y antes de la batalla de Tacna:

> "Nuestro glorioso pabellón flamea hoy triunfante en las mismas posiciones que ocuparon los enemigos, la provincia de Tarapacá, quedando así sometida 'a nuestro dominio absoluto' y tranquila posesión la más rica provincia de su territorio".

Por último, el general Escala en su parte del 10 de noviembre sobre la captura de Pisagua, expresa que "con esta hemos quitado al enemigo una de las partes más interesantes, tanto para su comunicación entre el norte y el sur, como por sus riquezas".

Estas transcripciones demuestran que sí hubo desde un comienzo un objetivo político chileno contra quien en ese entonces no tenía frontera común, y que convalida lo consignado en las actas del Consejo de Ministros antes citadas, en cuanto al "objetivo remoto y ulterior". La Campaña de Tarapacá, que estaba por iniciarse, llevaba el gen de la desintegración territorial del Perú.

Según W. Ekdahl[19], desde agosto se había iniciado una recolección de inteligencia como preparativo para la ofensiva. Así, el 13 de agosto partieron el *Blanco* y la *Magallanes*, en viaje de observación a Arica. En este convoy iba el ministro Sotomayor acompañado de varios jefes y ayudantes para "reconocer personalmente" la costa de Tarapacá. El 15 recorrieron la bahía de Iquique observando las obras de defensa en tierra. Fue en esta época cuando el *Blanco* apresa a torpedistas norteamericanos que servían al Perú por contrato, asunto que ya ha sido tratado. El viaje se extendió hasta Ilo, sin novedad. De allí volvió el convoy, estudiando los desembarcaderos de la costa, especialmente Iquique, Chuquicamata y Patillos, para volver a Antofagasta.

Por los agentes que habían sido enviados para colectar información de las fuerzas y de la distribución de los ejércitos aliados, se supo que a fines de setiembre el ejército combinado de Tarapacá debía contar con unos 13 000 hombres, incluso la 6a. División peruana Bustamante, que el 30 de setiembre acababa de llegar a ese teatro de operaciones en el *Rímac*. El grueso de esas fuerzas estaba en Iquique, el Molle y La Noria, con destacamentos considerables en Pozo Almonte y Pisagua, cantones vecinos; y caletas de la costa con pequeñas guarniciones.

Antes de comenzar el embarque del ejército expedicionario, Sotomayor despachó a la *O'Higgins* y el *Loa* a cruzar entre Iquique e Ilo, para impedir que los aliados enviasen por mar más refuerzos a su ejército de Tarapacá. El patrullaje duró aproximadamente entre el 9 y 15 de octubre, permaneciendo la mayor parte del tiempo frente a Arica, en la esperanza de apresar algún transporte peruano. Regresaron a Mejillones para completar la inmediata protección del ejército durante su transporte a Tarapacá.

Ekdahl comenta que en Antofagasta se estudiaron en detalle los aspectos logísticos como consumos y abastecimiento de agua potable, munición y víveres; y se preparó a los transportes para acomodar tropa y caballada, adaptándose lanchas de varias clases para el embarco y desembarco, mientras que en Valparaíso, Gandarillas y el nuevo intendente general del Ejército, señor Dávila Larraín, trabajaban para alistar el convoy que saliera de ese puerto el 21 setiembre. Bajo la dirección de Pinto y el resto del Ministerio Santa María, en Santiago se reunieron caballos, mulas, víveres, forrajes, se fabricaron uniformes, ropa blanca, zapatos y otros artículos de equipo para el Ejército del Norte, en tanto que se continuaba con la organización de nuevos cuerpos.

En el Ejército del Norte se practicaron ejercicios tácticos para instruir y disciplinar las unidades de tropa, que a partir del 15 de octubre contaba entre dieciséis y diecisiete mil hombres, alcanzando la totalidad de la fuerza movilizada de tierra, un promedio de veinte a veintiún mil hombres.

1.4 BREVE DESCRIPCIÓN DEL TEATRO DE OPERACIONES DE TARAPACÁ (TOT)

La zona de la costa peruana por donde Chile había decidido realizar el asalto anfibio, para iniciar la guerra terrestre, correspondía a la provincia litoral de Tarapacá, limitada en el sur por el río Loa y límite con el litoral boliviano ocupado, y la quebrada de Camarones, 205 millas Norte y límite con el departamento de Tacna. Por esta razón se denominó Campaña de Tarapacá a la serie de operaciones que se realizaron desde el asalto anfibio en Pisagua, hasta su captura total por el ejército chileno. En su litoral, contaba con dos puertos mayores: Pisagua e Iquique, por los cuales se atendía la exportación del salitre. Pisagua, a media distancia entre Arica e Iquique. Los demás puntos como Patillos, Mejillones del Perú, Pabellón de Pica y Huanillos, eran solo caletas sin mayor infraestructura, por los cuales se embarcaba guano en lanchones. Desde el inicio de la guerra, todos estos puntos habían sido bombardeados por la escuadra chilena, afectando sus instalaciones y medios para el carguío. En particular Pisagua, había sufrido cinco bombardeos, y su parte urbana estaba semidestruida.

Aurelio García y García, en su *Derrotero de la Costa del Perú–1870*, describe caleta Junín así:

> "No ofrece abrigo en su fondeadero, encontrándose de 19 (34,77 m) a 12 (21,96 m) brazas de agua, muy cerca de tierra. Se halla expuesta a bravezas frecuentes. Una pequeña puntita se separa por algunas brazas al S. de la caleta y dá ligera protección al desembarcadero, para el que hay un muelle cómodo. El

camino que desciende de los cerros y que está claramente dibujado sobre ellos formando un ángulo agudo con el vértice hacia el N… Es un establecimiento montado en grande escala y perfectamente organizado por una sociedad anónima. El salitre se baja en carros hasta las oficinas y depósitos que se hallan sobre la puntita del puerto. No hay agua potable pero se proveen de ella por medio de condensadores".

El establecimiento citado ya no existía en 1879. Los cerros alrededor de la caleta llegaban a 671 metros. Respecto de Pisagua decía:

"Doblando la punta Pichalo para el N. se cuidará una piedra que sale a un cable (183 m). Después de salvado este inconveniente la punta es limpia y puede barajarse a muy corta distancia. Desde allí va abriéndose la espaciosa bahía de Guaina-Pisagua, que se encuentra circundada por cerros muy altos, que dejan muy poca o ninguna playa. Por la parte del E. o al centro de la ensenada está el fondeadero, con fondo de quince (27,45 m) o nueve (16,47 m) brazas muy cerca de tierra, delante de la población del mismo nombre que se ve en la playa. Este puerto está declarado mayor, tiene una pequeña población y se encuentran provisiones de toda clase y agua, aunque caras, por ser todo traído de afuera. Después de Iquique es el lugar por donde se hacen más fuertes embarques de salitre. Se construye actualmente un ferrocarril a vapor hasta las oficinas llamadas Sal de Obispo. La vía se ve perfectamente marcada sobre los cerros que siguen para el N. a donde forma un ángulo agudo, para regresar al S. y tomar la parte alta de ellos. La punta Pisagua limita por el N. a la distancia de dos millas a la bahía de Guaina-Pisagua. La bahía de Pisagua (Pisagua Viejo) se halla a sotavento de la punta. El fondo es de diez (18,30 m) a seis (10,98 m) brazas muy cerca de la punta".

El gran problema en el Teatro de Operaciones de Tarapacá (TOT) era, obviamente, la falta de agua potable por su naturaleza desértica, aunque algunas compañías salitreras habían logrado abrir pozos de agua en el interior. Escasez, por supuesto, que no permitía su explotación agrícola. Tarapacá, entonces, era un desierto con uno que otro centro poblado, separados por caminos difíciles de seguir.

El agua salitrosa que se extraía de esos pozos era enviada por cañería de fierro hasta, por ejemplo, el puerto de Iquique, en donde era condensada. Este puerto, entonces, no podía perecer de sed. Según Paz Soldán, parece que los chilenos ignoraron el gran abastecimiento de agua para la población de Iquique y por ende para las tropas acantonadas, y estimaron muy fácil rendir la población por hambre y sed, empeñándose su escuadra en destruir las máquinas condensadoras, o prohibiendo su funcionamiento.

La provincia de Tarapacá encerraba una riqueza salitrera muy codiciada por Chile, pues su posesión le daría el monopolio de la producción y exportación del salitre entre los 19 y 24 grados Sur. Más aún, era asiento de ricos depósitos de cobre.

La costa del departamento era accesible y de fácil desembarco, excepto en Pisagua en donde los cerros que la dominan se alzan muy cerca de la costa.

Tres puntos en el litoral tenían conexión ferroviaria con el interior, para facilitar la exportación del salitre. Pisagua con Agua Santa, de 50 millas; Iquique con Pozo Almonte, de 44 millas; y Patillos con Lagunas, de 93 millas. En una carta de Prado a La Puerta del 29 de mayo, le comentaba que se trabajaba activamente para unir la estación de Pozo Almonte con la de Agua Santa, separadas 21 millas, pero no ha sido posible confirmar su terminación. Sobre la conexión por telégrafo no se abundará, pues ya se detalló en párrafo anterior. El cable submarino enlazaba Iquique con Arica.

El puerto de Pisagua, descrito ya en el capítulo II, merecerá ahora algunos recuerdos y complementos. En el centro de la bahía de su nombre, ofrece dos pequeñas abras o ensenaditas de desembarco, Peña Blanca y Guata, pero dominadas por cerros de peñas cortadas a pico. El pueblo está situado en la misma playa y dominado por cerros elevados y llenos de peñolería en anfiteatro. El ferrocarril que parte del muelle sigue una ruta en zigzag, con tramos más o menos prolongados para subir a la cumbre, con un 5% de gradiente continua hasta llegar a un punto llamado Alto de Hospicio, en la cima de los cerros que dominan la bahía de Pisagua, a unos 315 metros sobre el nivel del mar.

Ocho millas al sur, está la caleta Junín que tiene buen fondeadero pero con roquería que dificulta el desembarco, pero que García y García no describe. Por este lado se puede dominar una parte de las alturas que defienden a Pisagua.

El puerto de Iquique ha sido descrito en capítulo anterior, y no se considera necesario repetirlo.

En lo que respecta a fortificación, Pisagua estaba defendida por dos cañones Parrot rayados de a 100 libras, protegidos por débiles parapetos de sacos de arena; el del sur, en punta Pichalo, que Buendía bautizaría como "2 de Mayo", bien montado pero en un punto elevado sobre el mar (cómo 46 metros) y expuesto a ser batido desde a bordo. El Parrot de a 100 montado en la punta Pisagua al norte, llamado "18 de abril", según el informe del capitán de puerto Becerra, en memoria de la fecha en que ocurriera el primer bombardeo, no se pudo montar tan sólidamente como para que sirviera de verdadera defensa del puerto. Ambos estaban a unos 4 200 metros uno de otro. Estos cañones alcanzaban unos 2 000 metros, lo cual era una desventaja. De acuerdo a la experiencia americana en su Guerra Civil, el Parrot tenía una marcada tendencia a la voladura de su caña en el brocal. La fuerza destinada a guardar la costa de Pisagua al sur, la 2ª división boliviana al mando del general P. Villamil con su estado mayor de 8, se componía de los batallones bolivianos Victoria: 38 jefes y oficiales y 498 soldados; Independencia: 33 jefes y oficiales y 400 soldados. Guardia Nacional peruana, compuesta de 17 jefes y oficiales y 245 de tropa (incluía 45

bolivianos), al mando del coronel Isaac Recavarren, jefe político–militar de Pisagua; además 120 hombres de una columna naval de matriculados al mando del capitán de puerto, capitán de fragata José Becerra. Sobre las líneas del ferrocarril, en Germania el batallón boliviano Vengadores con 39 jefes y oficiales y 489 soldados, y en Mejillones el batallón Aroma, también boliviano, con 58 jefes y oficiales y 500 soldados. Estos últimos batallones podían acudir a Pisagua como sigue: el Aroma en cinco horas, a lo más, y el Vengadores en hora y media, por ferrocarril; de suerte que en seis horas podía reunirse una división boliviana de unos 2 055 hombres, y unos 365 peruanos, haciendo total de 2 427 para impedir, o cuando menos dificultar y hacer costoso cualquier desembarco, a pesar de no contar con artillería de campaña; y mientras se verificaba el desembarco de todo el ejército enemigo, y de su pesado tren de campaña, podía venir el resto del ejército aliado, bastante para obligar al enemigo a reembarcarse. Era una concentración precaria, como se verá más adelante. El 2 de noviembre hubo en Pisagua 973 bolivianos y 370 peruanos, total 1 343.

El general Buendía se había trasladado de Iquique a Pisagua el 31 de octubre para inaugurar la batería del sur y bautizarla con el nombre "2 de mayo", aunque por la carta a Prado anteriormente comentada, a lo que realmente había ido Buendía era a examinar el espíritu y moral de la división boliviana acantonada en ese puerto.

El puerto de Iquique estaba defendido por 1 610 hombres de guardias nacionales o cívicos, y gendarmes, y por tres batallones de línea, con un efectivo de 935 individuos, dando un total de 2 545 hombres, que podían contener el desembarco del enemigo, y dar tiempo a que acudieran 5 000 hombres de refuerzo de los puntos inmediatos, como el Alto de Molle, San Juan, y La Noria, en la línea del ferrocarril. Con esto quedaba protegida la parte sur, desde Loa hasta Iquique. Su fortificación se ha descrito en capítulo anterior.

En resumen, puede decirse que el Ejército de Operaciones en el Sur, desplegado en el TOT al mando del general Buendía, consistía de unos 9 600 efectivos, no concentrados sino desplegados en un área extensa nada acogedora, en especial por la escasez de agua, sus traumáticas diferencias de temperatura diarias e inadecuadas vías.

El TOT presentaba a los peruanos mayores dificultades que a sus enemigos para movilizarse. Los chilenos dominaban en el mar, y tenían seguro y fácil camino para proveerse de víveres y de cuantos elementos necesitara su ejército; quedaba a su arbitrio escoger el lugar más conveniente para el desembarco; y en caso de peligro o de algún contraste podían reembarcarse con facilidad, contando con el seguro y poderoso apoyo de su escuadra.

El ejército aliado necesitaba de sus transportes para introducir hombres, víveres, armas y demás elementos de guerra; los auxilios

que pudieran venir de los pueblos del interior tardaban mucho, por las grandes distancias que se necesitaba atravesar por caminos desiertos, escabrosos y escasos de todo recurso.

Un Estado de Fuerza al 5 de noviembre[20], firmado por el coronel Belisario Suárez indica los efectivos del Ejército Aliado de Operaciones en Tarapacá, como sigue:

	GENERALES	JEFES	OFICIALES	TROPA
Generales, jefes y ayudantes*	1	2	5	327
Estado Mayor General	1	27	24	2
Columna Artillería de Costa	--	1	10	54
Brigada de Artillería	--	2	16	182
DIVISIÓN DE EXPLORACIÓN	1 452			
Comandancia General y Estado Mayor	1	1	2	--
Batallón 1ro. Ayacucho Nº 3	--	5	46	857
Batallón Lima Nº 3	--	4	27	324
Columna Voluntarios de Pasco	--	2	17	166
DIVISIÓN DE VANGUARDIA	1 173			
Comandancia General y Estado Mayor	1	2	7	1
Batallón Puno Nº 6	--	4	25	423
Batallón Lima Nº 8	--	4	30	422
Regimiento Guías Nº 3	--	4	13	156
Escuadrón Castilla	--	2	8	71
PRIMERA DIVISIÓN	1 310			
Comandancia General y Estado Mayor	--	4	8	2
Batallón Cazadores del Cuzco Nº 5	--	14	37	431
Batallón Cazadores de la Guardia Nº 7	--	4	26	442
Regimiento Húsares de Junín Nº 1	--	5	35	302
SEGUNDA DIVISIÓN	1 123			
Comandancia General y Estado Mayor	--	2	3	--
Regimiento Dos de Mayo	--	4	36	437
Batallón Zepita Nº 2	--	4	31	606
TERCERA DIVISIÓN	962			
Comandancia General y Estado Mayor	--	2	2	--
Batallón 2do. Ayacucho	--	3	28	429
Batallón Guardia de Arequipa	--	4	22	472
QUINTA DIVISIÓN	1 085			
Comandancia General y Estado Mayor	--	3	2	--
Batallón Iquique Nº 1	--	3	41	366
Batallón Cazadores de Tarapacá	--	3	17	151
Columna Loa	--	4	19	280
Columna Tarapacá	--	4	22	170

PRIMERA DIVISIÓN BOLIVIANA	2 460			
Comandancia General y Estado Mayor	1	6	3	1
Batallón Illimani	--	5	34	500
Batallón Olañeta	--	6	27	450
Batallón Paucarpata	--	5	31	420
Batallón Dalence	--	5	45	495
Regimiento Bolívar Nº 1 de Húsares	--	5	25	250
Escuadrón francotiradores	--	3	16	127
SEGUNDA DIVISIÓN BOLIVIANA	2 064			
Comandancia General y Estado Mayor**	1	7	1	--
Batallón Aroma	--	7	51	500
Batallón Independencia***	--	4	29	400
Batallón Vengadores	--	6	33	489
Batallón Victoria***	--	6	32	498
TOTAL	6	188	886	10 876
Cirujanos	18			
Capellanes	2			
GRAN TOTAL	11 976			

* Cuartel General en Iquique
** Cuartel General en Hospicio (Pisagua)
*** Participaron en la defensa de Pisagua el 2 de noviembre de 1879.

Como se puede apreciar, entre este Gran Total (11 976) y el que se ha detallado en párrafo anterior (9 600) hay una diferencia de 2 376 de la que no se ha encontrado explicación.

2. EXPLOTACIÓN DEL CONTROL DEL MAR. PROYECCIÓN DEL PODER A TIERRA

2.1 ALGUNAS CONSIDERACIONES PRELIMINARES A LA CAMPAÑA DE TARAPACÁ

El asalto anfibio, como el que se realizó en Pisagua, es una operación naval. En el siglo XIX no estaba tan perfeccionada como lo está en la actualidad, pero los elementos para su ejecución eran los buques de las armadas y los ejércitos terrestres, es decir, una operación conjunta. Con el tiempo la composición del efectivo terrestre ha cambiado: unos países emplean hoy efectivos del ejército; otros tienen un cuerpo especial denominado Infantería de Marina. Los factores de planeamiento para su ejecución eran también muy similares a los de hoy: un objetivo

físico en el litoral; su relación con el objetivo estratégico y táctico que perseguía la operación; la organización y las relaciones de comando; el estudio de las características geográficas del objetivo físico; las facilidades de comunicaciones en el interior, sobre lo cual algo se ha dicho en párrafo anterior al recordar la guerra franco–prusiana de 1870; los recursos para la sobrevivencia; el abastecimiento logístico de la tropa, muy relacionado con la capacidad económica e industrial del país; la inteligencia sobre la presencia o no de una fuerza defensiva y su poder, que regulase la magnitud del apoyo de fuegos y el efectivo por desembarcar; las posibilidades del enemigo, disponibilidad de buques para transporte, y de embarcaciones y sus tipos para conducir las tropas a la playa; buques de guerra para bombardear baterías, fuertes o tropas enemigas; el número de bajas estimadas y sus reemplazos; etc.

En el siglo XIX no hay muchas experiencias bélicas sobre asaltos anfibios, de donde se pudiera extraer lecciones. Disculpando alguna omisión, se mencionarán dos casos en dicho periodo: uno, cuando todavía predominaba el uso de la vela, y el otro cuando ya se habían producido avances tecnológicos en la construcción naval, en la propulsión a vapor y en la artillería. El primero se refiere al desembarco inglés en Abukir, en marzo de 1801, a unas 13 millas al Este de Alejandría, con el objetivo de desalojar a Napoleón de Egipto. Es interesante este asalto, pues a diferencia de la costumbre en casos anteriores, en esta oportunidad los soldados y marineros británicos estuvieron sometidos a intensos y realistas ensayos, al grado que cada movimiento se convirtió en hábito. La oposición fue casi inexistente. A decir de algunos autores, este desembarco fue una operación modelo. El otro caso, el desembarco de tropas anglofrancesas en setiembre de 1854 durante la Guerra de Crimea, se llevó a cabo sin oposición en una playa a 27 millas al norte de Sebastopol, para luego avanzar y tratar de capturar dicha base.

Desde 1821, con excepción de la guerra de Chile contra la Confederación Peruboliviana en 1836-1839, el Perú no había sufrido en su territorio invasión alguna. La referida había sido una operación conjunta sin oposición, y con ausencia de un objetivo de conquista territorial. El Perú, por su parte, en 1859 durante la guerra con el Ecuador, había conducido un asalto anfibio contra Guayaquil, también sin oposición y sin perseguir conquista territorial alguna.

Con estos cuatro casos, la Dirección Suprema de la Guerra tenía elementos de juicio para identificar y evaluar los pros y contras de una invasión por Chile del territorio peruano, que Prado la veía inevitable, y prepararse a enfrentarla de la mejor manera con los recursos disponibles. De hecho, para llevar a cabo un asalto anfibio, hay que tener superioridad naval y gozar del control del mar. Ambas cosas estaban del lado chileno. Obviamente, ellos también conocían de las lecciones de esos asaltos

anfibios, porque los historiadores se habían encargado de plasmarlas en obras escritas. Cabría suponer, además, algunas conversaciones particulares de oficiales chilenos con los experimentados oficiales ingleses del H. M. S. *Turquoise* y *Thetis*, que circunstancialmente se encontraban en Antofagasta durante el período de preparación de la invasión.

Aun cuando en párrafos anteriores se ha dicho que no se tratará de las operaciones terrestres, salvo casos excepcionales, este es precisamente uno de ellos, pues la captura de Pisagua significó el inicio de la desintegración territorial peruana, y prácticamente la de la Alianza misma. Por lo característico de una operación naval conjunta, a la que seguirían otras, se le dará el debido tratamiento en la medida necesaria para apreciar su influencia en el desarrollo de la Campaña de Tarapacá.

2.1.1 Preparativos, organización, zarpe y viaje del convoy[21]

El capitán de fragata M. Thompson, designado jefe accidental de la escuadra chilena en Antofagasta, por encontrarse en Valparaíso el titular G. Riveros, recibió orden para que entre el 21 y 27 de octubre se ocupase del alistamiento de los buques para recibir las tropas, pertrechos de guerra, artillería, caballos, forraje, víveres, etc. Por otro lado, el capitán de navío P. Lynch, jefe de los Transportes, recibió el 26 de octubre orden del ministro de Guerra y Marina en campaña, R. Sotomayor, de embarcar el Ejército del Norte para ocupar territorio peruano, pero sin revelar a ninguno de ellos el punto por donde se realizaría el desembarco.

Los buques que estaban bajo el comando accidental de Thompson eran: *Cochrane*, *Magallanes*, *O'Higgins*, *Covadonga*, *Abtao*, vapores armados en guerra o cruceros *Amazonas* y *Loa*. Los transportes a órdenes de Lynch eran: *Itata*, *Angamos*, *Limarí*, *Lamar*, *Matías Cousiño*, *Santa Lucía*, *Paquete de Maule Huanay*, *Toltén*, *Copiapó*, que remolcaba al velero *Elvira Álvarez* y *Toro*. En total 19 buques: 5 de guerra, 13 vapores, dos de los cuales armados en guerra, y 1 velero. Thompson era el Oficial en Comando Táctico del convoy (OCT).

El 28 de octubre, Lynch da cuenta haber embarcado los cuerpos de ejército, munición, material de artillería completo, caballos, material del cuerpo de pontoneros, lotes con fondos planos construidos especialmente, elementos de embarque y mucha agua para la tropa. A las 5 p.m., habiendo terminado prácticamente el embarque, Sotomayor le ordena prepararse para zarpar.

Thompson, en su informe, manifiesta que el 28 todo estaba listo en los buques que formarían el convoy, habiéndose recibido las instrucciones escritas sobre orden de salida del puerto, orden de marcha que debía observarse durante el viaje, con diagrama para conocer sus

colocaciones; códigos de señales a emplearse: nacional e internacional; luces nocturnas para diversas situaciones; modo de usar las señales para un rápido entendimiento; punto de reunión (R/V).

El *Amazonas* fue designado como buque insignia, y en tal virtud embarcó al comandante M. Thompson, al ministro de Guerra y Marina en campaña, R. Sotomayor, y al general Erasmo, Escala, jefe de la expedición, sus ayudantes y Estado Mayor; a los delegados del ejército y marina; a las autoridades civiles, militares y eclesiásticas. Lynch embarcó en el *Itata*, buque insignia de los transportes.

A las 6 p.m. del 28, la *Magallanes* y el *Lamar* zarpan para Mejillones, arribando en la noche del 28/29, en donde encontraron a la *O'Higgins* y *Matías Cousiño*. Los cuatro buques embarcarían más tropas. El *Angamos*, sin embargo, zarpó a 10.35 p.m. del 28 para Tocopilla, en donde desembarcaría el batallón Lautaro, y todo indica que por haber llegado algo tarde a Antofagasta, no embarcó tropa ni pertrechos para el asalto en Pisagua.

A las 6.30 p.m. zarpa el convoy con Thompson como (OCT), gobernando al Oeste, a velocidad de 4 a 5 millas por hora (m.p.h.) para cumplir el plan de salida en este orden: *Cochrane*, *Abtao*, cruceros *Amazonas* y *Loa*, *Covadonga*. Transportes: *Itata*, *Limarí*, *Santa Lucía*, *Toltén*, *Huanay*, *Paquete de Maule*, *Copiapó* que remolca al velero *Elvira Álvarez* y *Toro*. A estos tres últimos Lynch les ordenó que de rezagarse, procedieran a Mejillones, pues ahí encontrarían buques que estarían embarcando tropas. "Tomé tal medida, dice Lynch, a causa de no haber recibido instrucciones sobre rumbo, distancias y punto de reunión". Durante la noche del 28 el *Itata* sigue las aguas del *Amazonas*. Ese día zarparon en total de Antofagasta17 buques: 4 de guerra y 2 cruceros; 10 transportes a vapor y 1 velero.

Los transportes que recibieron tropas y pertrechos fueron distribuidos en dos divisiones como sigue:

PRIMERA DIVISIÓN (Transporta 4 910 hombres, 648 caballos)			
Nave	Conduce	Hombres	Caballos
Amazonas	Artillería Naval	640	
	Batallón Zapadores	400	
	Batallón Valparaíso	300	
	1 batería de campaña, 6 piezas	125	
	Estado Mayor y cuartel general	8	
Loa	1 batallón del Regimiento 2do. de Línea	560	3
	1 batería de campaña, 6 piezas	125	80
	1 compañía de Cazadores a caballo	115	125
	Animales de la batería que van en el *Amazonas*		80

Itata	Regimiento 3º de Línea 1 batería de montaña, 6 piezas 1 compañía de Cazadores a caballo Caballos del Regimiento Cazadores que va en el *Límari*	1 100 125 115	5 41 125 129
Copiapó	Regimiento Buin 1ro. de Línea 1 batería de montaña, 6 piezas Mulas de carga para munición	1 100 125	5 46 9
SEGUNDA DIVISIÓN (Transporta 4 495 hombres y 205 caballos)			
Limarí	Batallón Atacama 1 batería de montaña, 6 piezas 1 compañía de Cazadores sin caballos	590 125 115	3 41
Matías Cousiño	Batallón Chacabuco	600	3
Abtao	4 compañías del Regimiento 4º de Línea	600	3
Paquete del Maule	Batallón Coquimbo	500	2
Huanay	1 batallón del Regimiento 2º de Línea	450	3
Lamar	Resto del Regimiento 2º de Línea Resto del batallón Coquimbo Resto Regimiento Cazadores Personal 1 batería	90 50 50 125	50
Santa Lucía	Jornaleros, trabajadores, etc. Regimiento 4º de Línea	100 210	
Toltén	2 compañías del Regimiento 4to. de Línea	300	
Cocharane	Batallón Bulnes	500	
Elvira Álvarez	Regimiento Granaderos a caballo Mulas de carretones, ambulancias, etc.	90 s/d	100 s/d

El convoy conducía, pues, 9 405 hombres de capitán a paje y 853 caballos. El efectivo total no incluía las dotaciones de los buques. En Antofagasta quedaba una fuerte guarnición de unos 3 000 hombres de línea y más de 2 000 guardias nacionales, todos equipados y entrenados. El *Toro* formaba parte del convoy, e iba cargado con pertrechos, pero no llevaba tropa. El *Angamos* no aparece en las referencias chilenas como que transportase tropas y pertrechos para el desembarco, en razón quizás de lo comentado antes.

Durante la navegación nocturna del 28/29, por haberse roto el remolque, el *Copiapó*, *Elvira Álvarez* y *Toro*, que iban en la retaguardia, al quedar rezagados enrumban a Mejillones adonde llegan en la mañana del 29, encontrando allí a los cuatro buques arriba citados.

Lynch en su informe, manifiesta que al amanecer del 29 notó la ausencia del *Lamar*, *Matías Cousiño*, *Angamos*, *Copiapó*, *Elvira Álvarez*

DESPLAZAMIENTO DEL CONVOY QUE TRANSPORTÓ LA FUERZA EXPEDICIONARIA CHILENA PARA INVADIR EL TERRITORIO PERUANO POR PISAGUA Y JUNIN

28 de octubre - 2 de noviembre 1879

ARICA

A 6 p.m. del 1ro.noviembre, el OCT ordena rumbo Este verdadero para recalar en Pisagua a las 4 a.m. del 2 noviembre. En realidad la recalada ocurre a 12 millas al Norte de Pisagua, donde ingresan a las 6 a.m.perdiendo el efecto sorpresa.

En la mañana y hasta las 5 p.m. del 1ro. noviembre, a unas 50 millas al Oeste de Pisagua, convoy detiene su marcha. A bordo del Amazonas se realiza Consejo de Guerra. General Escala emite Orden del Día con plan del asalto anfibio

PISAGUA

Junín

IQUIQUE

En la madrugada del 31 de octubre se completa el convoy, ocupando estaciones en la formación como se indica

2 C B A 1 — F E D — I H G — L K J — 4 O N M 3

ESCOLTAS

1 - *Cochrane* 2 - *Magallanes*
3 - *O'Higgins* 4 - *Covadonga*

TRANSPORTES

A - *Itata* *	B - *Amazonas* **	C - *Loa*
D - *Abtao*	E - *Lamar*	F - *Limarí*
G- *M.Cousiño*	H - *Sta.Lucía*	I - *Tolten*
J- *Angamos*	K - *Copiapó*	L - *Huanay*
M- *Paquete de Maule*	N - *Elvira Alvarez*	O - *Toro*

(Jefe de transportes) (OCT)

Siguieron al convoy desde Antofagasta hasta Pisagua los H.M.S.*Turquoise* y*Thetis* y el francés *Hugon*

Cta. Patillos

Cta. Pabellón de Pica

Derrota aproximada

Convoy navega rumbo Norte a velocidad entre 3 y 5 m.p.h.

Río Loa

En la noche del 28 el Angamos *zarpa para Tocopilla, adonde llega el 29 para desembarcar batallón Lautaro. En este puerto se le une la* Covadonga *y ambos zarpan el 30 para reunirse con el convoy.*

TOCOPILLA

Pta Cobija

R/V 23°S /71°28'W

MEJILLONES

En la noche del 28/29 Magallanes, Lamar,O'Higgins *y* Matías Cousiño *fondean en Mejillones para embarcar tropas. El 29 entran a Mejillones* Copiapó,ElviraAlvarez *y* Toro *que se rezagaron del convoy. El 29 zarpan de Mejillones los siete buques, para reunirse con el convoy.*

El 29 a las 8 a.m. convoy detiene su marcha. Sotomayor anuncia que el asalto anfibio será en Pisagua y Junín y que el punto de rendez-vous para los ausentes ha sido fijado en 23°S y 71°28'W

ANTOFAGASTA

28 de octubre zarpa convoy de 19 buques con fuerza expedicionaria de 9,405 hombres. Buque insignia Amazonas *que lleva al OCT,al Ministro de Guerra y Marina en Campaña, y General Jefe del Ejército Expedicionario para invadir el Perú*

A las 6 a.m. del 29 la Covadonga *es destacada para buscar a los tres buques rezagados. En esta comisión visita Antofagasta, y Cobija/Tocopilla una,y otra vez, permaneciendo por último en Tocopilla con el* Angamos .

PROYECCION MERCATOR

ESCALA 1:2.000.000

10 5 0 10 20 30 40 50 millas

Longitud 70° Oeste de Greenwich

CONCEPCIÓN Y COMPILACIÓN HISTÓRICA: CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA / DIBUJO Y COMPOSICIÓN GRÁFICA: DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA Y NAVEGACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

y *Toro*, "de lo cual informó al *Amazonas* y de la medida de precaución que había tomado", y que "en ese momento supo que el *Lamar* y *Angamos* habían sido despachados de Antofagasta sin mi conocimiento ni dirección".

A las 6 a.m. del 29, Thompson, que desconocía la orden de Lynch para esos tres buques, destaca a la *Covadonga* en su búsqueda. Entre este momento y las 5.30 p.m. del 31 en que la *Covadonga* se incorpora al convoy con el *Angamos*, visita Antofagasta, y Cobija/Tocopilla una y otra vez, encontrando en este último al *Angamos* desembarcando tropa como se ha dicho.

A las 8 a.m. del 29 el convoy detuvo su marcha, y solo a esa hora, dice Lynch, "se le dio a conocer que el desembarco se haría en Pisagua y Junín, y que el punto de reunión (R/V) para que se incorporasen al convoy los buques ausentes sería 23°S y 71°28W". Cabe aclarar que este punto está bastante alejado de Pisagua.

A las 11 a.m. del 29 zarpan de Mejillones los siete buques que habían permanecido allí: cuatro embarcando tropas, y tres rezagados, reuniéndose al convoy en la madrugada del 31.

A las 6 p.m. del 29 el *Amazonas* enrumba hacia tierra, y el convoy recibe orden de aguantarse sobre la máquina, quedando de jefe accidental Latorre, comandante del *Cochrane*, reincorporándose a las 6.30 a.m. del 30. El convoy navega rumbo Norte, de 3 a 4 m.p.h. Pero, según Lynch, a las 6 p.m. el *Amazonas* otra vez se aleja rumbo al Este, en tanto que el convoy mantiene rumbo Norte, velocidad 3 m.p.h., pero se reincorpora en la noche del 30/31.

Así, pues, recién en la madrugada del 31 queda completo el convoy, con los buques ocupando sus estaciones en la formación, como se indica:

Cochrane	*Itata*	*Amazonas*	*Loa*	*Magallanes*
Abtao	*Lamar*	*Limarí*		
Matías Cousiño	*Santa Lucía*	*Tolten*		
Angamos	*Copiapó*	*Huanay*		
O'Higgins	*Paquete de Maule*	*Elvira Álvarez*	*Toro*	*Covadonga*

Distancia entre uno y otro durante el viaje fue de 400 metros. Velero *Álvarez* remolcado por el *Copiapó*.

Durante la mañana del 1º de noviembre y parte de la tarde, el convoy detiene su marcha, reanudándola a las 5 p.m. Estaban a unas 50 millas al Oeste de Pisagua. En el buque insignia *Amazonas*, se reúne el último Consejo de Guerra con marinos y militares, para hacerles saber, dice Lynch:

> "El objeto y plan de la expedición, y la colocación que debían tomar durante la operación proyectada los buques del convoy. Debían atacar Pisagua y Junín para efectuarse un desembarco, marchando a la vanguardia y en línea

el *Cochrane, O'Higgins, Magallanes* y *Covadonga*. Por el costado derecho navegaría el *Amazonas* dando la dirección, y el *Itata* seguiría sus aguas. A retaguardia marcharían los demás transportes, hasta el momento que fuese oportuno colocarlos en situación de embarcar en los botes las tropas de ataque".

El general Erasmo Escala emite una Orden del Día:

"En alta mar, a bordo del *Amazonas*, Noviembre 1º de 1879.

Instrucciones a que deben atenerse los Jefes de los buques de la Armada y transportes que están bajo mi mando, para desembarcar el Ejército del Norte en el territorio peruano.

La flota compuesta de los buques de guerra y transportes, se presentará frente al puerto de Pisagua y caleta de Junín, a las 4 a.m. del 2 del actual, en el orden de marcha siguiente: el *Cochrane*, la *O'Higgins*, la *Magallanes* y la *Covadonga*, a la cabeza. Seguirán los transportes *Copiapó* y *Limarí;* después el *Loa,* el *Abtao* y el *Tolten* y el *Santa Lucía*. Continuarán el *Matías Cousiño*, el *Huanay* y el *Lamar*. El *Angamos* quedará a retaguardia y se conservará fuera del puerto en observación sirviendo de vigía. El *Itata* y el *Amazonas* marcharán uno en pos de otro llevando el ala derecha del convoy y se quedarán sobre sus máquinas en un punto desde donde puedan dirigirse igualmente a los fondeaderos de Pisagua o de Junín, esperando órdenes para marchar al punto que convenga. (Sin explicación están omitidos: *Paquete de Maule*, *Toro* y *Elvira Álvarez*).

Dos millas antes del fondeadero, los 4 buques de guerra nombrados primero, con el *Cochrane* a la cabeza, se dirigirán al puerto y atacarán las defensas enemigas hasta apagar sus fuegos y dejar libres los desembarcaderos para las tropas. Antes de emprender esta operación se habrán desprendido de sus botes y dejándolos al costado de los dos primeros transportes que los siguen. Todo el convoy se detendrá en este punto, conservando su formación y orden de marcha.

Mientras los buques de guerra reconocen la bahía y destruyen las fuerzas enemigas y sus defensas, los transportes alistarán sus embarcaciones, colocarán todas las escalas que tengan y tenderán planchas de los portalones para que la salida de la tropa se haga con facilidad y rapidez.

Todos los buques mandarán sus botes a cargo de un teniente, el que se pondrá a las órdenes del capitán de navío graduado don Enrique Simpson, quien dirigirá en jefe la operación del desembarco del ejército y ordenará todo lo que tenga relación con este servicio.

En el momento que se hagan señales a la corbeta *Magallanes*, se desprenderá del resto de la armada para dirigirse hacia donde se encuentren el *Amazonas* y el *Tolten* para proteger el desembarco de sus tropas.

Todo buque que haya desembarcado su tropa se replegará sobre el flanco respectivo y tomará la posición conveniente para que avance el que sigue en el orden de marcha designado, de modo que no haya estorbo ni confusión ninguna.

A estas instrucciones se atendrá estrictamente US. y todo lo que le concierne lo hará cumplir con escrupuloso rigor. Dios guarde a US".

A las 6 p.m. del 1º de noviembre, Thompson ordena al convoy navegar hacia el Este verdadero, de manera de recalar en Pisagua a las 4 a.m. del 2. Thompson comenta en su parte que a las 4 a.m. del 2 tenía

la quebrada de Pisagua a 8 millas por la proa y ordenaba al *Amazonas* reducir velocidad a 3 m.p.h para permitir que se acercasen al convoy los buques que durante la noche se habían rezagado, como el *Paquete de Maule* y *Huanay*

Sin embargo, Lynch consigna en su parte: "ya fuese por la desviación de las corrientes, ya fuese cualquier otro motivo, esa recalada se hizo a 12 millas al norte de los puntos fijados, perdiéndose algunas horas", y por ello embocaron la bahía de Pisagua recién a las 6 a.m., en vez de las 4 a.m., perdiendo el efecto sorpresa. Reconocido el puerto, la escuadra, con el *Cochrane* de guía, enrumba hacia el fondeadero.

Conviene aclarar que entre los diversos partes consultados de los comandos chilenos, no hay coincidencia en las horas de los diversos sucesos, por lo que ha sido necesario hacer algunos ajustes.

2.1.2 Ocupando posiciones para el asalto anfibio de Pisagua

La distribución del Ejército del Norte, según lugar y orden de desembarco, fue como sigue:

SEGUNDA DIVISIÓN (1ra. Ola que desembarcaría en Pisagua)		
Jefe comandante Ortiz; Segundo comandante J. M. Cruz Atacama Buin 2 baterías de montaña	 590 1 100 250	
TOTAL		1 940
TERCERA DIVISIÓN (2da. Ola que desembarcaría en Pisagua)		
Jefe coronel Amunátegui, Segundo comandante Ramírez Medio Regimiento del 2º Regimiento 4º	 500 900	
TOTAL		1 400
CUARTA DIVISIÓN (3ra. Ola que desembarcaría en Pisagua)		
Jefe comandante Toro Herrera, Segundo comandante A. Gorostiaga Chacabuco Coquimbo Medio Regimiento del 2º	 600 500 450	
TOTAL		1 550
TOTAL 2º, 3º y 4º División		4 890
DIVISIÓN ESPECIAL (para donde fuera más preciso)		
Jefe comandante Santa Cruz Cuerpo de Zapadores	 400	

TOTAL		400
PRIMERA DIVISIÓN (desembarcaría en caleta Junín)		
Jefe coronel Urriola, Segundo comandante coronel Niño Navales Valparaíso 3º de Línea 1 batería de montaña	 650 300 1 100 125	
TOTAL		2 175
FUERZA SIN DESIGNACIÓN TEMPORAL		
Artillería de Marina 3 baterías de artillería de campaña Cazadores a caballo Bulnes	800 375 500 500	
TOTAL		2 175
GRAN TOTAL		9 640

Nota.- Ekdahl hace notar la diferencia de 235 entre este total de 9 640 y el anterior de 9 405 sin que ofrezca explicación de ella.

A las 6 a.m. entran en son de combate a Pisagua los cuatro buques de guerra con el *Cochrane* a la cabeza, seguido del *O'Higgins*, *Magallanes* y *Covadonga*, para efectuar el reconocimiento de la bahía, arriando sus botes con tripulación y pertrechos, que envían al *Copiapó* a órdenes del capitán de navío E. Simpson, encargado de organizar la flotilla de embarcaciones que conducirá las tropas a las cabeceras de playa. A las 7 a.m. se ubican en las posiciones asignadas para abrir fuego contra las baterías y posiciones defensivas de los aliados. También ingresan a la bahía: *Amazonas*, *Abtao* y *Loa*; y luego los que conducen a la 2ª división de desembarco, *Copiapó* y *Limarí*. Los demás transportes se mantienen alejados.

Los partes chilenos indican que dos buques de guerra ingleses: H. M. S. *Turquoise* y *Thetis* siguieron al convoy interesados en presenciar la operación. En su parte, Becerra menciona que observó un buque con bandera inglesa y otro con bandera francesa, que resultaría ser el *Hugon*. El 3 se haría presente el H. M. S. *Shannon*.

2.1.3 Comienza el asalto

A las 7.05 a.m., encontrándose el *Cochrane* a 1 300 metros de la batería sur (2 de Mayo) abre fuego contra ella, siendo seguido a poco por la *O'Higgins*. A la misma hora, la *Magallanes* y la *Covadonga* también abren fuego contra la batería norte (18 de Abril). En este intercambio de

fuegos, la batería sur alcanza a contestar con tres cañonazos, y la batería norte con uno solo. Silenciada la batería sur a las 7.55, el *Cochrane* se dirige al centro del fondeadero. Al dejar de disparar las baterías, sus dotaciones buscan abrigo en los cerros. *O'Higgins* también suspende fuego contra la batería sur. Como la batería norte no contestase, la *Magallanes* también abre fuego contra la batería sur y las tropas enemigas, y acercándose a 200 metros de ellas sostiene un duelo de fusilería durante una hora, lanzando a veces granadas. A las 9 a.m. *Magallanes* recibe orden de alto el fuego. Por su parte, el *Amazonas* también dispara a las 7 a.m. algunos tiros a la cumbre y poblado. *Loa* también alcanzó a disparar tres granadas. La *Covadonga* después de disparar contra la batería norte, se une al tiro del *Cochrane* y *O'Higgins* contra la batería sur, y cuando su guarnición la abandona, vira hacia el norte para acercarse a la playa y apoyar el desembarco disparando sobre el enemigo. Se acerca a playa Blanca y luego que la tropa desembarca se retira a 700 metros y abre fuego durante 1/2 hora sobre el enemigo ubicado en los cerros.

Como a las 10.35 a.m. se observa que la tropa enemiga bajaba de lo alto, parapetándose en la población, Thompson es autorizado por Escala y Sotomayor a que ella sea bombardeada por la escuadra, lo que se ejecuta por el *Cochrane* causando incendios, principalmente por los impactos en las rumas de salitre y carbón a la intemperie, al tiempo que la *O'Higgins* abre fuego contra trincheras y parapetos.

Según Lynch, durante el bombardeo los transportes se habían acercado a tierra, y estando a 2 000 metros arrían sus botes, que se reúnen al costado del *Copiapó* y *Limarí*. Con anterioridad Sotomayor envía una lancha a vapor que recorre la costa de Pisagua para reconocerla e informar de los lugares apropiados, lo que cumple bajo el fuego de apoyo.

A las 9.30 a.m. el jefe de Estado Mayor, Sotomayor, ordena a Simpson que la flotilla de botes y lanchas inicie el asalto. La primera ola desembarca en playa Blanca, y empieza a escalar el cerro. El fuego de fusilería es nutrido por ambos lados. Se dice que los bolivianos del Victoria e Independencia son 1 200.

A las 10.45 a.m. el jefe de Estado Mayor Sotomayor y ayudantes, y E. Simpson a cargo de la 2ª división, desatracan del *Amazonas* para cumplir la tarea: la 2a. división son: batallón Atacama; regimiento Buin; 2 batallones de artillería de montaña, que desembarcan al norte y sur de la población, bajo nutrido fuego de fusilería. También del *Amazonas* se envía la brigada de Zapadores.

La *Covadonga,* por orden de Simpson, reconoce caleta al norte de Pisagua (Pisagua Viejo), que ofrecía mejores condiciones; dispara sobre el enemigo, que huye hacia Camarones. A 12.30 p.m. regresa a bahía Pisagua y reabre el fuego.

La *O'Higgins* y *Covadonga* cesan el fuego a eso de las 2 p.m. pues el enemigo, sorprendido por retaguardia y por el frente, huye.

Después de 4.5 horas de rudo combate logran dominar la altiplanicie del Hospicio.

Es interesante la descripción que hace el coronel E. Sotomayor del estado en que encontró la población, como sigue:

> "Tomada la plaza hice una ligera visita a la ciudad. En ella existe una maestranza del ferrocarril de Pisagua y Agua Santa, línea que tiene 50 millas de extensión. El material existente es de 5 locomotoras y un gran número de carros de carga. Carbón hay el necesario para el servicio de 3 meses, habiéndose consumido gran parte de este combustible a causa del incendio que produjeron los fuegos de los buques de la escuadra.
>
> En la estación del ferrocarril y sus dependencias hay gran cantidad de salitre, y un cargamento de 14 000 quintales en la fragata francesa *Adolfo de Burdeos*, que pertenece al Gobierno peruano y que conceptúo debe ser embargado. La población está completamente destruida, parte por los bombardeos anteriores y el resto por el del día 2.
>
> Al delegado de la Intendencia del ejército se ha ordenado firmar los correspondientes inventarios de lo que se ha hallado en esta población, y al teniente coronel de guardias nacionales se le ha encargado la organización y arreglo de la línea férrea, que desde el día 3 presta importantes servicios.
>
> Hánse tomado, además, al enemigo: 2 cañones Parrot de a 100, con sus montajes y útiles completos; 174 granadas para id; 223 saquetes para id; 218 fusiles Chassepot; 70 fusiles Remington; 17 fusiles de diversos sistemas; 27 000 tiros a bala".

Corresponde en este momento, resaltar la negligencia aliada en no tener prevista la destrucción de las locomotoras y carros de carga, para dificultar el avance de los efectivos que lograsen desembarcar. Esta deficiencia favoreció el posterior desplazamiento de los invasores hacia el interior.

2.1.4 Desembarco en caleta Junín

Según Thompson, a las 11 a.m. el *Amazonas* por orden de Escala procede a caleta Junín en compañía del *Itata* y *Magallanes*, debiendo el *Angamos* cruzar fuera del puerto. A las 11.35 a.m. los buques fondean en Junín y entre 11.50 a.m. y 5 p.m. Velarde desembarca la 1a. división: regimiento 3º de línea; batallón Navales; batallón Valparaíso; dos baterías de montaña. Son 2 500 hombres, siete piezas de artillería, mulas, municiones y 30 caballos. Al llegar la *Magallanes* hace un par de tiros contra la pequeña guarnición, que huye. A las 5 p.m. desembarcada ya toda la fuerza, inicia su avance hacia la cumbre de unos 660 metros de altura. La *Magallanes* se regresa a Pisagua, pero el *Angamos* llega a Junín para desembarcar tropa de Artillería de Marina, trayendo además la noticia de que Pisagua había sido capturada. A las 7 p.m. Thompson

regresa a Pisagua con el *Amazonas,* quedando un piquete en tierra; fondea en Pisagua a 7.45 p.m.

De acuerdo a los partes oficiales chilenos, el número de disparos de los buques fue:

BUQUE	TIROS DE CAÑÓN*	TIROS DE RIFLE**
Cochrane	128	--
Magallanes	51	1 680
Covadonga	170	2 500
O'Higgins	180	--
Loa	3	--
TOTAL	532	4 180

* Corresponden a calibres en libras: 250, 115, 70, 64, 40, 20, 9, 7.– En cuanto al tipo, hubo granadas comunes, granadas shrapnell, granadas dobles, granadas de segmento; se usaron espoletas de tiempo, percusión y concusión; el *Tolten* alcanzó a disparar 3 tarros de metralla, *Covadonga* 10 y *Cochrane* 1 de 9 lb.

** Corresponden a rifles Comblain; no hay información sobre número de tiros disparados con ametralladoras Gatling o de otra marca.

Según los partes oficiales chilenos, las bajas fueron:

EJÉRCITO	MUERTOS	HERIDOS
Regimiento Buin	13	29
Regimiento 2° de Línea	3	8
Batallón de Zapadores	20	49
Batallón Atacama	19	54
Regimiento de Artillería	--	2
Regimiento 4º de Línea	3	13
Subtotal	58	155
Porcentaje sobre 5 290*	1,0	2.9
DOTACIONES BOTES		
Cochrane	1	4
O'Higgins	6	8
Covadonga	--	1
Magallanes	4	5
Limarí	1	--
Loa	--	3
Subtotal**	12	21
TOTAL	70	176
GRAN TOTAL	246	

* 5 290 efectivos de la 2ª División que realizó el asalto anfibio en Pisagua

** Dotaciones de las embarcaciones que transportaron los soldados a playa



Desembarco y toma de Pisagua el 2 de noviembre de 1879
(Croquis reproducido del *Boletín de la Guerra del Pacífico, 1879-1881*, Santiago de Chile, 1979).



Ocupación de Pisagua. Vista de la escuadra chilena fondeada en la bahía de Pisagua: la corbeta *Magallanes* cerca del morro rocalloso; hacia la izquierda, el segundo después del vapor de gran porte, el *Matías Cousiño*. Hacia la derecha, el *Toltén*, vapor de dos palos que muestra su costado de estribor. (Reproducida de: *Álbum gráfico militar de Chile: Campaña del Pacífico*. Santiago de Chile, 2008).

Según el parte de Sotomayor, las bajas aliadas fueron:

COMBATES	MUERTOS	HERIDOS	TOTAL	PRISIONEROS
Aliados* en acción de Pisagua	100	60	160	26**
En acción de Agua Santa***	70	--	70	6
TOTAL	170	60	230	32

* Oficiales y tropa boliviana y peruana
** 3 eran oficiales peruanos
*** Acción en Agua Santa ocurrida el 3 de noviembre

Descontando las bajas en Agua Santa, se puede apreciar que los muertos aliados fueron un 30% mayor; en cambio los heridos en el lado chileno fueron un 66% mayor que en el de los aliados.

El 3 de noviembre, desde las primeras horas, los transportes continuaron desembarcando en Pisagua caballos, víveres, pertrechos de guerra, en tanto que en Junín también continuaba el desembarco de caballos para los Cazadores, así como de la tropa y víveres llevados por el *Angamos*. A las 3.30 p.m. la *Magallanes* procede a Junín para avisar al *Itata* regrese a Pisagua con víveres y guarnición. Lynch zarpa a las 6 p.m. y fondea en Pisagua a 7.50 p.m.

En los días subsiguientes los transportes desembarcan en Pisagua provisiones y condensan agua para el ejército.

El 6 de noviembre, en vista de la incomunicación de Pisagua con Antofagasta, Escala envía a este puerto a uno de los buques del convoy, con un mensaje para ser trasmitido por el telégrafo a Santiago, informando del resultado de la captura de Pisagua, telegrama dirigido al ministro de Guerra, que se recibe en la capital a las 11.55 p.m. de ese día y que decía:

> "Nuestras operaciones sobre el territorio enemigo han principiado felizmente.
>
> Después de navegar cuatro y medio días para reunir el convoy y organizar los elementos de ataque, nos presentamos frente a Pisagua a las 6 a.m. del día 2, y después de reconocer la bahía y las defensas del enemigo, principió el *Cochrane* sus fuegos a las 7 a.m., e inmediatamente siguieron la *O'Higgins*, muy luego la *Magallanes* y la *Covadonga*, no tardando en poner fuera de combate una pieza de costa montada en la parte Sur del puerto; poco después se principió el desembarque de nuestras tropas para desalojar a los enemigos de las formidables posiciones que ocupaban cerca de la ribera del mar.
>
> Después de tres horas de rudísimo combate, nuestros soldados enarbolaron el estandarte de Chile en el campamento mismo de los enemigos aliados, situado sobre una planicie casi inaccesible, elevada más de 300 metros sobre el nivel del mar.
>
> Mientras tanto, otra división del ejército se dirigió a la caleta Junín; a las 3 p.m. teníamos ya 2 000 hombres dueños de las alturas, y al concluir el día, 3 000 chilenos habían entrado al suelo enemigo por una pequeña abertura de una bravía caleta.

En resumen, señor Ministro, ocupamos una parte importantísima del territorio peruano, y el poderoso esfuerzo de nuestro ejército nos pondrá en situación de dictar nuestras condiciones.

La ocupación de Pisagua nos cuesta 300 bajas entre muertos y heridos. Las pérdidas del enemigo son muy superiores. Pronto enviaré el parte detallado".

Proceso similar debe de haber pasado la reseña del corresponsal de *El Mercurio*, aunque su fecha fuese del 3 de noviembre. Todo indicaría que fue la *O'Higgins* la portadora del parte oficial de fecha 10 de noviembre que el general Escala enviaba al ministro de Guerra desde el Campamento del Hospicio. La noticia del corresponsal al general Villagrán en Antofagasta, que la pasó a Santiago, decía:

"Pisagua, noviembre 3.

El 2 hubo un reñido combate en Pisagua entre nuestras tropas y las del enemigo. El combate fue precedido de un cañoneo de 2 horas, sostenido por dos de nuestros buques de guerra.

A las 7 a.m. se rompió el fuego de cañón, y a las 2 p.m. había cesado el combate, teniendo de nuestra parte 300 bajas, entre ellas 120 muertos. El enemigo tenía allí 1 000 hombres de tropa, mandados por el coronel Granier, que huyó. El enemigo tuvo una baja como de 200 hombres, de ellos 150 muertos y el resto heridos. Además 70 prisioneros. Junín fue tomado sin resistencia.- *J. A. VILLAGRÁN*".

Escala concluía su parte oficial del 10 de noviembre al ministro de Guerra y Marina así:

"Con la toma de Pisagua hemos ocupado una parte muy importante del territorio enemigo, no solo por las condiciones estratégicas especiales que tiene, sino también porque hemos quitado al enemigo una de las partes más interesantes, tanto para su comunicación entre el Norte y el Sur, como 'por sus riquezas'.

En los primeros días subsiguientes a la toma de la plaza, no pudo movilizarse el ejército por haber sido sumamente escasa el agua y no poderse proveer al soldado de la necesaria para que marchara. Mas, hoy es distinta la condición del ejército: avanzadas nuestras ocupan el territorio hacia el interior en una extensión de 60 millas, y en ella tenemos ya el agua necesaria para surtir a la tropa, y esta ha sido ya distribuida convenientemente en todo el cantón".

Nótese su referencia al arrebato de las "riquezas del Perú", que confirma el objetivo político de la guerra largamente acariciado.

En resumen, en Santiago conocieron del resultado del asalto a Pisagua que fue celebrado jubilosamente, varios días después de saberse en Lima, pues en esta capital se conoció que se libraba un combate el mismo 2.

2.1.5 Reacción de los aliados frente al asalto anfibio[22]

Se ha visto que el 1° de noviembre el general Buendía, jefe del Ejército del Sur, había llegado a las 5 p.m. a Pisagua, dejando para el día siguiente cumplir con el objeto de su visita.

Pues bien, el 2 de noviembre el capitán de puerto de Pisagua, capitán de fragata Becerra, tomaba conocimiento del avistamiento a 4.45 a.m. por el vigía, de dos humos por el noroeste del puerto, que se apreciaron desde un inicio como de buques enemigos. En el acto lo informó al jefe político y militar de la plaza, coronel Isaac Recavarren, a otras autoridades locales, y al general en jefe del Ejército general Juan Buendía, trasmitiendo esta noticia a Arica por telegrama al director supremo de la Guerra, general Prado; al jefe de Estado Mayor General del Ejército de Operaciones del Sur, coronel Belisario Suárez; al prefecto de Iquique, general Ramón López Lavalle, y al capitán de puerto de Iquique, capitán de fragata A. de la Guerra. A las 6 a.m. Becerra, en otro telegrama al director de la Guerra y demás autoridades de Iquique, ampliaba su información respecto a que los avistados eran doce buques enemigos que se dirigían al puerto.

A su vez, el mismo 2 a las 8.55 a.m., Prado informaba brevemente a La Puerta por telegrama desde Arica, sobre la nueva situación:

"16 buques en Pisagua. Enemigos intentan ataque".

A las 12.05 p.m. enviaba Prado un segundo:

"Ha intentado desembarco allí. Combate encarnizado".

Finalmente el mismo día a las 5.10 p.m., Prado telegrafiaba:

"Pisagua ha sido tomada. Retiróse Buendía a San Roberto. Mucha mortandad".

Obviamente, Prado debe haber telegrafiado el mismo 2 al general Daza en Tacna lo que ocurría en Pisagua, pero también lo hizo el coronel Granier, boliviano, en la misma fecha, ya no desde Pisagua, sino de Jaspampa y recibido en Arica a las 7.27 p.m., y retransmitido a Tacna, y publicado en el *Boletín del Ariqueño*, según el texto siguiente:

"Sucumbimos ante el número. Mortandad muy grande de chilenos. Debe estar orgulloso del comportamiento de cada uno. Comandante Recavarren, jefe de plaza, informará. Otros telegramas anuncian concentración de nuestras fuerzas, retirada en orden destruyendo todo género de elementos. El combate duró 7.30 horas".

El mismo 2, el Gobierno considerando indispensable adoptar medidas para prevenir una posible invasión a la capital a esta en perfecto estado de defensa, promulgó el decreto supremo siguiente:

"Art. 1º.- Se declara en Asamblea los departamentos de Lima, Callao e Ica.

Art. 2º.- El ejército hará servicio estricto de campaña al frente del enemigo según las ordenanzas.

Art. 3º.- Todo peruano, desde la edad de 18 años hasta la edad de 60, se presentará a reconocer jefes en los locales que señalen los prefectos respectivos.

Art. 4º.- Se declaran en pleno vigor todas las disposiciones referentes al estado de asamblea en los departamentos mencionados en el artículo 1º".

En cumplimiento del artículo 3º el prefecto del departamento de Lima, coronel de caballería de la Guardia Nacional, Manuel A. Villacampa definía en una ordenanza de fecha 4, los locales correspondientes:

"Art. 1º.- Los ciudadanos residentes en esta capital y sus suburbios y que, conforme al supremo decreto citado, estén en aptitud de prestar el servicio de las armas, se presentarán, en el perentorio término de tercero día, en los locales de los conventos de Santo Domingo, San Francisco y la Buena Muerte, reconociendo como jefes respectivamente a los señores coroneles graduados don José G. Cherearse, don José Federico Salas y don Manuel Layseca.

Art. 2º.- Los que no cumplan esta disposición, serán enrolados, por medio de la fuerza pública, en los cuerpos del ejército o castigados con arreglo a las leyes.

Art. 3º.- El subprefecto de este cercado queda encargado de la estricta observancia den este decreto".

El ministro de Gobierno B. Elguera dirigió el 2 de noviembre una circular a los prefectos de todos los departamentos instándolos a excitar el patriotismo de los peruanos, y entre las expresiones que suscribía están las siguientes:

"Debe US. aumentar y organizar todas las fuerzas de gendarmes y guardias civiles para que sean movilizados según órdenes del Gobierno o lo requieran las circunstancias; dispondrá que todos los cuerpos de la guardia nacional del departamento estén listos a marchar donde lo determine el Ministerio del ramo... El Gobierno ve con satisfacción el concurso de los concejos municipales para la defensa de sus respectivos territorios, pero cree que la unidad de acción exige que las autoridades políticas, a quienes exclusivamente encomienda la ley la conservación del orden interior y exterior, sean las que deben tener la dirección de los medios que esas corporaciones puedan poner a su disposición... El éxito de la guerra, a cuyo sostenimiento se contraen todos los esfuerzos del país y del Gobierno, está subordinado, no solo a la más absoluta conformidad de propósitos y de acción, sino a la más limitada y recíproca confianza... El esfuerzo común de gobernantes y gobernados, salva a las naciones. Estamos en la situación de emplearlo sin tregua y con creciente ardimiento. Hagamos la guerra con un solo espíritu y una sola acción para que se salve la República".

Por su parte, el prefecto de Iquique publicaba el 2 de noviembre bando similar, que más tarde saldría publicado en *El Peruano* del 14 de noviembre:

"El ciudadano Ramón López Lavalle, general de brigada de los ejércitos de la República y Prefecto de este departamento.

Por cuanto:

Ha llegado el momento supremo en que todos los peruanos deben ponerse de pie para rechazar la invasión chilena, que cañonea a estas horas nuestras caletas vecinas, forcejeando por apoderarse del territorio de la Patria.

DECRETO:

Art.1º.- En el término de 12 horas, todos los ciudadanos mayores de 18 años y menores de 60, se presentarán al Estado Mayor General del Ejército, con el objeto de tomar las armas para la defensa nacional.

Art.2º.- Los que así no lo hicieren, serán severamente penados como traidores a la causa santa de la Patria.

El Subprefecto de la provincia queda encargado del riguroso cumplimiento de este decreto, que se publicará, imprimirá y fijará en los lugares de costumbre.

Dado en la casa prefectural de Iquique, a los dos días del mes de Noviembre de 1879. *R. LÓPEZ LAVALLE".*

Son interesantes las proclamas patrióticas y enardecedoras de dos ciudadanos, ambas extensas. De la de Fernando Casós se toma el comienzo y el final:

"Solo hacen 25 días que Chile, con el poder de sus cañones, convirtió la bahía de Angamos en la tumba de nuestros marinos, arrebatándonos del todo el predominio del Pacífico; y hoy, ciudadanos, cuando apenas desterraba nuestro espíritu aquel inmenso dolor, nos encontramos ¡Con la agresión de Pisagua! ¡Con la toma de Pisagua! ¡Con la tumba de Pisagua!

¿Cómo ha podido nuestro Gobierno, cómo han podido los que dirigen la guerra, los que nos defienden en el Sur, comunicarnos el ataque y la toma de Pisagua, sin decirnos a la vez que ese pueblo saltó como una mina, estalló como una bomba y se derrumbó sobre sus mismos asaltantes? ¿Es esta, ciudadanos, la guerra que pedíamos? ¿Hay alma que no se inflame en presencia de vergüenza tanta?

Que nadie nos hable de impotencia, que nadie nos hable de debilidad, que nadie nos hable de transacción; –a los primeros les arrancaremos la lengua, a los segundos les cortaremos los brazos, a los últimos, ciudadanos compatriotas, amigos queridos, padres, hermanos o hijos, les arrancaremos la cabeza.

¡Vencer o morir! ¡A las armas, ciudadanos, a las armas! O Lima no es Lima, o de Lima tienen que salir los defensores y los libertadores de la República".

La otra, de Mariano Delgado de la Flor, decía:

"Con fecha 30 de octubre lanzamos el grito patriótico ¡A las armas!, para despertar al pueblo del marasmo que lo abrumaba. Apenas han transcurrido tres días cuando el telégrafo nos anuncia que el territorio peruano ha sido hollado, Pisagua ha sido tomada después de 7 horas de combate con una heroica resistencia; y pronto, muy pronto, nos vendrá la noticia de que se ha librado una batalla campal... El pueblo se ha puesto de pie para defender a la patria, que es el hogar, la familia, la madre, la esposa y los tiernos hijos. Nosotros creemos indispensable la inmediata organización de un ejército, en el que se halle listo todo hombre capaz de manejar un rifle, y por ello fuimos los primeros en llamar al pueblo a las armas; y por la misma razón, hoy repetimos ese mismo llamamiento. ¡A las armas! volemos todos a empuñar un rifle, sin que haya alguno que se quede atrás, porque será calificado con el epíteto de cobarde o traidor. La patria nos llama a todos; volemos todos ¡a las armas!"

En esos días, Prado no tenía comunicación directa con Buendía, pero le telegrafía a Suárez para que retransmita a Buendía:

"De Prado al general Buendía, San Roberto.– Si no tiene US. seguridad de sostener posición con buen éxito, es mejor reconcentrar el ejército y dar una batalla con todas nuestras fuerzas".

Buendía no contestó, pero desde Pisagua durante el 2, mantuvo un intenso intercambio de telegramas con su jefe de Estado Mayor en Iquique, que se reúnen como sigue:

"Buendía a Suárez:

Arrecia el cañoneo. Es nutridísimo el fuego de fusilería de los botes y de tierra. Han incendiado el pueblo.

Buendía a Suárez:

7 horas de combate bajo fuegos de artillería, rifles de a bordo, ametralladoras y de la fuerza de desembarco. Convinimos con el general Villamil emprender retirada, desde que con nuestra pérdida, no podíamos esperar auxilios antes de 3.30 horas. "Insisto en mi idea de reconcentraciones y librar batalla".

En cuanto al aspecto personal, Buendía le telegrafiaba:

"Ropa, botas, charreteras, faja, cuanto traje de Iquique se ha perdido en el incendio. Si corro mala suerte, que Dancourt se encargue de mi equipaje y lo entregue como esté a mi familia".

Por su parte, Suárez cumplía con mantener informado al coronel Cáceres, que mandaba las fuerzas acantonadas en Molle, y el mismo 2 a las 8.18 a.m., le telegrafiaba:

"General Buendía y Recavarren en Jaspampa con división Villamil, se retiran después de 7.30 horas de combate por falta de 'municiones'. Han desembarcado 5 000 hombres en Pisagua. Estoy ocupado en reconcentrar fuerzas".

Mas esta situación no quedó confinada al entorno oficial y el mismo 2 el corresponsal en Iquique de *El Nacional* de Lima, envía un telegrama que es recibido en la capital a las 12.45 p.m.:

"La escuadra chilena bombardeando Pisagua; van cinco horas de combate, y aún continúa.– Baterías resisten.– El general Buendía allí".

Ansioso de noticias, el lunes 3 de noviembre Prado telegrafía a Buendía, pero esta vez sí obtiene respuesta pero desde Jaspampa:

"He estado esperando que me telegrafíe US dándome algunos pormenores de la jornada de ayer (2). Pido pues US. me los trasmita. Ayer le telegrafié pidiéndole que si no podía sostenerse con seguridad en una buena posición, era lo conveniente concentrarse con todas las fuerzas; y debe US hacerlo desde luego, sin olvidar la fuerza de Mejillones. La caballería de Camarones está en marcha para unirse a US. ¿Qué es de la división Vanguardia? Acaso será mejor hacerla retroceder. En fin, US. vea lo más conveniente a este respecto".

Buendía le contesta:

"Nuestra situación no permite en este momento pormenores que quiero sean exactos. He ordenado venga a Agua Santa la fuerza de Mejillones. Hasta este momento, 'ignoro dónde se encuentra la división Vanguardia'. He corrido una circular para que espere donde esté. Recibo aviso que Aroma, que estaba en Mejillones, ha llegado a Agua Santa".

Jaspampa, además de ser una estación del ferrocarril Pisagua-Agua Santa, era la estación central de la línea telegráfica que unía Iquique con Arica, y de donde se desprendía el ramal telegráfico para Pisagua. Desarrollo tecnológico este que permitía en ciertos casos obviar el envío de mensajeros por territorios sin caminos fáciles.

Prado telegrafiaba el mismo 3 a Suárez, cuya respuesta no se ha hallado:

"He dado orden que salga hoy mismo la caballada de Camarones para Pozo Almonte. Temo por ella, y principalmente por falta de forraje. ¿Qué ruta debe seguir? ¿Habrá peligros?

No se conocen los textos de los telegramas del 2 a que alude Becerra, pero sí el enviado el 3 de noviembre desde Arica por el corresponsal de *El Nacional* de Lima con algunos detalles más:

"El día de ayer después de un combate de 7.30 horas, tomaron los chilenos Pisagua y el Hospicio, favorecidos por las densas nubes de humo que produjo el incendio del salitre.

Los enemigos han tenido gran mortandad: sus filas están diezmadas.

Nuestras tropas, después de luchar heroicamente, se retiraron en orden, pero antes incendiaron los depósitos de víveres, cantina y cuanto había en el campamento. Se asegura que los chilenos han traído para sus operaciones de 11 a 12 mil hombres.

Nuestros bravos soldados que combatieron ayer no ascendían más que a 900.

Nuestras tropas en su retirada se reconcentraron en San Roberto; en la tarde se retiraron a Jaspampa y en la noche a Santa Catalina, cerca de Agua Santa.

Todas las fuerzas que tenemos en Tarapacá se reconcentran con rapidez. Pisagua completamente incendiado".

Así pues, el alerta era general, tanto para los niveles del Gobierno en Lima, Dirección de la Guerra, Cuartel General en Arica, Iquique, autoridades políticas en esas tres ciudades, y las poblaciones respectivas.

El coronel Suárez, en el Cuartel General en Iquique, preocupado de que el asalto de Pisagua pudiera tener inmediatas repercusiones en ese puerto, intercambia con el coronel Cáceres entre las 3.55 p.m. y 4.10 p.m. del 3 de noviembre varios telegramas, como sigue:

Para Cáceres:

"Monte 4 ó 6 oficiales por camino de Huantajaya con uno que conozca caminos y que observen todas esas alturas para que no podamos ser sorprendidos. Que avancen 4 ó 6 leguas".

Que contesta Cáceres:

"Preveo resultado del combate. En este momento mando 6 oficiales dirección a Huantajaya, y como este servicio veo será de necesidad siempre, conviene que mande US. algunas bestias".

Y que a los pocos minutos lo amplía:

"Han regresado oficiales que mandé en comisión; han estado hasta la altura de Mejillones y no han encontrado ni visto nada. Yo estoy listo".

No se tiene información de disposiciones o intercambios telegráficos durante el 4 de noviembre, pero el 5 el general Buendía envía a Daza desde Agua Santa, un telegrama que se recibe en Tacna a las 9 a.m., como sigue:

"Noble, heroica ha sido la conducta de los valientes general Villamil, jefes, oficiales y tropa del ejército boliviano en el sangriento combate del 2. Los chilenos han fusilado cobardemente a los prisioneros. Estamos bien preparados a la guerra sin tregua. Mis atenciones del servicio no me permiten ser extenso como quiera".

Y en la misma fecha el general boliviano Villamil enviaba otro a Daza:

"Bajo las órdenes de S.S. el general Buendía, hemos combatido con 890 rifles por 7.30 horas contra la escuadra chilena y su ejército. El resto de nuestra fuerza estaba de guarnición en Junín y Pisagua viejo. Chilenos fusilan nuestros prisioneros. Guerra a muerte".

El 5 Prado telegrafía a La Puerta sobre la situación de las fuerzas aliadas:

"Buendía retiróse de Agua Santa. Nuestro ejército entre Peña Grande e Iquique. El ejército chileno en Santa Catalina. Telégrafo terrestre perdido".

Esta era, sin duda, una mala noticia, pues significaba que Jaspampa estaba en poder del enemigo. Sin telégrafo se complicaba la ejecución de las decisiones.

Por otra parte, el 5 de noviembre el general Lavalle, prefecto de Iquique, tomaba varias decisiones que las comunicaba por telégrafo a Prado en Arica, además de retrasmitir información de la situación de Buendía. Así, a las 3.40 p.m. de ese día Prado recibía de Lavalle:

"Consejo de Guerra ha resuelto abandonar plaza (Iquique) dejando solo nacionales. Prefectura y dependencias: salen al interior; comunícolo. Espérase aquí a la escuadra (chilena) de una hora a otra".

Poco después otro a 5.20 p.m.

"Ejército sale Pozo Almonte. Prefectura y demás funcionarios (Iquique) a La Noria. Solo quedan útiles, 50 gendarmes para replegarse oportunamente".

Finalmente, otro el 6 de noviembre anunciador de la escaramuza en Agua Santa:

"El enemigo en Agua Santa. Tiroteo de primeras avanzadas. Importantes movimientos".

Lo interesante con respecto a estos telegramas del prefecto, es que esas decisiones conformaban el marco para una inminente rendición de Iquique.

El Peruano en su edición del 4 de noviembre, iniciadora de una acción psicológica al igual que los demás periódicos, se refería al combate de Pisagua con las inexactitudes inherentes a la falta de información, comentando:

"Bajo cualquier punto de vista que se le examine, el combate de Pisagua, entre fuerzas enormemente desiguales, tenía que dar este resultado: la toma del puerto por los chilenos que se acercaron con 16 buques; es decir, conduciendo probablemente un ejército de 10 a 15 000 hombres y pudiendo ofender con sus numerosas bocas de fuego.

Entre tanto, ¿qué fuerzas existían en esa localidad? A lo mucho 1 500 a 1 600 hombres; pues el resto de la tropa, como saben nuestros lectores, se halla diseminada en las alturas y caletas inmediatas, a fin de batir al enemigo en caso de desembarco. Verificado este, la campaña tenía una faz clara y definida, que era lo conveniente: el ejército aliado podrá satisfacer su aspiración ardiente y patriótica de tantos meses y dar al mundo ejemplos de heroísmo como Grau, Aguirre, Ferré, Velarde, Heros y tantos marinos que han excitado la admiración del mundo.

Las baterías de Pisagua, improvisadas ayer, de poca importancia y construidas solo para resguardar un puerto por donde no se esperó un ataque serio, no podían contrarrestar el poder de los blindados. Pero las baterías, como la división del ejército allí existente, han llenado su objeto y cumplido su deber: hacer grandes destrozos al enemigo y hacerle pagar muy caro el desembarco, mientras se concentran los batallones que deben dar el ataque decisivo que aniquile a los invasores.

Todos los diarios están acordes con los juicios que acabamos de expresar y que emite también el público; así como todos convienen en que las noticias de verdadera importancia son las que se esperan detalladamente y que deben corresponder a una acción rápida y seria. Felizmente, los chilenos han escogido precisamente un lugar donde nuestras tropas no necesitan sino reunirse a presentarles batalla: ¡Dios, que protege la justicia, querrá dar la victoria a los dos pueblos hermanos que se defienden contra la conquista!

Entre tanto, nuestro deber es continuar organizándonos con actividad: si el ejército de reserva no entra en campaña inmediatamente, acaso lo hará mañana y le toque desempeñar un papel importante y principal en la presente lucha. Por consiguiente, es de necesidad que los ciudadanos sigan prestando servicio militar; que se ejerciten en el tiro al blanco y que practiquen sin descanso ejercicios de táctica. Si vencemos en el Sur, el ejército del centro es indispensable para completar el programa y el plan de los aliados; si sufrimos un revés, que es de hombres avisados prever siempre, para reemplazarlo en las mejores condiciones".

En la misma edición, *El Peruano* transcribía de *La Patria* un artículo titulado "El Combate de Pisagua", con cierta información ampliatoria, pero también con inexactitudes:

"Conforme al último telegrama recibido ayer, las fuerzas chilenas habían realizado su desembarque y tomado el Hospicio, es decir, la altura que domina el puerto, distante poco más de una milla por el zigzag que forma la pendiente.

El general Buendía se había retirado con fuerzas a distancia de tres a cuatro leguas, lugar a donde se supone haya llegado el refuerzo de tropas enviado de Iquique cuando ya era innecesario; puesto que no podían trasladarse en menos de ocho horas.

El combate ha sido pues de cincuenta cañones de grueso calibre de los buques, contra las improvisadas baterías de tierra, que es seguro fueron desmontadas en breve tiempo, de manera que han podido aproximarse los buques a tiro de pistola.

Se comprende pues la heroica resistencia de las fuerzas existentes en el Hospicio, puesto que el combate comenzado en las primeras horas de la mañana, solo terminó al declinar la tarde.

Cincuenta cañones que ofendían impune y certeramente y diez mil soldados chilenos contra las siguientes fuerzas:

Menos de cien hombres que servían las baterías de tierra. Los batallones Victoria al mando de los jefes Granier y Velasco, e Independencia al mando del coronel don Pedro Vargas. Es posible, además, que el batallón Vengadores de Colquechaca, al mando de su jefe el coronel Murga, entrase en combate, puesto que hallándose en Agua Santa sobre la línea férrea, pudo trasladarse en poco tiempo al Hospicio.

De manera, que puede darse como *máximum* de los defensores de Pisagua 1 600 hombres contra 16 buques que arrojaban bombas incesantemente y diez mil hombres arrojados a la playa bajo el fuego de los cañones, cuyo alcance podía ocasionar un horrible estrago.

Se concibe pues el retiro del general Buendía después de ese primero y espléndido bautismo de sangre del ejército aliado.

Concentradas las fuerzas en el punto que están actualmente, aun suponiendo diezmados los tres batallones antedichos, quedan todavía cerca de 5 000 soldados bolivianos y ocho mil del ejército nacional.

He aquí las tropas bolivianas y los puntos en donde se hallan estacionados, sin contar los batallones Victoria, Independencia y Vengadores.

DIVISIÓN VILLEGAS
En San Juan
Batallón Paucarpata – Jefe Pablo Idiáquez
En San Lorenzo
Batallón Illimani – Jefe Ramón Gonzales
Batallón Olañeta – Jefe Eloy Martínez
En Pozo Almonte
Regimiento Bolívar – Jefe Julián M. López
En Iquique
Batallón Loa – Jefe Deterlino Echazú
En Huatacondo
Escuadrón Vanguardia de Antofagasta – Coronel Napoleón Tejada
En Mejillones
Batallón Aroma – Jefe Belisario Antezana.

Radicada, pues, la guerra en tierra, escogido el teatro destinado a las operaciones, es de lo más satisfactorio para nosotros el que se haya escogido precisamente el punto más fuerte y más difícil para nuestros enemigos, que ya ha podido medir los alcances de nuestra resistencia, allí en donde no se había hecho estudio ni deliberado propósito de librar batalla decisiva.

Los chilenos han pisado territorio peruano y es seguro que no desperdiciarán el tiempo. Anoche han podido reconcentrarse todas nuestras fuerzas y prepararse a la próxima batalla.

De esperarse es que el general Daza se haya marchado anoche mismo de Arica con refuerzo y picando la retaguardia al enemigo. Este cálculo se funda en el conocimiento que tenemos de aquel personaje, en su impetuosidad y en el deseo de ayudar a sus tropas, apresurando el momento de medir personalmente sus armas con el ejército chileno.

De todos modos, el combate de ayer (2) (el artículo era del 3 y reproducido el 4 en *El Peruano*) aparte de las víctimas muy numerosas que ha ocasionado, 'es de lo más satisfactorio para nosotros'. En caso de decidirse a invadir el territorio, era el punto menos temible para los aliados aquel que han escogido los chilenos y en su marcha hacia Iquique habrán de sufrir más de un descalabro, siendo muy dudoso por lo menos el éxito de una batalla decisiva.

El ejército boliviano ha hecho un brillante estreno. Reciba los entusiastas plácemes del país".

En una extensa carta a La Puerta, que Prado le escribiera desde Arica el 3 de noviembre, le confiaba los pocos detalles que conocía, algunos de ellos también exagerados o inexactos, omitiéndose información

sobre la ventaja que habían encontrado los chilenos por el buen estado del ferrocarril, así como opiniones sobre lo ocurrido en Pisagua:

"Por telégrafo comuniqué a US. Ayer (2) el nuevo contraste que hemos sufrido con la pérdida de Pisagua.

Aun cuando el general en jefe no ha podido todavía comunicarme los detalles de la jornada, me apresuro a trasmitirle los pocos que han llegado a mi conocimiento por conductos privados.

Amanecieron ayer en Pisagua 20 buques con 12 mil hombres poco más o menos; a las 7.30 a.m. rompieron los fuegos sobre la plaza, lanzando bombas incendiarias, al mismo tiempo que sus chatas, botes y lanchas con tropa de desembarco hacían nutrido disparo de ametralladora y rifles. El enemigo logró incendiar la población y principalmente el depósito de salitre, y a favor del humo pudo desembarcar, trabándose entonces un combate encarnizado que duró siete horas y media, sostenido por 300 nacionales y 500 soldados bolivianos, con mucha mortandad por ambas partes.

El general Buendía, que 'casualmente' (no fue casualmente como se ha visto) había venido de Iquique el día anterior, dirigía las operaciones; y cuando se agotaron las municiones efectuó su retirada en perfecto orden a San Roberto. Hoy entran en Agua Santa. Mientras tanto se concentran las fuerzas al Sur y el enemigo sigue avanzando.

Se adoptan por el momento las medidas necesarias para proceder convenientemente, según los movimientos del Ejército enemigo.

Estamos atravesando momentos solemnes para el país; la situación aquí es desesperada y para conjurarla necesitamos adoptar medidas eficacísimas con el valor y energía que el caso requiere. Es indispensable que inmediatamente se me envíen todos los pedidos que de oficio hago con esta fecha al Ministerio.

Sírvase US. fijarse en que si no procedemos con actividad estaremos muy mal y no sabría qué hacerme.

Mando la *Pilcomayo* tanto porque aquí no me sirve de nada y más bien corre el peligro de perderse de un momento a otro, si el enemigo que está a la mano se presenta a atacarnos; como por hacer llegar con el adelanto posible mi comunicación, a fin de que no se pierda tiempo en el arreglo de los elementos que con especialísima urgencia pido".

Esta carta, en efecto, llegó a La Puerta el 6 de noviembre al arribar la cañonera en esa fecha al Callao a las 8 a.m. procedente de Arica, de donde saliera el lunes 3, y portadora de algunas noticias. La mencionada carta, si bien contenía algunas inexactitudes, esbozaba en general una situación patética.

El martes 4 le escribía nuevamente, pero esta vez no hubo cañonera que la llevase, recibiéndola con más retraso:

"Después de lo que dije a US. en mi carta de anoche que conduce la *Pilcomayo*, nada adelantan las noticias que en ella le transmití.

No puedo menos que insistir en llamar la atención de US. sobre las muchas ventajas que tiene el Ejército enemigo respecto del nuestro. Cada uno de los cuerpos cuenta con una o dos ametralladoras y con bastantes municiones; poseen de 60 a 80 piezas de artillería de montaña de calibres variados, al paso que nosotros apenas podemos presentar doce cañones pequeños. Su caballada

es numerosa y en magnífico estado y la mejor con que contamos nosotros es la que les tomamos en el *Rímac* que no basta para nuestra caballería.

Es preciso fijarse que nuestra situación es, en verdad, casi desesperada y que si no procedemos con actividad estaremos muy mal.

Para combatir la manifiesta superioridad del enemigo debemos llevar a cabo esfuerzos supremos; pero estos no se podrán intentar si no se remiten con prontitud los pedidos que tengo hechos. Si no se procede así, vuelvo a decir, que estaremos 'muy mal, y yo no sabría qué hacerme'.

En la relación de los artículos embarcados en el buque que debe venir y que me remitió el general (contralmirante) Haza, no encuentro consideradas municiones para Peabody y Evans, de cuyo armamento tenemos una gran cantidad y es necesario que se me remitan indispensablemente.

Muchos de los artículos que mandan en el buque que viene han podido remitirse desde antes en los vapores mercantes, adoptándose las precauciones que he insinuado. Si desgraciadamente las indicadas municiones de Peabody y Evans no vienen en el buque, es de vital importancia el que se me envíen en los vapores de comercio que salgan después del recibo de esta, 'disfrazando la carga y consignándola a cualquier casa comercial' de este puerto.

P. S. Hace tiempo que he dicho a todos, y repito ahora, 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 cuándo venir!"

Se ve, pues, que la situación para Prado era incierta, que necesitaba urgentemente de los materiales pedidos, y sobre todo que su relato era todo lo contrario a los que decían los periódicos, en un afán de manejo psicológico de la situación. Hasta ese momento no había transportes disponibles para conducir tropas y pertrechos, y era muy difícil, aunque no imposible, que los capitanes de la P. S. N. C. se dejasen engañar con cargamentos disimulados. Insistía en su esperanzado concepto de que tal como estaban las cosas, solo las lanchas–torpedo salvarían al Perú.

En los días que vendrían, la falta de información precisa incentivaría una producción periodística, muchas veces inexacta y exagerada, que poco ayudaba al conocimiento de la verdad y su explotación histórica en el futuro. Con ese motivo, *El Peruano* del 21 de noviembre, como un ejemplo para las futuras generaciones se expresaba en su sección Actualidad, con el título de "Datos del teatro de la guerra – Nuestro Programa".

"Aunque ya lo hemos hecho, debemos consignar de nuevo aquí una declaración que juzgamos importante.

El Peruano no acepta, ni puede aceptar, las noticias con frecuencia exageradas, ni las apreciaciones que se hacen en los artículos que reproduce, tomándolos de sus colegas.

Registra dichos artículos como 'documentos para la historia', a fin de que más tarde, los escritores imparciales e ilustrados, puedan hallar en las columnas del diario oficial, abundantes datos e informaciones; y conocer no solamente la versión peruana, sino aun la de los neutrales y la del enemigo; de esta manera el historiador podrá desempeñar su misión fácilmente y tener en una sola

colección de periódico, cuanto pueda necesitar para formar un libro completo.

Hacer de *El Peruano* un registro de los documentos oficiales, de las principales versiones y aun de los diversos juicios que se emiten sobre los acontecimientos –suprimiendo naturalmente la denigrante e injuriosa– es el fin que nos hemos propuesto desde el principio de la guerra, en esta sección de Actualidad.

Los que se han ocupado alguna vez de trabajos históricos comprenden, sin duda, la importancia de este servicio.

Así, publicamos hace días, la proclama insolente del general chileno Escala, supuesto que no porque nosotros la pasáramos desapercibida dejaría de trasmitirse a la historia; pero la publicamos para que, como otros documentos, entrase a completar nuestra colección. Al día siguiente, refutamos editorialmente ese desgraciado papel del general chileno; y lo hicimos con referencias auténticas y con razones tranquilas.

Respecto de los partes oficiales, debemos declarar: que los copiamos a veces de algún colega; ya porque esos partes se publican antes en el Sur que en Lima; ya porque si esperamos que se nos remitan copias, demoramos demasiado y *El Peruano* necesita tener muy bien informados a sus agentes, encargados en América y Europa de rectificar las noticias falsas; ya finalmente porque esos partes no se publican en la sección de Actualidad sino como simples noticias, y como documentos oficiales en la sección correspondiente, del servicio administrativo.

Como se ve, todo nuestro afán consiste en colocar este diario en las mejores condiciones posibles concertando su carácter de órgano del Gobierno con el servicio que hoy debe tener, para llenar cumplidamente sus fines, dentro y fuera de la república.

Así se explican también las publicaciones que hacemos en inglés y que ya hemos visto reproducidas en muchos periódicos extranjeros.

Sirvan estas explicaciones para salvar cualquiera mala interpretación que espíritus ligeros pudieran hacer del sistema que observamos".

2.1.6 Lo que sucedió según los partes oficiales peruanos[23]

Se ha visto en párrafos anteriores lo sucedido durante el asalto anfibio de Pisagua y la información a nivel del Gobierno en Chile, así como las obligadamente escuetas informaciones telegráficas para Prado y de este a La Puerta, y las de los corresponsales a sus respectivos periódicos.

El mismo 2 el capitán de puerto de Pisagua, capitán de fragata José Becerra, daba parte a los mandos militares y autoridades en la forma que se ha mencionado. Sin embargo, es interesante conocer su versión de los hechos, según el parte enviado desde Arica al comandante general de Marina, el 8 de noviembre, y que permite comparar la narración consignada anteriormente.

"A las 6 a.m. volví a dar aviso a S. E. el Presidente y demás autoridades de Iquique, que se veían doce buques enemigos y se dirigían al puerto. Me concreté luego a poner expedita la Columna Naval de mi mando, municionándola y esperar órdenes del Jefe Político y Militar de la Plaza (coronel Isaac Recavarren),

para operar convenientemente. Esta fuerza compuesta de dos compañías de sesenta individuos cada una de los matriculados del puerto, fue distribuida conforme orden del Jefe Militar de la Plaza. La 1° Compañía con rifles peruanos en el muelle principal y sus alrededores entre las rocas norte y sur. La 2° Compañía armada con rifles Chassepot, dominaba las rocas desde la playa caleta del mercado hasta el muelle del ferrocarril. En tal estado me encontraba con esta 2a. Compañía en este punto con mi ayudante el teniente de la Guardia Nacional D. Víctor Loaiza.

Próximos los buques enemigos al fondeadero, desprendieron los transportes sus embarcaciones menores y con las señales que hizo una de las corbetas que avanzaba reconociendo el puerto, cruzaron entre los buques dos lanchas de vapor, contándose en esos instantes el número total de buques enemigos hasta diez y ocho, inclusive un solo blindado; y lo seguían dos vapores aparejados de corbeta, que después vi, uno tenía pabellón inglés y otro francés, en circunstancias de dirigirse al fondeadero hacia barlovento del puerto, luego que los enemigos habían tomado el puerto.

Después de hacer alto los transportes y demás buques enemigos, a las 7 a.m. avanzó el blindado y tres corbetas frente a la batería del sur, rompiendo, el primero sus fuegos, sobre esta batería, secundándolo las corbetas. Sostuvieron un fuego nutrido de toda clase de proyectiles de cañón por más de una hora, que apagaron los fuegos de dicha batería ya (sic) la población incendiada en la parte sur, el blindado y corbetas cargaron sus fuegos hacia el norte del puerto, las corbetas sobre la batería '18 de Abril', la que solo contestó con dos tiros de cañón, ignorando el suscrito, la causa que impidió continuar funcionando el cañón.

Tan luego que los buques de guerra enemigos se aproximaron al lugar expresado, tres transportes se le unieron y de allí estrechando la línea procedieron a acercarse lo más próximo a tierra y las embarcaciones menores avanzaban haciendo fuerza de remo sobre playa Blanca, situada a sotavento del ferrocarril. Luego que se aproximaban dichas embarcaciones nuestros valientes y patriotas matriculados de la Columna Naval, de la 2ª Compañía, disputaban el terreno con denuedo en unión de 25 hombres de los trabajadores del ferrocarril, Columna Gendarmes del puerto al mando del sargento mayor graduado D. Manuel Zevallos y una compañía del batallón Independencia de Bolivia, apostados todos convenientemente en las rocas, repelieron a los invasores, quedando casi el total de ellos tendidos en la playa, otros arrojáronse al mar, y escondiéndose entre las rocas y dos lanchas varadas inutilizadas.

Los enemigos no volvieron a desembarcar por el expresado lugar, y se dirigieron a la caleta de Guata; pues con la repulsa anterior a pesar de la lluvia general de proyectiles por todas direcciones, tuvieron que buscar otro punto conveniente para alcanzar su objeto.

Mi fuerza y la boliviana permaneció en los puntos dichos y habiendo llegado el capitán D. Pablo Pome a comunicarme órdenes del Jefe Político y Militar de la Plaza, bajo un fuego nutrido de cañoneo de los buques enemigos, pedí comunicase a dicho Jefe Militar de la Plaza, que la 1ª Compañía de la Columna Naval situada en el muelle se replegase a la 2ª Compañía, pues que algunos individuos combatientes se habían acercado mostrándome sus rifles Chassepot inutilizados y pidiéndome permiso para ir al depósito de la Aduana para reemplazarlos, así lo hicieron regresando con otros.

Incendiado el salitre por una bomba que cayó inmediato al suscrito, y la cual me cegó, retrocedí algunos pasos hacia la izquierda, mas otra bomba dirigida casi al mismo punto, el aire que despidió me levantó a cierta altura en unión del ayudante que entonces era D. Aroldo Stuard, por haber salido contuso el primero D. Víctor Loaiza. Era imposible penetrar más adelante y la fuerza de la 2ª Compañía quedó en aquel punto. El incendio del salitre crecía y el humo impedía hacer tiros certeros.

En tal situación y hallándose la 1ª Compañía de la Columna Naval en la primera curva del ferrocarril, defendiendo el terreno en unión de dos compañías bolivianas que descendieron del Hospicio a ayudar a repeler los invasores, tuve que quedar con mi 2ª Compañía en la enunciada condición.

Dos compañías del batallón Victoria boliviano que descendían del Hospicio tuvieron que quedarse al principiar el camino de cuyo punto hacían un fuego nutrido sobre los enemigos desembarcados en Guata, haciendo fuego hasta las 3 más o menos p.m. que oí tocar retirada dirigiéndose la fuerza de mi Columna en retirada. Encontré el pueblo todo incendiado por distintos puntos, hice curar algunos heridos y como se me dijese los enemigos nos seguían muy inmediato, tomé el camino de Junín, por donde me encontré con el Jefe de la Plaza y conseguí llegar a la altura a pesar de algunos tiros de cañón que nos hizo un transporte que estaba frente al camino.

Mi primer objeto fue conocer donde estaban dos transportes y dos corbetas que se apartaron del puerto, al efectuar el desembarque en Pisagua. Conocí se encontraban en Junín los dos transportes y de regreso las corbetas que doblaban la punta Pichalo.

Como la tropa y demás individuos que se hallaban en el Hospicio lo abandonaban por la proximidad del enemigo quemando víveres, pertrechos y pasto, seguí a dominar la cuesta del Arenal para tomar los rieles. Continué mi marcha hasta San Roberto acompañado de muchos individuos del pueblo, Jefe de la Plaza y tropas bolivianas a la cabeza de sus jefes y encontré que el tren había conducido hasta ese punto el batallón Aroma con el general Villamil, el que según noticia lo hacían regresar a Jaspampa en donde debía situarse el cuartel general. Después, puesto en San Antonio, me encontré con el Jefe de la Plaza, quien me impuso no se llevaba a efecto establecer el Cuartel General en Jaspampa sino en Agua Santa y que debía pasar a ese punto la tropa que quedaba atrás; en tal concepto me determiné a seguir al puerto de Arica a ponerme a disposición de S. E. el Presidente Director de la Guerra, habiéndolo verificado en la mañana de hoy (sábado 8).

Me permito hacer presente a US. que al replegarse las fuerzas de mi mando sobre el Hospicio, han fallecido el capitán de la 2ª Compañía Naval D. José Vicente Rodríguez, el teniente de la 1ª D. Manuel J. Herrera, alférez D. Higinio Morales, Inspector del Resguardo Basso, así como algunos individuos de la Columna, fuera de los que antes habían fallecido en el combate en número más de diez, sin incluir a los heridos, que es probable hayan caído en poder del enemigo.

Quedó reducida a cenizas la casa Capitanía donde se encontraban los útiles y demás documentos que tenía a mi servicio y en playa varado el bote que lo tenía en compostura".

No hay información sobre la caminata de 6 días hasta Arica que cumpliera Becerra con algún personal por los caminos del desierto, pero es de imaginar lo penosa que debió ser.

Por su parte, el general Buendía desde Agua Santa, enviaba su informe del 4 de noviembre al general Prado, Director Supremo de la Guerra, así como la nota que a él le había enviado el general Pedro Villamil, jefe del 2° División del Ejército de Bolivia, que acompañaba a su vez el parte de su jefe de Estado Mayor, coronel Ezequiel de la Peña, de la misma fecha, referidos al asalto de Pisagua que había tenido lugar el 2 de noviembre. El informe de Buendía decía:

"Había llegado a aquel puerto la víspera (1º de noviembre) de los sucesos que motivan esta nota, a efecto de inspeccionar personalmente las fuerzas a quienes estaba confiada su defensa; pero al amanecer del día siguiente (2 noviembre), cuando no había dado principio a mi tarea, fui avisado de la presencia de la escuadra enemiga en aquel puerto, compuesta de 20 buques.

Ordené inmediatamente las operaciones y medidas que se detallan en los partes adjuntos, y comenzó el enemigo sus hostilidades a las 6.35 a.m. siendo contestadas por los dos únicos cañones de a 100, que se encontraban uno al Norte y el otro al Sur de la bahía.

Nuestros soldados soportaron los fuegos de la escuadra sin hacer un disparo, como se les había ordenado, hasta el momento que comenzó el desembarco, el que fue rechazado con el fuego de nuestra infantería. Esta constaba de los batallones Victoria e Independencia, cuyas plazas ascendían a 790, y algunos guardias nacionales del Perú. 990 hombres componían toda la resistencia, y así mismo vimos retirarse al enemigo bajo el fuego de nuestra escasa fuerza. Reorganizáronse bajo la protección de la escuadra que aumentaba por momentos nuestras pérdidas y reparaba las propias ocurridas en las 44 lanchas de desembarco que habían intentado llegar a la costa. Este segundo, como el primer ataque, fue también rechazado con pérdidas menos considerables.

Pero el tercer ataque fue ya decisivo; el terreno que ocupaban nuestras fuerzas era desventajoso; no mide más de 200 metros entre el mar y el escarpado barranco que cierra aquel punto por el costado Este y cuyo camino, solo permite el tránsito de las fuerzas en desfile. Fue sobre aquel pedazo que la escuadra chilena hizo funcionar, con prodigiosa rapidez, toda su artillería, sus ametralladoras y su fusilería; porque los buques se hallaban a 'tiro de revólver' de la costa. Una nube densa producida por el fuego enemigo, por el propio y por el incendio que devoraba ya la población y millares de sacos de salitre, envolvía el teatro del combate en una atmósfera que nos ocultaba a los invasores, en tanto que continuaban los tiros dirigidos del mar.

Fue en esta situación, después de las bajas extraordinarias que revelan los partes; después de 7 horas de resistencia y de combate heroico, sostenido por las fuerzas del ejército boliviano y por los nacionales del Perú, que acordamos con el señor general Villamil, retirarnos con nuestras fuerzas, convencidos de que era inútil continuar la resistencia con menos de 900 hombres contra 4 000 que habían ya desembarcado, sin contar con las poderosas reservas que mantenían los buques dispuestos siempre a reparar las pérdidas, y sin tener artillería ni elemento alguno de los que nos oponía aquella numerosa escuadra.

Hízose la retirada con toda la disciplina y el orden que se habían mantenido en el combate. La conducta bizarra del señor general Villamil, de su Jefe de Estado Mayor General y los Jefes, Oficiales y soldados del ejército boliviano, de

los nacionales del Perú, del Jefe militar del puerto y demás oficiales y soldados de nuestro ejército, ha sido altamente abnegada, y es la misma abnegación y el general entusiasmo manifestado en el combate por las fuerzas aliadas, lo que me impide entrar en recomendaciones especiales, que tendrían que ser injustas, o comprender a todos los que se han batido en mi presencia.

La ocupación de Pisagua por fuerzas enemigas, ha infundido en el corazón del soldado el deseo de la reparación y la venganza. Las fuerzas aliadas solo aspiran a nuevos combates donde puedan brillar una vez más su decidido entusiasmo y su abnegado heroísmo.

Grande es sin duda la diferencia de temple moral de nuestro ejército con el ejército chileno; ha necesitado hacinar su poder marítimo y terrestre para batirse con 900 hombres que mantuvieron el fuego durante 7 horas, y les hicieron retroceder dos veces; es nuestra fuerza moral robustecida por la justicia de la causa que defiende la alianza: es el brío y la serenidad de nuestros soldados, acreditados ya en numerosos combates, lo que hace indispensable nuestra victoria y seguro el triunfo que en el primer encuentro sabremos arrancarle al enemigo".

A su vez, el parte del jefe de Estado Mayor, Ezequiel de la Peña, desde Agua Santa el 4 de noviembre al comandante general de la 2ª División boliviana, general Pedro Villamil, relata cómo fue la reacción contra el asalto anfibio de los chilenos:

"Poco antes de las 5 a.m. del día 2 del corriente, tuvo conocimiento el E. M. de la presencia en la bahía de Pisagua, de algunos buques enemigos cuyo número esos momentos se hacía llegar a 14, contándose después hasta 20, 3 de los cuales se decían neutrales (HMS *Turquoise* y *Thetis*, y francés *Hugon*).

El enemigo se presentaba a aquel puerto en momentos en que estaba defendido solo por una compañía del batallón Independencia y algunas fuerzas de Guardias Nacionales que se hallaban situadas sobre la línea de ferrocarril.

Inmediatamente, en cumplimiento de las órdenes impartidas por usted, hice tocar generala en el campamento, y procedí a colocar dos compañías del mismo batallón Independencia y una del Victoria en protección de la primera.

Una hora después de la indicada (6. a.m.) los buques chilenos rompieron sus fuegos sobre los únicos cañones de a cien que había colocados, uno al Norte y otro al Sur de la bahía; los que contestaron con algunos disparos, especialmente el segundo, que fue el que los hizo en mayor número hasta las 8 en que cesó el fuego de ambas partes.

Como durante el cañoneo hubiese notado que el enemigo hacía apresuradamente sus preparativos de desembarco, reforcé las posiciones con el resto del batallón Independencia que constaba de tres compañías, las que marcharon con el jefe del cuerpo a la cabeza, coronel don Pedro Vargas.

Las ocho y cuarto serían cuando la escuadra enemiga, colocando alguno de sus buques a 'tiro de revólver' de la costa, por permitirlo así la profundidades especial de esta bahía, rompió sus fuegos no solo de cañón, sino también de ametralladoras y fusilería; todos ellos sobre la población, y en particular sobre los puntos donde se encontraban nuestras tropas.

Cumpliendo la consigna que se les había dado, los valientes soldados del Victoria y del Independencia, se portaron heroica y tranquilamente, sin contestar ese terrible y mortífero fuego, hasta que a las 10 y media el enemigo

inició su movimiento de desembarco con 44 lanchas repletas de tropas, once de las cuales fueron las primeras en arribar a la costa, dirigiéndose, gran número de las restantes a Guata.

Fue en esos momentos que nuestros soldados, después de haber soportado impasibles las hostilidades de la escuadra y manteniéndose aún bajo sus fuegos, dieron principio a una tenaz y denodada resistencia.

En su primera y segunda tentativa de desembarco, el enemigo fue rechazado con numerosas pérdidas, viéndose obligado a retroceder hasta la escuadra, donde fue protegido por la corriente de proyectiles que esta arrojaba sin cesar sobre nuestras fuerzas.

Allí se reorganizó el enemigo y repuso sus pérdidas, emprendiendo en seguida su tercer ataque.

Fue en esta situación que la artillería enemiga centuplicó sus disparos de cañón, y de ametralladoras y de fusilería; nuestras tropas se hallaron entonces sofocadas por el incendio de la población y el de grandes depósitos de salitre que aumentaban el humo y el fuego del combate.

En tales circunstancias mandé allí al resto del batallón Victoria, a las órdenes de su coronel Juan Granier, en protección de sus valerosos compañeros, quedando así comprometida toda la fuerza de que disponíamos, y que constaba de 790 hombres.

Si bien el enemigo había conseguido desembarcar un considerable número de tropas, no se atrevía a abandonar las peñas de la playa que le servían de parapeto contra el nutrido e incesante fuego que le hacían nuestros soldados, concentrándose en tres puntos sucesivos sobre la línea del ferrocarril; en cambio por los de Junín y de Huata había conseguido avanzar un gran trecho.

Después de siete horas y media de haber luchado con gran energía y decisión que aumentaba en la misma proporción que disminuían nuestras fuerzas, cuando el enemigo renovaba sus elementos de ataque con la reserva poderosa que conducían sus buques, recibí la orden de retirada, practicándose esta con la misma serenidad y disciplina que nuestros soldados supieron mantener en el momento del combate.

Consta de las relaciones adjuntas, las pérdidas sufridas en los batallones Victoria e Independencia, sin que sea posible determinar con precisión la relación que existe entre muertos y heridos o prisioneros, por las circunstancias que han caracterizado este combate.

Inútil me parece señor General, recomendar especialmente la conducta de los Jefes, Oficiales y soldados que han tomado parte en esta denodada resistencia, por cuanto he sido testigo del esfuerzo y heroísmo con que han defendido la noble y generosa tierra peruana, que regada hoy con la sangre de nuestros compatriotas y hermanos, enciende en nuestros corazones más, si es posible, el deseo de la reparación y la venganza".

El otro testigo y participante en la defensa de Pisagua contra el asalto anfibio, el coronel Isaac Recavarren, designado hacía poco jefe político y militar de Pisagua, en su parte del 4 de noviembre desde Agua Santa al general Buendía, narra el combate en los términos más precisos y acordes con la verdad histórica:

"A las 5 a.m. de dicho día, el señor capitán de navío y de dicho puerto (José Becerra), me hizo notar la presencia de dos vapores que navegaban hacia él y venían del Norte.

Suponiendo que fueran buques enemigos y sin pérdida de tiempo puse esa circunstancia en conocimiento de US. quien desde la víspera se encontraba en la playa.

Transcurridos algunos minutos y con horizonte más despejado, quedó confirmada mi sospecha de ser buques de la escuadra chilena; alcanzando entonces el número de los que se divisaban hasta 18, todo lo cual hice notar a US. al mismo tiempo que solicité sus órdenes para proceder conforme a ellas en todas las emergencias que resultasen de la presencia de la escuadra enemiga, al frente de la playa.

Entonces honrado con la absoluta confianza de US. y siendo las 6 a.m. procedí a distribuir entre las piezas de artillería, colocadas una al Norte y otra al Sur de la bahía, las fuerzas recién organizadas bajo mi mando, compuestas en su totalidad de 245 hombres, inclusos los 45 de la división boliviana, en todos los puntos de la playa por donde pudiera efectuarse fácilmente un desembarco, que era claramente el objeto que se proponía el enemigo.

En esta actitud esperé que el enemigo tomara la iniciativa para contestar sus fuegos, los que rompió a las 6.55 a.m. el blindado *Cochrane* inmediatamente secundado por cuatro corbetas de guerra, cuyos nombres no puedo precisar, sobre el cañón del Sur, los cuales fueron inmediatamente contestados por él, continuando este desigual combate, en que muy poca parte le cupo tomar al cañón del Norte, por razón de la distancia en que se encontraba hasta las 9 a.m. en que cesaron los fuegos por espacio de 50 minutos próximamente.

En este interregno el enemigo se ocupó en transportar fuerzas de desembarco, en cuarenta embarcaciones menores que al efecto tenía preparadas. Concluida esta operación, comenzaron de nuevo a hacer disparos de artillería a la parte incendiada de la población, con el fin evidente de completar su destrucción. Con la tropa que ya se acercaba a las caletas y playas situadas entre la maestranza del ferrocarril y los baños, (puesto que se encontraba guarnecido por fuerzas de policía y de nacionales, respectivamente mandados por el sargento mayor graduado don Manuel Zeballos, el capitán don Ignacio Suárez y el de igual clase de la Guardia Nacional don José Vicente Rodríguez) opusimos a los proyectos del enemigo, tan tenaz y vigorosa resistencia, que logramos rechazarlos, colocándolos en condición de no poder renovar el combate en tierra, hasta que no se encontraron apoyados por considerable número de tropas que habían sido desembarcadas en la playa de Huata, una milla más al Norte, trabándose entonces un recio combate que sostuvimos con buen continente, y sin perder nuestras posiciones, por espacio de más de cuatro horas, a pesar de estar sufriendo un nutridísimo fuego que nos hacían las ametralladoras de los buques y de las lanchas, así como la artillería de los primeros, que no cesó de disparar por un solo instante. Desde poco después de principiado este segundo período, comenzaron a bajar sucesivamente varias compañías de la fuerza boliviana situada en el Hospicio, tomando parte en el combate con caluroso entusiasmo y con notable arrojo.

Como el enemigo pudiera disponer de numerosas fuerzas, tuvo ocasión de renovar constantemente sus desembarcos, y logró la reunión de una masa próximamente de 4 000 hombres, con la cual alcanzó a dominar algunas posiciones ventajosas que duplicando su acción nos obligaron a cejar constantemente, aunque costándoles muy caro cada paso que avanzaban. Ocurrió esto a la 1 p.m. en que también noté que se retiraban las fuerzas

bolivianas situadas en los cortes de la línea férrea, circunstancia que me obligó a disponer la retirada de los que se batían en la playa, efectuándola el que suscribe media hora después, y por la vía de Junín, única que aún se encontraba expedita y que continué hasta dominar la pampa del Hospicio, de donde me dirigí a la estación de San Roberto para reunirme con US.

Todas las fuerzas peruanas y bolivianas que bajo mi mando han tomado parte en este ruidosísimo combate, se han mostrado dignas de la santa causa que defiende, y por consiguiente, dignas de la superior consideración de US. ante quien cumplo el deber de hacer la recomendación que unas y otras merecen; siendo digna de especial mención la conducta observada por los señores coroneles de la Guardia Nacional don Nicanor González y don Manuel Francisco Zavala, a quien en los momentos más comprometidos del combate, le ordené acudir a la estación con un grupo de 10 hombres con quienes estaba en el cañón del Sur. Así mismo el capitán de navío y del puerto que se mantuvo en su puesto al frente de una compañía de nacionales, el capitán de fragata don Manuel Benavides y muy particularmente la del alférez don Ignacio del Mar y del capitán de zapadores don Pedro Pomi.

La circunstancia de haber quedado la playa en poder del enemigo, no me permite apreciar el número de bajas, tanto del enemigo como de nuestra fuerza, concretándome a participar a US. la sensible pérdida del teniente de artillería don Luis Tamayo de la dotación del Sur, y de la ignorada suerte o condición que les haya cabido al teniente coronel de artillería don Manuel Saavedra, al capitán de la misma arma don N. Espinosa que quedaron en la ambulancia; del coronel don Manuel F. Zavala y del capitán de la misma don José Vicente Rodríguez, ignorándose el paradero de todos.

Encuentro conveniente dejar consignado en este parte, para el superior conocimiento de US. que en la estación del ferrocarril quedó lista para partir a las 5.30 p.m. de ese día la máquina que debía salir, por haber abandonado su puesto el maquinista que la manejaba, y por no haber tenido absolutamente con quien reemplazarlo.

Las consecuencias del bombardeo han sido completar el incendio de la población, comprendiendo una existencia de 50 000 quintales de salitre poco más o menos, y exceptuando la estación del ferrocarril, los almacenes de la aduana y casi toda la casa de Outram y compañía".

De la comparación de los partes de ambos bandos, resulta que:

1. El enemigo no cumplió con su plan de iniciar el asalto anfibio con la ventaja de la sorpresa.
2. Los cañones Parrott no tenían capacidad para rechazar el asalto, tanto por su calidad y características, como por la inhabilidad de sus artilleros, que no habían practicado ejercicios de tiro real.
3. Las dos primeras olas de desembarco sobre playa Blanca, fueron rechazadas solo por fuego de fusilería.
4. La 3ª ola en caleta Guata logró establecer una cabecera de playa.
5. La principal protección de la guarnición estuvo en las roquerías de la playa y trincheras.
6. Después de 7.50 horas de tenaz y heroica defensa, el enemigo merced a su aplastante superioridad numérica, apoyo de fuegos y

arrojo, logró consolidar la captura de Pisagua, incluido el Alto de Hospicio.

7. La fuerza defensiva tuvo que replegarse a Agua Santa.
8. El enemigo resultó favorecido en su movilidad hacia el interior, al disponer de las locomotoras y carros, que al no ser destruidas conformaban una deficiencia entre las previsiones de la defensa.
9. La dispersión de las fuerzas de Tarapacá representó un factor de debilidad para rechazar la invasión, confirmando las prevenciones de Buendía a Prado.
10. La defección del general Daza confirmó la precariedad de la Alianza y la falta de objetivos políticos y estratégicos válidos.

El coronel B. Suárez es autorizado por el general Buendía para que se difunda la palabra oficial dirigida al ejército sobre la toma de Pisagua, lo que cumple mediante una orden general del Estado Mayor del Ejército aliado[24], fechada en Pozo Almonte, 10 de noviembre de 1879, con el texto siguiente:

> "La primera brigada de la segunda división boliviana, la fuerza de las baterías de costa, la guardia nacional de Pisagua y la guarnición de gendarmes de ese puerto: 1 000 hombres y 2 cañones de a 100 en batería, por terminar, han luchado durante 7 horas contra 20 buques, que montan 60 cañones de los mayores calibres, contra 6 000 hombres, contra todas las armas de la guerra moderna y todas las crueldades de la guerra antigua, resucitada por la barbarie chilena.
>
> Los valientes que allí rechazaron con solo sus bayonetas y sus rifles los proyectiles, las bombas, las camisetas de incendio y todos los elementos con que la falta del valor llamó en su auxilio a la destrucción, tienen merecida la gratitud de las dos naciones, cuya soberanía, cuyo honor, cuyo porvenir y cuya fortuna felizmente comunes han sostenido hasta el más heroico sacrificio, hasta ofrecer al mundo en su defensa el espectáculo de una lucha desigual y de imperecedero recuerdo.
>
> Las banderas de Bolivia y del Perú han recibido el humo de las mismas balas, han visto caer sosteniéndolas con igual ardor al ciudadano y a su aliado y los defensores de Pisagua, han puesto el sello del heroísmo al pacto feliz de su alianza. En elogio de los señores general don Pedro Villamil, comandante general de la 2ª división boliviana, coronel don Exequiel de la Peña, su jefe de estado mayor; el coronel don Juan Granier, primer jefe del batallón Victoria; coronel don Donato Vásquez, primer jefe del batallón Independencia; teniente coronel Isaac Recavarren, jefe de armas de plaza, coroneles don Manuel Francisco Zavala y don Nicanor Gonzales, de la guardia nacional de Pisagua, y de todos los señores jefes, oficiales e individuos de tropa de esa fuerza, solo debe decirse que los jefes daban el ejemplo a sus soldados y que estos renovaron en aquel día merced a su indomable valor y personal denuedo todas las glorias que les han conquistado el primer puesto militar del Pacífico y fueron dignos de llevar en sus armas la suerte de dos naciones y la misión de regenerar a la América, reduciendo a Chile a la impotencia que exige la paz del continente".

El Peruano en su edición del 12 noviembre, en la Sección Revista de Noticias, comentando sobre la invasión dice:

"La guerra entra en un periodo de actividad; después del glorioso combate del *Huáscar* con toda la escuadra chilena frente a Mejillones de Bolivia, la lucha ha tomado el giro que era natural: Chile, dueño absoluto del océano por el momento, ha llenado de tropas, caballos, cañones y municiones todos sus buques y aun fletado otros para invadir nuestro territorio por el punto donde menos se esperaba".

Luego transcribe algunos extractos de la prensa de Lima y el Callao con las principales noticias, por ejemplo de *El Nacional* que, después de un breve recuento de las primeras noticias telegráficas, trae algunos pormenores del combate, que manifiesta proceden de un buque neutral, que necesariamente tendrían que ser de un oficial de uno de los buques de guerra presentes, que no se ha podido identificar. Sin embargo, hay que precisar que habiendo estado a bordo, hay muchos detalles ocurridos en tierra y que no podía precisar, y quizá hay algo de subjetividad, aunque podría haberlos obtenido al bajar a tierra el día 3, como dice:

"Oficial de guardia a bordo de… (sic)

Al ancla, Pisagua, noviembre 2 de 1879

Son las 8 a.m. hora en que entran a la bahía 16 vapores de guerra chilenos, y se colocan en línea.

8.35 a.m. se desprenden de los buques 16 lanchas, cada una con 150 soldados, y se dirigen a desembarcar por diferentes puntos. En tierra rompen el fuego con un cañón secundado por la fusilería y el combate se hace general, por 56 minutos, en el que las lanchas son rechazadas por la mucha mortandad –dos lanchas echadas a pique por el cañón de tierra– otra lancha se retira con solo dos marineros; todo el resto de la gente muerta.

Las 9.32 a.m. todas las lanchas se retiran a sus buques sin haber conseguido desembarcar.– Los muertos en las lanchas pasan de 700 soldados según se ve.

Las 9.50 a.m., diez vapores arrojan bombas de incendio sobre la población.

10.05 a.m. se declara incendio en la estación del ferrocarril.– Las mujeres y niños huyen a refugiarse en el fuerte del cañón, porque el ataque se inició sin intimación para que se pusieran en salvo.

Las 12 m los vapores se retiran y entran en combate 20 lanchas, y después de dos horas de fuego consiguen principiar desembarco por el lado norte de la bahía y los soldados suben al cerro en donde se reúnen como mil soldados, y una vez en las alturas que dominan el fuerte, rompen los fuegos sobre él, que resiste con pocos tiros, y entonces los soldados chilenos descienden y toman el fuerte; de allí se ve salir solo mujeres que son perseguidas por los chilenos.

A las 4.20 p.m. el fuerte quedaba tomado por los chilenos.

En el segundo ataque, calculo 500 muertos en las lanchas.

Luego que hubo gran número de soldados en tierra, emprendieron ataque al Hospicio, en el que hubo gran mortandad, según se infiere, porque esto no se pudo ver de a bordo.

Sin embargo del triunfo, los chilenos están muy afectados por la grande mortandad que han sufrido.

Después del desembarco hubo muchos incendios en la población, siendo uno de los primeros el del Hospital, en que flameaba la bandera de la Cruz Roja de la Ambulancia peruana de la que todos fueron muertos. Los chilenos no

tienen ni un solo prisionero herido peruano ni boliviano, porque a todos los han muerto, y no se puede dudar de que no queriendo estorbos, hacen guerra a muerte y sin cuartel.

El día 3 bajé a tierra, y allí no encontré sino cenizas, escombros y cadáveres; se me dijo que había algunas mujeres prisioneras, pero las pude ver. Firma *N. N*.

Este relato no admite una palabra más como comentario. Después hemos sabido que todo el ejército invasor ha avanzado 14 leguas al interior hasta Agua Santa, y que se halla a 7 leguas distante del ejército aliado que allí se reconcentra, para presentar combate en el primer momento oportuno".

Tres años después de terminada la guerra, el capitán de navío M. Melitón Carvajal[25], sobreviviente de Angamos y que acompañara a Grau en toda la Campaña Marítima, en una conferencia que ofreciera en El Ateneo de Lima el 23 de febrero de 1886, después de analizar los principios del Arte de la Guerra, comentaba sobre el asalto anfibio de Pisagua, como sigue:

"La defensa de Pisagua por 900 hombres próximamente y dos cañones mal montados, contra el ataque de 10 000 apoyados por 21 cañones de grueso calibre bien montados en cuatro naves de guerra, era imposible; los defensores de Pisagua por sus condiciones de fuerza y movilidad estaban condenados a una defensiva pasiva al frente de una ofensiva de inmensa superioridad numérica y pudiendo haber concertado un ataque de flanco, se limitó a dirigirlo solo de frente. Además, la guarnición de Pisagua no tenía misión de evitar el desembarque sino de dificultarlo simplemente, en su papel de gran guardia de nuestro ejército, para prevenir a este de las operaciones del enemigo y permitirle tomar sus disposiciones. Y esta guarnición que sostuvo la defensa durante nueve horas, causando al enemigo pérdidas considerables, cumplió con su deber más allá de lo que se podía esperar, con heroísmo.

Así como Pisagua, estaban varios puntos de la costa de ese litoral guarnecidos por pequeños destacamentos de observación. Fácil es comprender que esta medida tenía por objeto conocer con oportunidad el punto de desembarque del enemigo, para correr a atacarle antes que tuviese el tiempo de establecerse sólidamente; porque la misión encomendada a nuestro ejército era defender el departamento de Tarapacá y esta no podía llevarse a cabo de otra manera, en un litoral tan extenso incomunicado por mar y separado de Arica por un inmenso desierto. Sin embargo, transcurrieron 17 días antes que dicho ejército estuviese en disposición de llenar su cometido, lo que según las relaciones oficiales fue debido a la falta de recursos de todo orden en que se le tenía".

2.1.7 Las acciones en tierra hasta la pérdida de Tarapacá

Terminada la captura de Pisagua, se sucedieron una serie de movimientos de las fuerzas terrestres de ambos adversarios que condujeron a diversos enfrentamientos, como por ejemplo en Agua Santa el 14, que no fue favorable a los aliados, como tampoco lo fue otro

en San Francisco el 19, todo lo cual decidió a Buendía a un repliegue y concentración en Tarapacá, en su objetivo de alcanzar Arica. En *La Patria* de Lima del 19 de enero de 1880, el general Bustamante, jefe de la división Exploradora, mediante un extenso Manifiesto da a conocer las razones por las cuales su división, con muchos otros dispersos, llegó a Arica bastante antes que lo hiciera Buendía, en donde se puso a órdenes de Montero.

En el intervalo se puso en evidencia una actitud del general Daza, que no contribuiría para nada al objetivo de la Alianza, y que más bien pondría en evidencia su debilidad.

En efecto, notificado Daza en Tacna el 2 de noviembre del asalto anfibio en Pisagua, se constituye en Arica y en Junta de Guerra con el Director Supremo de la Guerra el 6 de noviembre, se acuerda su marcha al mando de los cuerpos bolivianos para, en una maniobra, sorprender a las fuerzas chilenas por la retaguardia en las proximidades de San Francisco, mientras que las de Buendía las atacaba por el frente. Como el grueso de su ejército estuviera acantonado en Tacna, el 6 en la noche viaja a esta ciudad en donde reúne un Consejo de Guerra de jefes del ejército boliviano para poner en su conocimiento lo decidido en Arica, acordándose que saliera de Tacna con el ejército el 8. Una vez en Arica, volvieron las vacilaciones, dice Ochoa[26] que acompañaban a Daza, y en varios Consejos de Guerra se trató sobre si se efectuaría la marcha de todo el ejército o si el general Daza marcharía solo a ponerse a la cabeza de las fuerzas del sur. Finalmente, Daza sale de Arica en la mañana del 11 en dirección a Jaspampa, al mando de unos 3 000 hombres, más el Escuadrón peruano Tacna. No aceptó llevar varias piezas de artillería que le ofreciera Prado, y que eran precisamente los cañones Krupp llevados a Arica por la *Pilcomayo*, por considerar que no tenía el número de bestias adecuado. En su ruta por el camino interior, nada fácil por supuesto, pero que previsoramente Prado había abastecido con víveres, pasa por los lugares siguientes: el 12 alcanza Chaca y el 14 Camarones. El 16, en esta posición, Daza decide que la fuerza a su mando regrese a Arica, comunicándola a Prado por el telégrafo en estos términos: "Desierto abruma, ejército se niega a pasar adelante". Daza con un pequeño grupo seguiría hasta Agua Santa para asumir el mando del ejército aliado en vez de Buendía. A Prado, por supuesto, le causa enorme desagrado, pero al fin contestó, según consigna Basadre[27]:

> "Recibido parte del ejército; mañana estará en Agua Santa, donde probablemente se dará batalla. Sea cual fuere el éxito del combate, ya que el ejército de Camarones no puede avanzar, creo conveniente, si a US. le parece, que comience a regresar a la mayor brevedad".

Se han planteado diversas hipótesis para esa decisión, entre otras: que la tropa no quería continuar la marcha; que las necesitaba para man-

tenerse en el Gobierno; que estaría de acuerdo con Chile. Finalmente, el 20 de noviembre, ya en Tacna, al tomar conocimiento del contraste en San Francisco, Daza decide su retorno a Arica, adonde llega el 26 aproximadamente. El ejército estuvo de regreso el 18 de noviembre. Es interesante aquello de que Daza asumiría el mando del Ejército de Operaciones del Sur, por cuanto en el Protocolo N° 4 de cumplimiento del Tratado de Alianza, en el artículo I decía como sigue, y otra cosa sería una violación del Protocolo, visto que las operaciones terrestres se estaban desarrollando en el departamento peruano de Tarapacá.

> "El mando en Jefe de los ejércitos aliados corresponde al Presidente del Estado en cuyo territorio se encuentra aquellos".

Finalmente, Ochoa en su obra, después de comentar que la historia se encargará de desentrañar el por qué de la decisión de Daza, lo que hasta ahora no ha ocurrido, transcribe el siguiente pensamiento del coronel Eliodoro Camacho en 1880:

> "Muy triste y enlutada fue aquella tarde del 16 en que a horas 5 desfilaban los batallones mustios y pensativos en ascenso lento, la cuesta de Camarones hacia Arica. El cielo mismo parecía ruborizarse de acto tan vergonzoso, cubriendo al sol en su ocaso con un tinte siniestramente purpurino que infundía fatídicos presagios más fáciles de sentir que de expresar".

Del "*Memorandum* sobre la Campaña del ejército", de Buendía[28], se resume lo que sigue sobre esta fase:

> "Antes del 19, me había oficiado el secretario de Daza haciéndome saber la ida del general y sus fuerzas, en jornadas cortas. Ocho propios le hice suplicándole precipitase la marcha, sin haber tenido contestación. Desgraciadamente en la mañana de ese día llegó al campamento (ya de regreso) uno de los propios y esparció la noticia de su contramarcha con las fuerzas de Camarones a Arica. Fatal aviso que se difundió con la velocidad de la luz. Ello vino a colmar la violencia y desagrado de la tropa boliviana y poco rato después no había en el campo un solo hombre boliviano, ni peruano de esa arma (caballería)".

A estas tropas bolivianas que conformaban su fuerza, que desertaran hacia Bolivia, se sumaba otro grupo que ya lo hiciera desde Pisagua. Como expresa Paz Soldán:

> "En el corto tiempo que medió desde el nefasto 8 de octubre hasta el 2 de noviembre, el Perú sufrió rudísimos golpes en el mar y tierra, debidos casi exclusivamente a la 'mala dirección de la guerra', pues los jefes de los buques, los de los cuerpos del ejército y los soldados acreditaron en toda ocasión valor hasta el heroísmo, sufrimiento y resignación asombrosa para resistir alegres y estoicamente, y aun pudiera decirse con satisfacción la sed, el calor, el frío y la desnudez. Si Chile sufriera uno solo de estos reveses, de seguro que su pueblo se entregaría a los extravíos del furor, como lo experimentó con la insignificante pérdida del *Rímac*, y las excursiones del *Huáscar*; pero el pueblo peruano se resignó con patriótico silencio y se contrajo a remediar sus pérdidas; el entusiasmo no desmayó un solo instante, aunque ya perdió la confianza en el Presidente, general Prado y en el Vice-Presidente La Puerta".

Paz Soldán[29] comenta también que Buendía alcanza Tarapacá con el ejército aliado el 22 de noviembre a las 4 p.m. y añade:

> "Los cuatro primeros días se pasaron en reorganizar los batallones, y en darles descanso para emprender su retirada por las faldas de la Cordillera. Bien se comprenderá el desfavorable estado de aquella tropa desnuda, malamente armada, escasa de municiones, sin un escuadrón de caballería, ni cañones; sin víveres ni bestias para la movilidad del pequeño parque y demás elementos de guerra que pudieron salvarse. El 26 rompió la marcha, en retirada, la división Vanguardia y la 1a. división (ambas bolivianas), con dirección al pueblecito de Pachiza, distante 3 leguas de Tarapacá".

Esta deserción se vio compensada en parte, por la incorporación el 26 de 813 soldados de la 5a. división de cívicos de Iquique, de donde saliera el 22 por orden de Buendía. Al día siguiente, extenuada por el viaje, participaba en el combate de Tarapacá. Cabe destacar, que el repliegue a Tarapacá se hizo sin experimentar hostigamiento alguno por parte del ejército chileno, actitud seriamente criticada por los periódicos y analistas chilenos.

El 27 de noviembre se produce el combate entre las fuerzas aliadas estacionadas en esa fecha en Tarapacá y las fuerzas chilenas, resultante en una rotunda victoria de los aliados. En su parte de la misma fecha, Buendía manifiesta:

> "En diez horas de rudo y encarnizado combate, todos aquellos poderosos elementos fueron destrozados por la intrepidez y denuedo de nuestros soldados; la infantería y la caballería huyó en dispersión; la artillería quedó en nuestro poder, como también un estandarte, algunas banderas y numerosos prisioneros entre los que se encuentran Jefes, Oficiales, tropa y vivanderas (…)
>
> Al principio del combate éramos escasamente 3 000 hombres de infantería batiéndose contra una fuerza de 5 000 dotada de las tres armas y provista de todos los elementos de guerra, porque no solamente éramos inferiores en el número y nos faltaba caballería y artillería, sino que nuestros mismos infantes se encontraron sin municiones en un momento dado, teniendo que recoger los rifles y cápsulas de los muertos, heridos y dispersos enemigos.
>
> En estas condiciones hemos alcanzado la victoria, poniendo al enemigo en vergonzosa fuga; pudiendo asegurarse que si hubiéramos contado con fuerzas de caballería, no hubiera escapado ese ejército disperso, y fatigado por un día entero de pelea".

Acompañaba Buendía a su informe, aquellos presentados por el coronel B. Suárez, jefe de Estado Mayor; por los comandantes generales de división coroneles A. A. Cáceres, Bedoya, Francisco Bolognesi, Miguel Ríos, Alejandro Herrera, Dávila, Emilio Castañón[30], y a quienes cupiera destacadísima actuación.

Belisario Suárez en su parte de la misma fecha, manifiesta:

> "Cuatro cañones Krupp, cuatro Obuses, un estandarte y varias banderas, 56 prisioneros fuera del sin número que hemos abandonado a los auxilios de las ambulancias, entre ellos una de las cantineras, dan testimonio de esta victoria superior a las esperanzas que racionalmente podía ofrecer una sola arma puesta a prueba por las tres perfectamente organizadas.

> Nuestras tropas han hecho en este día uso de la munición y armas tomadas al enemigo sobre su propio campo, y ha habido momentos en que trabada la lucha cuerpo a cuerpo señaló la victoria la superioridad personal de nuestros soldados".

Las bajas peruanas fueron de 250 muertos, 323 heridos y 76 dispersos, que arrojan un total de 573. No se conoce el número de las bajas chilenas, excepto que Buendía solo se concretó a tomar 56 prisioneros dejando libres a varios centenares, para no complicar la maniobra siguiente, que era la retirada hacia Arica.

La noticia de este combate y su resultado, recién se conocería en Lima el 3 de diciembre, mediante los telegramas que siguen publicados en *La Patria* y aunque con diferencias mostraban una victoria[31]:

> "De Montero a Presidente. Arica 3 – 10.45 a.m.
>
> Combate Tarapacá. Triunfo nuestro – 2 500 chilenos – 1 000 muertos –Nuestros 600 muertos y heridos – 11 piezas de artillería tomada, 4 ametralladoras. *Lamar* desembarcó heridos nuestros aquí".
>
> "García (Prefecto de Arequipa) a general Prado. Mollendo 3 – 1.25 p.m.
>
> 2 500 chilenos atacaron nuestro ejército el 27 del pasado en Tarapacá – Fueron completamente derrotados, tomados 9 cañones Krupp – 3 ametralladoras – 60 prisioneros – 1 000 chilenos muertos y heridos – Nuestra victoria fue en la noche".

En la mañana del 28, el ejército vencedor continuó su retirada, sin más recursos que los que proporciona la Providencia, una vez agotados los pocos sacos de harina y otros comestibles que aún les quedaba. Después de veinte días de fatigosa marcha, llegó a Arica el 18 de diciembre, como dice Paz Soldán:

> "El ejército vencedor en Tarapacá y vencedor de un desierto de 95 leguas, probando más valor y resignación que los que se necesitan en los combates; de los 3 488 soldados que salieron de Tarapacá, tan solo se perdieron en la retirada 72, elocuente prueba de la disciplina de ese ejército. El General en Jefe del ejército chileno comprobó su ineptitud permitiendo que el exhausto ejército peruano se retirara por su flanco, cuando en el largo trayecto de 95 leguas, pudo cortarlo y destrozarlo en más de una vez".

También comenta Paz Soldán, que el contralmirante Montero, al recibir esos gloriosos restos salvados del ejército del sur, lo hizo con alarde de desprecio y altanería.

Sin embargo, el 16 de diciembre Montero[32] escribía a Buendía expresándole:

> "Celebro mucho que las desgraciadas fuerzas de San Francisco y las heroicas de Tarapacá, se encuentren tan cerca de esta plaza militar en donde serán recibidas con el entusiasmo y cariño que inspira el valor y el patriotismo… Me prometo mañana tener el gusto de alcanzarlos en el camino y ser el primero en abrazarlo".

No obstante, al día siguiente 17, Montero le comunicaba a Buendía su defenestración del mando como sigue:

> "Sírvase usted señor resignar el mando superior de que ha estado investido hasta el 25 del próximo pasado, que dispuso lo contrario el Señor Director de la Guerra, en manos del jefe del estado mayor general de esta plaza militar coronel D. José La Torre, quien comunicará a vuestra señoría y a su segundo el señor coronel D. Belisario Suárez, las órdenes de esa jefatura superior".

Al entrar a Arica, comenta Basadre, Buendía se puso a la cabeza del ejército con sus edecanes y el jefe de Estado Mayor, Suárez, pero el contralmirante Montero, con su jefe de Estado Mayor y sus ayudantes, se adelantó e hizo que se mostrase a Buendía el oficio de su enjuiciamiento y por consiguiente la separación a su jefatura. "Buendía intentó negarse al cumplimiento de tan severa disposición hasta después que hubiesen desfilado sus soldados en el puerto; pero Montero tomó una actitud enérgica y le hizo entregar el mando y su espada. El ejército de Tarapacá recorrió las calles bajo las órdenes del coronel José de La Torre".

El 27 de noviembre, el contralmirante L. Montero, designado por Prado antes de regresar a Lima, jefe superior político y militar de los departamentos del sur, emite una resolución ampliando aquella del supremo director de la Guerra, en el sentido de ampliar el juicio al jefe de Estado Mayor, coronel B. Suárez, a los coroneles, generales y jefes de Estado Mayor de cada una de las divisiones del ejército que mandase Buendía, y a todos los primeros jefes de cuerpos de las tres armas que habían participado en la campaña de Tarapacá.

Benito Neto, corresponsal de *La Patria* de Lima, que tomara parte en la marcha de retirada, envió ya desde Arica el 24 de diciembre, un extenso y detallado relato, del cual solo se reproducen unos pocos pasajes:

> "Hace seis días que llegamos a este puerto, después de una larga y penosísima marcha, realizada al través de las escabrosas serranías que forman la falda de la cordillera. Marcha que puede figurar en primera línea, entre las más rudas y gloriosas que narra nuestra historia militar.
>
> Cuando salimos de Tarapacá, el 28 del mes próximo pasado, el ejército se encontraba con un equipo en las más tristes condiciones, pues en los ocho meses que llevamos de campaña, por más que se ha reclamado, el Gobierno no ha remediado las necesidades de aquel.
>
> Todavía nuestros soldados llevan convertido en andrajos, el uniforme con que salieron de Lima. La mayor parte descalzos y casi desnudos, han tenido pues, que soportar los rigores de la puna. No creo que haya en el mundo un soldado más sufrido, más paciente que el peruano.
>
> La falta de recursos era absoluta en todas partes. Caseríos y pueblos hallábanse completamente abandonados; los habitantes habían huido a Tacna, Arica y otros puntos. Conseguir un pan, un cigarro, era tan difícil como encontrar un garbanzo de a libra. La carne de borrico y de caballo era un potaje que estaba a la orden del día en la marcha.
>
> La falta de calzado en la tropa imposibilitaba mucho las marchas. ¡Qué de cuestas arriba, qué de cuestas abajo! Aquellos eran caminos para cabras y no para hombres. ¡Y qué de pedregales! En muchos senderos los pies destrozados de nuestros soldados han dejado señalada con sangre su huella.

También eran muchas las familias que seguían al ejército. Partía el corazón ver aquellas pobres mujeres, aquellas desgraciadas criaturas, marchando por el desierto acosadas por el hambre y la sed.

Tres veces se extravió el ejército. Y eso no es de extrañar. Hay parajes en las sierras que hemos recorrido, más enredados que el laberinto de Creta.

Toda la artillería tomada al enemigo en el combate del 27 tuvimos que dejarla enterrada en… No había mulas.

El día 17 del presente por la noche acampamos a tres leguas de Arica. Al siguiente día hizo su entrada el ejército. El jefe político y militar señor contralmirante Montero, exigió la entrega del mando del ejército antes de que entrara a esta plaza. La manera y términos en que fue formulada la exigencia no estuvo muy de acuerdo con la etiqueta oficial.

He notado la frialdad que manifiestan algunos de los que se encuentran aquí, por el glorioso ejército del sur. Esta atmósfera nos la han formado los señores dispersos Afortunadamente, arriba de estos hombres, está el país recto y severo en sus juicios y que sabrá estimar los hechos con entera imparcialidad.

El señor contralmirante Montero, se ocupa en estos momentos de reorganizar el ejército y alistarlo nuevamente en campaña. Ha emprendido la tarea con energía, decisión y entusiasmo, y si, como lo esperamos, hay constancia y tino, puede hacer mucho bueno. Todas las fuerzas nacionales aquí reunidas, se han organizado en ocho divisiones, compuesta cada una de dos batallones. Varios de los cuerpos del ejército del sur, se han refundido, pues habían quedado con muy pocas plazas.

El señor general Buendía, apenas se separó del mando del ejército quedó sometido al juicio. Ha sido muy visitado. El general Daza vino expresamente de Tacna a saludarlo.

Testigo presencial de la última campaña, he visto de cerca los hechos, y fácil me sería, con la imparcialidad que he empleado siempre en mis modestas tareas de la prensa, deslindar las responsabilidades que toca a cada uno de los actores. Pero no es el momento oportuno. Dejemos a la justicia militar que proceda con entera libertad; cuando ella pronuncie su fallo entonces vendrán los comentarios".

En efecto, ya Buendía en una carta a Prado[33], el 21 de noviembre desde Tarapacá, le había manifestado:

"Reservándome para cuando logre el honor de verme con usted y en el juicio a que, como he dicho a usted en mi parte, fecha de ayer (20), debo ser sometido y a que por mi parte quiero y pido, para dar cuenta de mis procedimientos, con la verdad de los hechos al consejo de guerra, que ha de pronunciar su fallo sobre mí".

En esa carta a que Buendía se refiere, también datada en Tarapacá, decía al señor coronel secretario general del supremo director de la guerra, en torno a la acción de San Francisco y defección de Daza, para que lo hiciera saber a Prado que:

"Deducidas las bajas sufridas en tan deplorable como criminal acontecimiento, continuarán la marcha sobre esa, en donde daré cuenta de todo lo ocurrido 'en el juicio a que espero ser sometido y desde luego pido', para probar en él que la desgracia sufrida el 19 de noviembre, ha sido por

consecuencia de la inesperada contramarcha de Camarones a Arica del capitán general (Daza) con las fuerzas que con tanta ansiedad han sido esperadas".

En el juicio entonces iniciado, comenta Basadre, el fiscal coronel Pedro P. Nieto, acusó a Buendía como causante de la pérdida de la batalla de San Francisco por las siguientes razones:

"1º. No haber acordado en junta de guerra el modo y manera de atacar al enemigo;

2º. No haber practicado un reconocimiento previo;

3º. Haber tenido en esos momentos a la tropa sin comer, descansar ni dormir y haber omitido el estudio militar de la localidad;

4º. No haber acordado un punto de reconcentración para el caso de retirada;

5º. Haber abandonado el campo de batalla".

A Suárez el fiscal le hizo los mismos cargos que a Buendía, y de haber emprendido la retirada en desorden con pérdida de gran parte del equipo. La acusación comprendió a los demás comandantes generales y otros jefes cuyos nombres especificó.

En realidad, el juicio a Buendía tuvo una serie de suspensiones y reactivaciones, que duraron hasta diciembre de 1891, cuando el Congreso lo declara prescrito.

Para concluir con el párrafo sobre el inicio de la desintegración territorial, es oportuno consignar los conceptos que sobre esta campaña vertiera Carvajal[34] en su conferencia en El Ateneo, a la cual ya se ha hecho referencia en páginas anteriores, sobre la captura de Pisagua:

"Así como Pisagua estaban varios puntos de la costa de ese litoral guarnecidos por pequeños destacamentos de observación. Fácil es comprender que esta medida tenía por objeto conocer con oportunidad el punto de desembarque del enemigo, para correr a atacarle antes que tuviese el tiempo de establecerse sólidamente; porque la misión encomendada a nuestro ejército era defender el departamento de Tarapacá y esta no podía llevarse a cabo de otra manera, en un litoral tan extenso, incomunicado por mar y separado de Arica por un inmenso desierto. Sin embargo, transcurrieron 17 días antes que dicho ejército estuviese en disposición de llenar su cometido, lo que según las relaciones oficiales fue debido a la falta de recursos de todo orden en que se le tenía.

Bajo tales condiciones llegó el ejército aliado a colocarse frente al cerro de San Francisco en la mañana del 19, que no le fue posible comprometer inmediatamente el ataque; porque sobre la fatiga de una marcha forzada de toda la noche, los soldados no habían comido durante 24 horas. Era, pues, necesario dar alimento y descanso a ese ejército para poder trabar la lucha en la actitud ofensiva que tanto su superioridad numérica como la actitud adoptada por el enemigo le asignaban.

Tal fue el plan del general en jefe de esas fuerzas, quien mandando dar rancho y descanso a su tropa, se ocupó en estudiar el ataque que había resuelto llevar a cabo al día siguiente. Pero permitidme que pase en silencio los motivos que trastornaron por completo las buenas disposiciones que dicho comandante se proponía adoptar: ellos pertenecen a otro género de examen.

La acción de San Francisco no fue en realidad una batalla, desde que solo una pequeña fracción de nuestras fuerzas tomó la ofensiva de una manera violenta e injustificable, sin recibir por consiguiente, apoyo alguno del resto, que no esperaba ni estaba prevenido para el combate. Sabido es que esta fracción coronó las posiciones enemigas, pero no pudo resistir la reacción ofensiva de nuestros adversarios ni el fuego que por la espalda recibía de los propios y se produjo así el primer desastre de la campaña terrestre, que dio a Chile un triunfo tan poco costoso como contrario a la condición defensiva en que se colocaron sus tropas.

El 27 de noviembre de 1879 se encontraban en Tarapacá 3 500 hombres próximamente de nuestro desgraciado ejército del Sur, porque aunque el número salvado del episodio de San Francisco fue de 5 000 más o menos, 1 500 habían tomado en la madrugada de ese mismo día el camino de Arica, punto obligado de reconcentración; estos 3 500 hombres descansaban tranquilos, ajenos a toda idea de combate y solo preocupados de reparar, en la medida de lo posible, el abatimiento sufrido por el hambre, la sed y el cansancio, a que habían estado por largo tiempo sometidos, para emprender a su vez la marcha sobre Arica.

En tal condición, se presenta en las alturas que dominan la estrecha quebrada de Tarapacá una división chilena compuesta de 4 000 hombres de todas armas, iniciando un ataque envolvente, tanto más seguro cuanto que además de la superioridad numérica y de sus buenos elementos contaba en su apoyo la imponderable fuerza que proporciona la sorpresa. Con todo, nuestros soldados no se desalientan por situación tan aterradora, toman la ofensiva y, en difícil y penoso ascenso, salvan las ásperas laderas de su encierro, bajo un mortífero fuego del enemigo apostado, para continuar en el terreno que este ocupaba una lucha obstinada de 9 horas en que la victoria coronó el heroico valor de los soldados peruanos.

Como se ve, el triunfo aquí fue obra de la marcada superioridad moral adquirida por nuestras tropas al tomar la actitud ofensiva, secundada por la fuerza de su orden de batalla, al que la inteligencia de sus jefes y la naturaleza del terreno que impedía cubrir un largo frente, dieron el valor suficiente para renovar con oportunidad los esfuerzos. Sin embargo, no es menos cierto que la ciega confianza de que estaban poseídos nuestros enemigos, no diré de vencer, sino de rendir sin combate a nuestras fatigadas tropas, confianza que por primera y única vez sintieron durante toda la guerra, y el oportuno refuerzo de los 1 500 hombres que regresaron del camino de Arica, ejercieron una influencia muy marcada en el éxito de la batalla.

Con este triunfo quedaron nuestras tropas dueñas de su terreno, pero al frente de un nuevo enemigo, poderoso e invencible: la falta de recursos de todo género. La victoria no había obtenido otra ventaja que la de poder continuar la retirada a que se había dado principio, dejando al enemigo dueño absoluto del departamento de Tarapacá, adquirido con la misma facilidad y fortuna con que hasta entonces había dado cima a todos sus planes.

Ahora puedo asegurar que este resultado era lógico y que nuestra imprevisión fue la causa de la pérdida del ejército y de los elementos que la falta de cálculo había destinado a la defensa de ese departamento.

En efecto, la defensa de Tarapacá era esencialmente marítima, desde que los lugares habitados de ese departamento forman un núcleo rodeado de un

lado por el mar y del otro por el desierto: sus condiciones eran, pues, las de una isla a que el sitio o el asalto, habrían al fin dado acceso. Por eso es que nuestros enemigos, con verdadero cálculo, no decidieron el desembarque, antes de destruir nuestras fuerzas marítimas que aunque no representaban un poder suficiente al frente de las suyas, mantenían sin embargo una línea de comunicación entre nuestro ejército y su base de operaciones que era Arica, a la vez que amenazaban su línea de comunicaciones y base de operaciones que estaba en el mar, obligándoles a mantener sus buques reconcentrados e impidiéndoles el libre uso de ellos.

Dueño el enemigo del mar, tenía aseguradas sus comunicaciones y podía poner el pie en tierra en Pisagua, Mejillones o Iquique, o en los tres puntos a la vez, con su retirada resguardada por sus buques, verdaderos fuertes y almacenes de depósito inaccesibles a nuestras tropas y dejar a estas con un desierto escaso de todo recurso a retaguardia. Cualquiera de estos lugares era, pues, un punto decisivo de maniobra, insostenible para nuestras tropas y de fácil acceso para las contrarias; y en particular Iquique, capital del departamento y lugar de reconcentración de nuestro ejército, era más aun, el punto estratégico decisivo, el objetivo principal del enemigo, cuya posesión debía conducirle a la ocupación definitiva y absoluta de dicho departamento.

Suponed aún que en tales condiciones le hubiese sido posible retrogradar con el ánimo de reconquistar Iquique; el Jefe chileno habría podido resistir con ventaja o, en último caso, reembarcarse llevando consigo cuanto recurso local le hubiese sido posible, después de inutilizar todos los elementos de defensa de la localidad y, sobre todo, privando a esta del agua que elaboraban las condensadoras.

Y así, manteniendo a nuestro ejército en continuo movimiento, lo habría fatigado, hecho consumir sus provisiones y reducido a ser víctima del cansancio, del hambre y de la sed, o hecho retirar a Arica o Camarones, dejándole la libre posesión del departamento.

Perdida nuestra fuerza en el mar, estaba perdido el departamento de Tarapacá, y si entonces hubiese precedido una opinión acertada, esta se habría dirigido a retirar inmediatamente nuestras fuerzas para salvarlas de una pérdida segura y poder constituir en Arica una seria resistencia y una amenaza constante al departamento recién conquistado.

Pero todo ha sido lógico, señores, y nunca encontrarán mejor aplicación los siguientes conceptos del mariscal Gouvion Saint-Cyr: 'Si las primeras disposiciones que forman la parte más esencial y la base de un plan de campaña son viciosas, nada feliz puede esperarse de su ejecución. Un general en jefe es tanto menos excusable al descuidarlas cuanto que si bien ella es la parte más importante de una operación, también es la más fácil. Siempre tiene el descanso necesario para concebirla bien; opera solo en su gabinete, al abrigo de las inclemencias del tiempo y de toda clase de peligros, puede si lo juzga necesario, rodearse de consejos. Las grandes dificultades quedan reservadas para la ejecución. En esta es donde se presentan en tropel y de todas maneras, a tal punto que es muy difícil hacer ejecutar las mejores disposiciones; pero la ejecución de las malas, salvo favores muy particulares de la fortuna, se hace imposible y las primeras faltas arrastran todas las demás'.

Así al juzgar los acontecimientos de esta primera época de la guerra, se puede lógicamente asegurar que los desastres en ella sufridos fueron

> decisivos; todas las demás han sido la consecuencia del primer error. Entonces perdimos nuestra escuadra y nuestro ejército; después, sin escuadra y con masas improvisadas que no eran ejércitos, continuamos la guerra, y con ella la pendiente de los desaciertos que debían fatalmente conducirnos hasta el extremo de ver nuestra Capital, todo nuestro litoral y parte del interior; no simplemente ocupados, sino completamente conquistados por el enemigo".

Aleccionadora descripción de Carvajal, que aunque extensa se ha reproducido por formar parte de uno de los poquísimos análisis realizados por los sobrevivientes de la guerra y que, definitivamente lleva a la conclusión de la inexistencia un plan de campaña válido, primero para la recuperación del territorio boliviano ocupado, ni después para la defensa de la integridad territorial del Perú. Lo cierto era que, en poder de Chile quedaba íntegra una rica región.

El 25 de noviembre el vicepresidente La Puerta, emitía una proclama[35], de la cual se extracta lo que sigue:

> "Conciudadanos:
>
> Nuestras armas terrestres y marítimas han sufrido desastres parciales en el Sur de la República. Efímera será la ocupación del territorio. Tenemos soldados, tenemos armas, y pronto tendremos elementos de otro género. Los recursos del país son inagotables, como son inextinguibles su patriotismo y su valor bélico. Fe y confianza en el porvenir; agrupaos en torno del Gobierno y pronto veréis surgir ejércitos y 'armadas' que se harán temibles por su valor y heroísmo en los combates.
>
> Conciudadanos:
>
> La capital, centro indispensable para la formación de nuestros ejércitos, verá en breves días desfilar de sus cuarteles legiones numerosas que, engrosadas en su tránsito al cuartel general del Sur, darán a este la seguridad del poder para destruir al enemigo.
>
> Peruanos:
>
> Todos de pie y con la fe de la victoria. De mi parte os prometo que nuestros enemigos serán arrojados en el tiempo preciso de nuestro territorio y de nuestros mares".

Esta era obviamente una acción psicológica sobre la población limeña en especial, que tuvo como resultado que en Lima se constituyera al día siguiente un "Comité de Defensa Nacional" de carácter permanente, compuesto de ciudadanos en aplicación de la garantía que les acordaba el artículo 29 de la Constitución Política del Estado. El acta con que se constituyó este Comité se reproduce en el *ANEXO B*, de la cual se aprecia aprobación de una protesta de fecha 3 de diciembre. Todo ello iba conformando una apreciación popular de desconfianza en la conducción política, en la dirección de la guerra y en los aliados, como se verá más adelante en la sesión que realizara el 16 de diciembre en la noche, y la visita de una comisión que se efectuó ese día.

En efecto, la prensa boliviana emitía algunas opiniones, sobre todo en torno a la retirada de Daza en Camarones, y entre otras cosas expresaba:

"Se complica por momentos la situación de los aliados en el teatro de la guerra, puesto que se suceden con rapidez vertiginosa los acontecimientos.

No acabábamos de darnos cuenta sobre la ocupación de Pisagua, cuando viene a reagravar nuestra angustia el desastroso desenlace del combate de San Francisco, que es a nuestro modo de pensar, una de las pérdidas más serias que pudieran experimentar nuestras armas. No se oculta a primer golpe de vista, que la retirada de Camarones influyó demasiado para el triunfo del enemigo. Comprometió la seguridad de la división en retirada y el éxito del combate de San Francisco. Este es el cargo último que el pueblo formula contra el capitán General (Daza), esperando oír sus excusas para lanzar o no sobre él su terrible anatema. La alianza ha sido seriamente comprometida, y es necesario se aclare por todos los medios de investigación, el móvil de la retirada de Camarones. Los cargos contra los que la provocaron se formulan de pronto así:

- Haber traído la derrota de San Francisco.
- Haber dado lugar a que la división retirada caiga en desprestigio y comprometa el nombre boliviano ante su aliado el Perú, esto es, si no ha decidido del mal éxito final; porque muy poca confianza nos inspira la idea de que se repararán los males con el buen suceso del choque que se espera en Tacna.
- El será tan desgraciado o más, si cabe, en caso de que tenga lugar, pero no lo creemos, si se atiende a que la evolución de Arica ha entorpecido todas las operaciones.
- Por escrúpulo de comprometer la alianza, en Bolivia no se quiso reemplazar al que mal comanda el ejército boliviano"[36].

El 3 de noviembre, el ministro norteamericano I. P. Christiancy[37] informaba al Departamento de Estado de Estados Unidos que, entre el 29 y 31 de octubre había recibido información de los buques de la carrera de la P. S. N. C., que se preparaba el embarque de una gran fuerza para un ataque en las proximidades de Lima, expectativa que crecía día a día, pero que él no lo consideraba como un buen curso de acción para Chile. Pero a eso de las 3 p.m. del 2, llegó a Lima un telegrama del general Prado desde Arica, manifestando que frente a Pisagua había 16 buques chilenos intentando un desembarque de tropas; que el combate había durado unas cinco horas, sin éxito. Pero a las 5 p.m. volvió a telegrafiar anunciando que los enemigos habían capturado Pisagua y que el general Buendía se había retirado a San Bernardo, (sic) (era San Roberto) un fuerte en el camino a Iquique, y que los chilenos trataban de desembarcar otra fuerza en Chucumata (sic). Esta era la situación hasta las 9 p.m. del 2. Christiancy estimaba que el gobierno chileno aún tenía la esperanza de que los bolivianos abandonaran al Perú, y se unieran a Chile para arrebatarle la provincia de Tarapacá, rica en salitre, y entregársela a Bolivia en compensación por el territorio boliviano capturado. Comentaba que un sector en Bolivia favorecía esa actitud, mas no así el presidente Daza y su gobierno. Pero decía que "ninguna razón que pudiera parecer válida para los países civilizados, podía ser una guía útil para una conclusión correcta cuando Bolivia era uno de los factores del problema".

El 19 de noviembre, ya con mayor información, Christiancy escribía nuevamente al Departamento de Estado, y manifestaba que también se había efectuado otro desembarco en Junín, que los chilenos habían avanzado hasta Agua Santa tomando posesión del ferrocarril desde Pisagua, y que el 11 de noviembre el general Daza salió de Arica con 4 000 hombres hacia el sur por tierra, para unirse a las fuerzas aliadas en Pozo Almonte, y que reunidos atacarían a las fuerzas chilenas. Después del 11 no había más noticias confirmadas, excepto que los chilenos habían cortado el cable entre Iquique y Arica, y que el 15 una fuerza naval enemiga había restablecido el bloqueo de Iquique, lo que le fue confirmado por carta del 15 del cónsul americano en Iquique, cuya carta recién la recibió el 26, según los términos que ya se han comentado. También informaba, por un telegrama del 18 desde Arica, que el general Daza había regresado a Arica.

En otra carta del 26, ya Christiancy da cuenta de la derrota en San Francisco y añade detalles de la retirada de Daza, en el sentido de que se la consideraba como una falta de lealtad, lo cual era difícil definir, pues el ministro boliviano Zoilo Flores no había sido visto desde el 22.

Por último, el 3 de diciembre, Christiancy informaba que Chile había ocupado Iquique, y que el 28/29 de noviembre dos buques de la escuadra de ese país se habían presentado en Arica y comunicado el bloqueo de ese puerto, notificando a los buques neutrales que tenían diez días para terminar sus operaciones. También informaba de la captura de la *Pilcomayo* por el *Blanco* el 18 de noviembre, y que en la mañana del 9 de diciembre (sic) el general Prado había llegado al Callao en un vapor de la P. S. N. C. (había llegado el 29 de noviembre en el vapor *Lima*). Asimismo, comentaba que en los periódicos vespertinos se había incluido un telegrama llegado de Arica con fecha 3 (de diciembre), a 10.45 a.m., originado por Montero destinado al presidente, dando cuenta de la victoria peruana en el combate del 27 en Tarapacá; y que otro telegrama también del 3 de diciembre originado en Mollendo a 1.28 p.m., del prefecto de Arequipa al presidente, contenía términos parecidos. Cabe anotar que estos mensajes, tanto desde Arica como desde Mollendo, eran cablegramas, y que si bien podía ser cierta aquella noticia de que los chilenos hubieran cortado el cable, en efecto lo hicieron después de la ocupación de Iquique pero con el tramo Iquique–Arica, y que estuvieron muy interesados para que se estableciera entre Antofagasta-Iquique, en razón de que estratégicamente su base de operaciones la desplazaban de Antofagasta a Iquique, más cercano y conveniente para la futura campaña de Tacna.

Sin embargo, el ministro T. A. Osborn en Chile, no era tan ampuloso en sus informaciones al Departamento de Estado, y recién el 5 de diciembre informaba que según una nota del ministro de Relaciones

Exteriores, quedaba notificado de que el 27 de noviembre la escuadra chilena había establecido el bloqueo de Arica. Agregaba Osborn sin mayores detalles, que los puertos de Iquique y Pisagua, ya estaban en poder de Chile, y abiertos al comercio.

El ministro británico en Lima Spencer Saint John[38], al dar cuenta a su Gobierno con fecha 5 de noviembre, de los sucesos posteriores a su último informe del 29 de octubre, manifestaba que el 1º de noviembre habían llegado a Lima noticias telegráficas de que la expedición chilena salida de Antofagasta se temía se dirigiera a Lima. Este rumor fue desvirtuado el 2 al conocerse que el desembarco se había producido en Pisagua y que los chilenos habían ocupado sus alturas después de una resistencia por parte de la guarnición boliviana, acción que duró ocho horas. Saint John comentaba:

> "Es difícil entender el objetivo de los chilenos al seleccionar Pisagua como lugar de desembarco, excepto que quieran fortificarlo como una estación central entre los ejércitos de Bolivia y Perú. Pisagua está cerca del límite norte de la provincia de Tarapacá que los chilenos esperan ocupar hasta que el Perú les pague los gastos de guerra, y es probable que sea la primera etapa de lo que Chile se propone hacer para dirigir sus fuerzas para expulsar a los aliados del territorio. Es, sin embargo, un procedimiento muy audaz. El Gobierno no ha publicado más telegramas del lugar de los hechos, a pesar de tener comunicación directa con el general Prado, Director de la Guerra. Esta reticencia de las autoridades ha producido grave descontento".

Como se ha visto en el capítulo anterior, el 6 de diciembre Prado promulga el decreto supremo por el que se cerraba al tráfico el puerto de Iquique, y en un decreto anterior se había cerrado el de Pisagua.

Pues bien, el 16 de diciembre el ministro Saint John oficiaba al ministro de Relaciones Exteriores del Perú, llamándole su atención sobre esos cierres y al respecto decía:

> "El artículo 1° establece que el puerto de Iquique queda cerrado al comercio. Creo necesario señalar que esta prohibición solo se puede referir al comercio peruano, pues las autoridades ahora establecidas en esa ciudad declararon abierto el puerto al comercio y los neutrales lo utilizarán a menos que sean impedidos por un bloqueo efectivo.
>
> Los artículos 2º y 4º, a menos que se pretenda aplicar solo a los ciudadanos peruanos, no son compatibles con los derechos de los neutrales. Es imposible poner en vigencia una disposición por la que los propietarios neutrales de las fábricas de nitrato deban permanecer paradas mientras dure la guerra, especialmente cuando tienen todo el derecho de ejercitar sus legales ocupaciones y producir y exportar cualquier producto ahora y que legalmente podían realizar antes de la guerra.
>
> Al hacerlo, no serán sujetos de multas o cualesquiera otras exigencias cuando la provincia de Tarapacá regrese bajo la autoridad de esta República, pues solo habrán actuado de acuerdo a sus estrictos derechos legales.
>
> He considerado llevar este asunto a la atención de V. E. para prevenir la posibilidad de futuros malentendidos.

> También señalaré que la suspensión de un comercio directo del Callao a los puertos de Pisagua e Iquique será tremendamente dañino para el comercio peruano, pues pondrá en manos de los comerciantes de Chile, el suministro que requiere la importante provincia de Tarapacá".

El 22 de diciembre, St. John informa a su Gobierno acerca de la promulgación del decreto sobre cierre de Iquique, y también de Pisagua, señalando haber varios artículos del primero que había analizado y determinado la imposibilidad de ponerlos en vigencia, y anexando el oficio antes referido del cual aún no había recibido respuesta, manifestaba:

> "Como las autoridades chilenas ahora en poder de los puertos de Pisagua e Iquique los han declarado abiertos al comercio, he señalado que no es posible, excepto por un bloqueo, impedir a los neutrales de traficar en esos puertos y que el único afectado por el decreto será el comercio peruano. El artículo 2º es inaplicable y el 4° es injusto e ilegal, pues condenaría a los propietarios privados a interrumpir su producción y exportación, a medida que se imponga una fuerte multa, si los peruanos recuperan la posesión de la provincia de Tarapacá".

La queja de St. John ante el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, mereció la aprobación de Londres. Además, el Perú no tenía poder naval para impedir dicho comercio.

Como se puede apreciar, esta no fue la actitud de St. John ni de su Gobierno cuando Williams Rebolledo decretó el bloqueo de Iquique al comienzo de la guerra. Era también la demostración de lo que antes Christiancy dijera sobre la inclinación en esta guerra de la protección de los intereses comerciales ingleses.

2.1.8 Continúa la disputa por el control del mar

Luego de su llegada al Callao, el comandante general de la 2° División Naval, capitán de navío Aurelio García y García, mediante un oficio del 13 de octubre al comandante general de Marina[39], insistía sobre el asunto del montaje de un cañón de a 40, como sigue:

> "El 26 del pasado tuve el honor de dirigirme a US. solicitando que en el día se trasbordara a esta corbeta un cañón de a 40 rayado sistema Armstrong perteneciente a la *Chanchamayo* y que se encuentra a bordo del *Talismán*; no recayó entonces resolución alguna a ese respecto y por esa razón el buque ha carecido de ese poderoso elemento. En el mismo oficio solicité con igual insistencia dos ametralladoras con sus municiones respectivas que existen en el Arsenal y tampoco fueron remitidas a bordo. Hoy señor Comandante General la necesidad es notablemente más apremiante y en tal virtud reitero mis pedidos, esperando que reconocidos por US. los bien entendidos intereses de la Nación, hará obviar toda dificultad y ordenar en tiempo oportuno se pongan a mi disposición los elementos que solicito".

El 16 de octubre de la Haza oficiaba al director de Marina:

> "El señor capitán de navío Comandante General de la 2ª División Naval en la comunicación que tengo la honra de acompañar a esta, insiste en la pretensión de que se coloque en la corbeta de guerra *Unión* el cañón de a 40 sistema Armstrong que hoy tiene montado el vapor transporte *Talismán*.
>
> Esta Comandancia General al elevar la citada comunicación se halla en el caso de repetir lo que expuso en el oficio de 27 de setiembre próximo pasado Nº 1445, que es como sigue:
>
> Como la colocación en el vapor *Talismán* del cañón que se solicita tuvo lugar por orden de S. E. el Supremo Director de la Guerra, esta Comandancia General cree que para acceder a la petición del señor Comandante General de la 2ª División Naval cualesquiera que sean los motivos que para ello se aleguen, es indispensable que él tenga conocimiento de este procedimiento".

El director de Marina, Elcorrobarrutia, en su proveído del 20 de octubre, devolvía el expediente para que se informara si el cañón en cuestión instalado en el *Talismán* prestaría mejores servicios a bordo de la corbeta, y si el transporte ganaría en sus operaciones marineras al retirársele dicho cañón.

En tal virtud, el 26 de octubre de la Haza informa:

> "Pasé a examinar con detención el cañón de a 40 montado en el vapor transporte *Talismán*, en virtud de orden de S. E. el Supremo Director de la Guerra que fue aprobado por el Ministerio del ramo; y con un resultado puedo asegurar a V. E., que el buque resiste perfectamente esa pieza, sin alterar en lo menos sus condiciones marineras.
>
> En cuanto a la corbeta de guerra *Unión*, creo muy necesario se le coloque una pieza igual; pero a mi pesar paso por el sentimiento de repetir a V. E., lo que antes de ahora he manifestado, respecto a no existir en este Arsenal un solo cañón rayado, por haberse mandado una al Sur y colocadas otras en los buques de guerra y transportes de la Escuadra".

El martes 4 de noviembre en la mañana, el comandante general de Marina recibía un oficio del director de Marina de fecha 2, referente a la condición de la corbeta *Unión*. Para informar con la mayor exactitud posible, dispuso que el director de Obras de la Factoría Naval y el inspector de Máquinas practicasen una minuciosa inspección y determinaran con precisión la fecha en que podría hacerse a la mar. Según el informe que le presentaron en el mismo día, la corbeta podría zarpar recién el domingo 9 en la noche[40].

Al respecto, de la Haza hacía notar que el sábado 1º de noviembre había concurrido con lo opinado por un ingeniero Armstrong, en el sentido de que estaría lista en cuatro días más, esto es, el miércoles 5 de noviembre, pero añadía un concepto *sui generis*, que es pertinente anotar:

> "Siendo esos trabajos materiales y peculiares a los maquinistas, a ellos únicamente tienen que sujetar sus opiniones los Jefes de Marina: práctica establecida en todas las naciones del mundo".

Por otra parte, de la Haza resaltaba que la exigencia de alta presión de vapor en las calderas para evadir a la escuadra chilena el 8 de octubre, había producido algunas averías en ellas, y que:

"Llamando la atención de US. en cumplimiento de mi deber sobre el origen de aquellos daños, respecto a los que me permití antes de ahora emitir mi opinión corroborada hoy por la junta de ingenieros, creo muy oportuno hacerle presente, que las reparaciones que demanda la *Unión* es imposible acelerarlas en manera alguna, porque siendo trabajos interiores de las calderas no puede ni aumentarse el número de operarios.

Dígnese US. someter esta comunicación al conocimiento del señor general Ministro del Ramo para que en vista de ella pueda persuadirse que no depende de esta Comandancia General la demora que sufre la *Unión* en su pronto apresto, indicándole que habiéndome constituido a bordo de ese buque, me he convencido que su maquinaria está expedita, no sucediendo lo mismo en cuanto a dos de las cuatro calderas que tiene por los motivos que llevo indicados".

Es decir, que según lo informado por de la Haza, la corbeta no estaría lista hasta el 9. Sin embargo, conforme se ha visto en el capítulo anterior, el Consejo de Ministros en sesión del 4 de noviembre, ante el urgente envío de pertrechos que reclamaba Prado, acordó contestarle que el *Chalaco* estaba listo para zarpar en el día, pero que la *Unión* lo estaría el viernes 7 en la noche, y que se esperaba una respuesta de su parte. Este era el acuerdo, pero no hay información sobre si le envió o no el telegrama respectivo, ni si hubo alguna respuesta.

Asimismo, no hay información sobre por qué el Consejo de Ministros acordó como fecha de salida para la corbeta el viernes 7, cuando en el mismo día de la sesión el comandante general de Marina daba como fecha el domingo 9.

Entretanto, la *Pilcomayo* fondeaba en el Callao el 6 de noviembre a las 8 a.m. procedente de Arica, de donde había salido en la noche del 3, por orden del director supremo de la Guerra[41], para que su comandante desempeñara una comisión importante, según Ferreyros, ante el ministro de Guerra y Marina, que obviamente era la carta que Prado escribiera a La Cotera con fecha 3, aunque también envió otra a La Puerta. A continuación la carta que La Cotera contesta a Prado:

"Con la llegada de la *Pilcomayo* he tenido el gusto de recibir su tan apreciable como respetable carta del 3,y por ella tengo consuelo de saber que aún no ha ocurrido nada notable por ese departamento.

Conforme a las indicaciones que US. se ha dignado hacerme, le remito en la *Pilcomayo* cuanto me ha sido posible reunir de municiones, pues aquí hay una excesiva escasez de ellas; van también las piezas de artillería pertenecientes a Bolivia, con un aumento considerable en proyectiles que se han construido en la factoría de Bellavista; y estoy alistando algunas pacas de forraje, que marcharán mañana, y que aun cuando no son en el número que yo quisiera, le servirán de mucho alivio.

No puede US. calcular el descuido que ha habido respecto a la provisión de armas y demás útiles de guerra, y esta circunstancia es la que hoy nos impide cumplir dignamente sus pedidos; se ha favorecido la idea de que los enemigos

jamás nos atacarán por tierra, y desdeñosamente no se han ocupado de hacer traer un número competente de armas y municiones, limitándose a pequeños pedidos que no bastarán ni para un diminuto ejército; también las personas encargadas de la remisión de esos objetos han sido incompetentes, y esa es la causa de que nada haya venido arreglado; nos han mandado ametralladoras sin carga, un escasísimo número de cápsulas Remington, y lo más escandaloso todavía es el solo haber considerado 500 000 tiros para todos los 4 000 rifles Peabody que han remitido.

No se ha pedido ni una pieza de artillería, y ha habido absoluto olvido de todo lo que es equipo y menaje del soldado. La fuerza del ejército ha sido también descuidada que al hacerme cargo del Ministerio de la Guerra apenas se aproximaba a 5 000 hombres.

Así, pues, ya valorizará US. mis apuros para atender a las apremiantes circunstancias de la guerra, y a la posibilidad de una invasión por estos valles.

Últimamente he pedido a Estados Unidos y a Europa un número competente de armas, municiones, ametralladoras, piezas de artillería del último sistema y algunos otros artículos que espero nos empezarán a llegar pronto.

La maquinaria que ha venido para hacer cápsulas, ha resultado incompleta, faltándole las más importantes piezas pero con tesón y empeño voy consiguiendo que se arregle, y espero estará en estado de funcionar dentro de ocho días.

Por no retardar la marcha de este buque, termino recordando que soy todo suyo, y que debe tener confianza en la lealtad y buen afecto de su amigo y S.S."

La Patria, al dar cuenta del arribo de la cañonera, añadía que traía interesantes datos sobre el desembarco en Pisagua y que el periódico consignaba. Las misivas citadas motivaron una sesión del Consejo de Ministros el mismo 6, con la presidencia del general La Cotera, dándose lectura a aquella. Prado pedía el envío urgente de 4 000 hombres, 2 000 rifles, los cañones Krupp de Bolivia llegados al Callao, municiones y víveres. La Cotera dio cuenta también de la respuesta que había acordado con La Puerta. El Acta de lo tratado y acordado consigna[42]:

"El señor Ministro de Justicia dijo que la situación había cambiado por completo; que la guerra como consta de la correspondencia, está localizada en el Sur por haber desembarcado en Pisagua el ejército chileno y estar avanzando hacia el interior; que por consiguiente, y al menos por ahora no había nada que temer en los departamentos del centro de la República, y como consecuencia de esto debía hacerse como lo ha manifestado en otras oportunidades, toda clase de esfuerzos para remitir sin pérdida de tiempo al Director de la Guerra cuanto ha pedido. El señor general La Cotera expuso: que no era militar ni político desarmar la Capital; que el pedido del Director de la Guerra no podía ser satisfecho por completo; y que remitiría cuanto fuese posible en los buques *Pilcomayo* y *Chalaco* que serían convoyados por la *Unión*; debiendo zarpar el primero en la noche de hoy –6 de noviembre– y los otros dos en la noche de mañana –7 de noviembre– que es para cuando puede estar reparada la máquina de la corbeta. El señor Ministro de Hacienda manifestó que por el último vapor mercante que zarpó del Callao había enviado 2 300 bultos conteniendo víveres y que por el próximo vapor siguiente mandaría igual cantidad que tenía expedita. Después de una

detenida discusión quedó acordado mandar cuanto fuese posible y se aprobó la citada contestación. El señor Ministro de Justicia salvó su voto repitiendo que no debía omitir (se) esfuerzo alguno para satisfacer por completo y sin demora el pedido del Director de la Guerra".

La estadía de la cañonera en el Callao fue breve, pues el mismo 6 a las 12 de la noche zarpaba para Arica, para cumplir con la conducción de una parte importante de los elementos pedidos por Prado. Ojalá, consignaba *La Patria* al dar cuenta de su salida, que consiga desempeñar su comisión sin tropiezo, salvando los numerosos peligros y obstáculos que puede hallar en su camino. El mismo diario, en su edición del 8, informaba que el vapor *Supe* llegado al Callao procedente de Mollendo, había avistado en la noche del 7 a la *Pilcomayo* frente a bahía Independencia. Nuevamente, *La Patria* informaba que merced a varios telegramas de Arica, el Gobierno tuvo conocimiento desde las primeras horas del 9 de su recalada en Mollendo, y luego de su llegada a Arica el 9 a las 9.30 p.m, conduciendo una buena cantidad de pertrechos de guerra y refuerzo de tropa. Entre lo conducido estaban los cañones Krupp llegados de Panamá, y adquiridos por Bolivia. Una noticia de Arica daba cuenta que a la llegada de la cañonera el *Cochrane* estaba más o menos a 10 millas del puerto[43].

El comandante general de Marina informaba al ministro de Guerra y Marina el 7, no solo sobre este hecho sino también detalladamente de lo que conducía, y que vendría a ser la última comisión que desempeñaría bajo pabellón peruano[44].

"Cumpliendo lo prevenido por US. en su muy estimable comunicación del día de ayer (6), a las 11 p.m. zarpó de este puerto para los del Sur la cañonera *Pilcomayo* después de haber recibido su comandante el señor capitán de navío grdo. D. Carlos Ferreyros las comunicaciones que US. y S. E. el señor general Presidente me remitieron. Conduce de pasaje al señor Dr. D. Mariano Álvarez y Secretario General de S. E. el Director de la Guerra, el teniente coronel de Bolivia D. José Manuel Pando y a un comisionado de esa Nación.

A bordo de ese buque se han embarcado los artículos siguientes

170	cajones con 1 000 cápsulas de Peabody	170 000
15	cajones con 2 000 tiros c/u id. id.	30 000
10	cajones con 20 000 tiros c/u Evans	20 000
400	cajones con 1 000 cápsulas c/u Remington 43	400 000
50	cajones con 2 000 cápsulas c/u Winchester	100 000
	TOTAL	720 000

182 Bultos, cañones, balas, pólvora y demás útiles pertenecientes a la artillería de Bolivia 9 cajones con 215 proyectiles para la misma artillería venida de la Factoría Naval de Bellavista.

Por falta de espacio no ha conducido este buque los que a continuación se expresan y que deberá transportar la corbeta *Unión*.

83 cajones balas
10 cajones saquetes de pólvora
4 Barriles de pólvora

> Creo conveniente hacer presente a US. que con lo que lleva la *Pilcomayo* perteneciente a la artillería de Bolivia puede hacer esta quinientos tiros por cañón, y que lo conducido por la *Unión* es la mitad de aquel cargamento calculándose a mil tiros por cada pieza".

Finalmente, el *Chalaco* al mando de Villavisencio, y la *Unión* al mando de Portal, zarparon en la mañana del sábado 8 de noviembre con destino a Arica. El transporte conducía el batallón Provisional de Lima Nº 2, al mando del coronel César Canevaro, así como pertrechos.

Según *La Patria* del 8 noviembre, presenciaron el embarque de la tropa, el ministro de Guerra y Marina y el general Osma.

Pero el *Chalaco* no solo desembarcó y descargó la tropa y pertrechos de guerra citados, sino que también por orden del director supremo de la Guerra[45], Villavisencio tuvo que desembarcar la artillería, armamento menor, pólvora y municiones del buque mismo. Cuando regresó al Callao, informó de ello a la Comandancia General de Marina, quien a su vez lo comunicó al director de Marina el 20 de noviembre, solicitando recabar del ministro la respectiva orden para su reposición por parte del Parque General de Artillería, en correspondencia con la disponibilidad del mismo, por supuesto.

La relación de lo entregado por el *Chalaco* de su inventario, fue lo siguiente:

2	cañones Voruz de a 68 con sus cureñas y todos sus útiles
2	id. Parrot de a 30 con sus cureñas y todos sus útiles
2	cañones Blakely de a 12 con sus cureñas y todos sus útiles
40	rifles Remington con sus sables bayonetas.
3 730	tiros para los rifles Remington
6	quintales pólvora de cañón
145	bombas de a 68
20	bombas de a 30
60	bombas de a 12
100	balas sólidas de a 30.

El comandante general de Marina al informar como se ha dicho, hacía notar que:

> "En cuanto a cañones Voruz de a 70 (sic), Parrot de a 30 y municiones para estos, ya sabe US. que no tenemos artillería rayada en el Callao y de consiguiente son innecesarios los proyectiles de los cuales tengo en número suficiente en este Arsenal; de consiguiente debe remitírseme solamente dos cañones de a 12 Blakely, sesenta tiros a bala para estos, cuarenta rifles Remington de a cincuenta con sables bayonetas; 3 700 tiros para estos y seis quintales pólvora de cañón Armstrong".

Por su parte, el general del Solar jefe del Parque informaba el 10 de diciembre que solo podía entregar mosquetones Remington, calibre 50 con chafarote, y sus municiones; pólvora Armstrong, y un cañón Broadwell de a 12, cuyos proyectiles se habían construido y existían en la Factoría de Bellavista. El resultado de las gestiones que el contralmirante de la Haza reiteraba el 12 de diciembre, no se ha podido confirmar.

Cuando el *Chalaco* se cruza con el *Blanco* el 18 de noviembre en su viaje al Callao, como se verá más adelante, estaba evidentemente desarmado.

El lunes 10 de noviembre en la tarde el convoy llegó a Mollendo. La corbeta aprovechó para reparar una falla en la planta de ingeniería que impedía se formase vacío en el condensador, zarpando en la noche una vez superada. El convoy llegó a Arica a las 10 a.m. del 11. Ahí encontraron a la *Pilcomayo*. De inmediato en la corbeta se emprenden nuevas reparaciones en los condensadores y bomba de aire. *La Patria* del 19, al comentar este viaje consigna que la *Unión* corrió peligro de ser sorprendida. El riesgo fue inminente, pues entre Mollendo y Arica la máquina se descompuso produciéndole una demora de más de 4 horas. Felizmente se arregló la pieza entorpecida.

Esta vez la reparación de la planta de ingeniería no fue todo lo satisfactoria que se esperaba. Julio J. Elías en una nota que consigna en la obra de Storace, hace referencia al parte de llegada[46], que con fecha 11 eleva Portal al contralmirante L. Montero, comandante general de las Fuerzas y Baterías de Arica:

> "Conforme a instrucciones del 8 de presente a las 11.30 a.m. zarpé del puerto del Callao, convoyando al vapor *Chalaco* que conducía a bordo al batallón Provisional de Lima Nº 2. Separado convenientemente de la costa y observando las precauciones necesarias, hice rumbo sobre el puerto de Mollendo, a donde sin que hubiera ocurrido novedad, fondeé ayer a las 4.30 p.m., quedando el *Chalaco* aguantado. Comuniqué por telégrafo con S. E. el Director de la Guerra y habiendo ordenado continuar sobre este puerto, lo verifiqué zarpando a las 6 p.m., pero teniendo una avería que reparar en la máquina ordené al *Chalaco* que siguiera adelante a media fuerza para alcanzarlo con oportunidad.
>
> Debo hacer notar a US. que la máquina del buque, después de las reparaciones que le han hecho en el Callao no ha quedado en perfecto estado, pues al dejar ese puerto hubo necesidad de demorar media hora para hacerle una reparación; por dos veces ha sido necesario aguantarse en la mar con igual objeto; ayer al fondear en Mollendo, no pude ir atrás en el momento preciso que se dio dicha orden y, últimamente, al dejar ese puerto, otra descompostura requirió dos horas de trabajo.
>
> Las guías (no habidas) que tengo el honor de adjuntar, manifestarán a US, los artículos que conduce la corbeta, con destino a este puerto. Como pasajero, ha venido a bordo el teniente 2° D. Ismael Meza".

El 16 de noviembre, Portal en otro oficio a Montero, daba parte sobre el grave estado de salud del alférez de fragata Fortunato Salaverry por lesión al corazón, que le producía "inesperados y repentinos ataques, durante los cuales perdía por completo la razón y aun se ponía en riesgo su existencia". Estaba, pues, incapacitado para prestar a bordo un servicio regular.

José Rodolfo del Campo viajó en la corbeta. *El Comercio* del 19 de noviembre publicaba su reseña fechada Arica, el 14 de noviembre[47]:

"Después de 28 días de estar fondeados en el Callao, hemos vuelto a la actividad de la vida de campaña. Hasta aquí vamos con felicidad, y confío en que, en adelante, la suerte de las armas nos sea propicia.

El viernes (7) de la semana pasada se dio orden a la *Unión* de alistarse para ir a la mar. Expedita la corbeta para desempeñar cualquier comisión que se le confiara y cuando solo esperaba la orden de partir, se le comunicó que su comisión se reducía a conducir a este puerto al Batallón Provisional de Línea Nº 2, fuerte de 600 plazas.

Como era muy natural, el Comandante Portal, en cumplimiento de su deber y a fin de poner a salvo su responsabilidad, observó tal orden haciendo ver que era materialmente imposible que el buque de su mando pudiera transportar esa gran cantidad de soldados; porque no tenía donde acomodarlos, ni bodegas suficientes para contener el parque de dicho batallón, pues las del buque se hallaban repletas con los pertrechos de guerra que se había embarcado.

Las poderosas razones expuestas por el Comandante Portal, apoyadas por varios jefes de marina, hicieron variar de opinión al señor Ministro de la Guerra y lo decidieron a adoptar otra medida. Resolvió en consecuencia, que el Batallón Provisional Nº 2 se embarcara en el *Chalaco*, que, convoyado por la *Unión*, fuera traído a este puerto.

Dispuesto todo convenientemente y acordadas por los comandantes de la *Unión* y del *Chalaco* las precauciones que debían guardarse para el buen éxito de tan peligrosa comisión, abandonamos el fondeadero del Callao a las 12 del día del sábado 8, con rumbo al Sur.

Al amanecer del domingo, se distinguió un vapor que navegaba pegado a la costa temiendo que fuera enemigo, el *Chalaco* se abrió un poco de tierra y nosotros fuimos a reconocerlo. Pronto vimos que era uno de los vapores caleteros de la P. S. N. C., por cuya razón volvió a tomar su rumbo el *Chalaco* y siguió el convoy.

Navegando sin más novedad, llegamos al puerto de Mollendo en la tarde del lunes, con el objeto de anunciar al Director de la Guerra nuestro arribo a aquel puerto y recibir nuevas órdenes. Estas no se hicieron esperar y, con la confianza de encontrar expedito el paso, zarpamos con rumbo a Arica.

A nuestra salida de Mollendo, dejamos fondeado allí al vapor *Memphis*, de la compañía Kosmos, que debía continuar viaje al Sur y que lo efectuó poco después que nosotros salimos.

A la mañana siguiente, esto es, el martes 11, fondeamos en este puerto con la satisfacción de haber desempeñado cumplidamente la arriesgada expedición que se confiara a la *Unión* y al *Chalaco*.

A las 10 de la mañana estaba desembarcando el Batallón del señor Canevaro y desfilaba en el mayor orden al cuartel que al efecto se le tenía preparado.

Por tren de 3 p.m. marcharon para Tacna tres compañías del referido cuerpo, quedando las tres restantes expeditas para partir al día siguiente.

Cuando llegamos a este puerto desfilaba la División boliviana al mando de su Capitán General, Daza, que parece debe juntarse con nuestro ejército de Iquique y marchar juntos sobre el enemigo. El general Prado acompañó a su aliado y amigo el general Daza, hasta una legua de la ciudad.

Las proclamas y demás pormenores de esta marcha les comunicará a US. el otro Corresponsal estacionado en Arica. Corren en tierra distintos rumores acerca de nuestra próxima expedición. Pero todavía no sabemos nada que se relacione con ella.

De la escuadra enemiga se dice que el *Cochrane* está en Pisagua y que los otros buques han ido a Antofagasta por más tropas. Nuestro Ejército del Sur continúa en Pozo Almonte y el chileno en Agua Santa. Espérase de un día a otro que se dé la primera batalla.

A última hora he sabido que el *Trujillo* parte para el Callao y aprovecho la oportunidad para mandarles esta desaliñada correspondencia. Hasta otra ocasión".

2.1.8.1 Bloqueo y rendición de Iquique ¿Qué pasó?[48]

Días después de la captura de Pisagua, el *Blanco* al mando del capitán de fragata L. A. Castillo, se incorpora a la fuerza naval chilena en el norte. A su bordo está el comandante en jefe de la Escuadra, contralmirante Galvarino Riveros, quien recibe del ministro de Guerra y Marina en Campaña R. Sotomayor el 13 de noviembre, las instrucciones a que se sujetarán las operaciones navales próximas:

"I.- Entra en los planes del Gobierno que se establezca estrictamente el asedio del ejército Perú-boliviano que tiene sus posiciones de Pozo Almonte a Iquique y Molle. Menester es para ello que US. bloquee de nuevo Iquique y Molle, ejerciendo activa vigilancia sobre las caletas de Chucumata y Patillos. A esta operación destinará US. los buques que juzgue más a propósito, que son, según lo expuesto por US., el *Cochrane*, la *Covadonga* y a su tiempo la *Magallanes*.

II.- Recomiendo a US. que en todo aquello que no ocasione perjuicio a sus operaciones, guarde a los neutrales las consideraciones que son de estilo entre países amigos. Debe, especialmente, conceder a los buques que se encuentren cargando en el puerto bloqueado el plazo de diez días para completar su cargamento.

En cuanto a la introducción de los artículos destinados al ejército enemigo por buques neutrales, es inútil que diga a US. que cualquier relajación de la más estricta severidad contrariarán profundamente la acción de nuestras fuerzas terrestres.

No contando por ahora la escuadra con elementos suficientes para establecer el bloqueo de las caletas de Chucumata y Patillos, US. destinará uno de los buques a cruzar con frecuencia hasta la altura de esos lugares, extendiendo su vigilancia hasta cerca de Tocopilla.

III.- Considero que sería de buen efecto y de positivo resultado que US. o el jefe de las fuerzas bloqueadoras notificasen sin demora al jefe de armas de la plaza bloqueada que la primera tentativa que se hiciere a aplicar torpedos contra los buques bloqueadores o sus embarcaciones, tendrá por consecuencia inmediata el bombardeo de la población hasta dejarla reducida a cenizas.

IV.- En cuanto a la costa enemiga al Norte de este puerto, bastará por de pronto que US. la haga recorrer regularmente por alguno de los buques de la escuadra, que sería, según concepto expresado por US., la *O'Higgins*, siempre que esta nave esté eximida del servicio de convoyar transportes, y posteriormente la *Chacabuco*.

V.- Una operación previa de considerable importancia que recomiendo a US. y a la cual US. atribuye todo el alcance debido, es la de cortar el cable

telegráfico, que permite a las fuerzas enemigas de Iquique comunicar con las de Arica y Lima.

Para efectuarla de la manera más eficaz posible, convendría levantar en Arica los chicotes Sur y Norte del cable y recoger a bordo del buque comisionado para ello cierto número de metros".

Así, pues, encontrándose aún en Arica la *Unión*, *Pilcomayo* y *Chalaco*, el blindado *Cochrane* en cumplimiento de las instrucciones antes señaladas, se presenta en Iquique el 15 de noviembre y su comandante Latorre remite al jefe político y militar del departamento de Tarapacá, la nota siguiente:

"Por orden del Supremo Gobierno de Chile, vengo a establecer el bloqueo de este puerto y de sus caletas vecinas.

Lo notifico a US. previniéndole que, en atención a los intereses de neutrales, tengo instrucciones para conceder un plazo de 10 días a los buques con bandera neutral, surtos en estas aguas, a fin de que completen su cargamento y zarpen del fondeadero.

Debo también prevenir a US., que en el caso de ser amagados los buques de mi mando, ya sea por torpedos, ya sea por cualquier acto de hostilidad, efectuados por fuegos de esta plaza, me veré en la dolorosa necesidad de romper el fuego sobre la población, siendo US. en tal emergencia, responsable de todos los daños que se originen".

La respuesta no se hizo esperar, y el mismo día el prefecto del departamento de Tarapacá, general R. López Lavalle contestaba a Latorre en estos términos:

"Quedo enterado del oficio de US. de fecha de hoy, en que me comunica el establecimiento del bloqueo de este puerto y sus vecinas caletas.

Por lo demás, las dependencias militares de la plaza, cumplirán su deber como mejor convenga".

Informado Prado de dicha notificación envía a La Puerta el mismo 15 el telegrama:

"*Cochrane* y *Covadonga* intiman bloqueo de Iquique y caletas".

A su vez, el corresponsal de *El Comercio* comunica a este periódico en el mismo día:

"Jefe escuadra chilena notifica bloqueo".

El Gobierno, pues, quedaba avisado de esta nueva situación que venía a ensombrecerla más aún, aunque esperada.

Los días transcurrieron y los buques mercantes aceleraron sus operaciones de carga y descarga para evitar, llegado el 25 de noviembre, cualquier problema por el bloqueo. La división bloqueadora estaba conformada por el *Cochrane* y *Covadonga*.

Como se ha visto por los relatos anteriores, las fuerzas del ejército habían desocupado Iquique, Molle y demás caletas para unirse al ejército de Buendía. También debían reunírsele los efectivos que permanecían a cargo del coronel Ríos en Iquique, según orden telegráfica del general de Buendía, conforme lo consigna este general en su carta a Prado desde Tarapacá el 21 de noviembre:

> "He telegrafiado al señor coronel Ríos, para que con la celeridad que le sea posible venga con la división de su mando a reunírsenos".

En cumplimiento de esa orden, quedaba pues en Iquique una pequeña guarnición que, evidentemente, no podría operar las baterías que tanto trabajo había costado equipar, instalar y dejar expeditas, es decir, que había con qué mas no con quién oponer resistencia a un desembarco del enemigo.

Así las cosas, el prefecto López decidió retirarse el 22 de noviembre junto con el pequeño destacamento, decisión que comunicó a Prado, quien el 23 pasaba a La Puerta el telegrama siguiente:

> "Fuerzas de Iquique retiradas 21, por orden de Buendía datada Pachica. Prefecto entregó Iquique a cónsules sin siquiera intimación enemigo. Llegado hoy, puesto preso. Parte ejército Tarapacá; resto ignórase".

La formalidad de la aceptación de tan trascendente encargo, se materializó conforme lo indica el Acta suscrita por los cónsules, cuyo contenido se transcribe en el *ANEXO C* del cual se observa, sin embargo, que quien hiciera la entrega fue el coronel Ríos.

El mismo 22 a las 5.30 p.m., según informase Latorre al comandante en jefe de la Escuadra, se le presentó el cónsul de Estados Unidos, decano del Cuerpo Consular en Iquique, acompañado de los cónsules de Alemania, Inglaterra e Italia, para comunicarle que a las 3 p.m. de ese mismo día, las autoridades civiles y militares habían abandonado la plaza después de haberles hecho la entrega de Iquique, lo cual cumplían con comunicárselo para que actuara en consecuencia. Asimismo, solicitaron que se permitiera salir del pueblo a gran número de habitantes peruanos que lo deseaban, a lo que Latorre accedió y anunció que ocuparía el puerto al día siguiente, y para facilitar dicho deseo detuvo al vapor *Ilo* de la P. S. N. C. que pasaba al norte. En él se embarcaron unos 1 300 peruanos para Arica y Callao, y además muchos extranjeros sobre todo italianos y chinos simpatizantes de la causa peruana, durando el embarque hasta eso de las 10 p.m. A las 8.30 p.m. la *Covadonga* salía para Pisagua llevando la noticia de la entrega de Iquique.

En la mañana del 23 desembarcó del *Cochrane* un destacamento de 125 hombres al mando del capitán de corbeta Miguel Gaona, segundo comandante del blindado, para que tomase posesión de la plaza a nombre de la República de Chile, designándolo transitoriamente gobernador civil y militar. Antes de enviar las fuerzas a tierra, comenta Latorre, "hice embarcar a bordo del *Cochrane* los prisioneros (49 en total) de la *Esmeralda*, que había dejado el enemigo, y a quienes se les recibió con el ceremonial que merecían". Por supuesto, había otros prisioneros chilenos como consecuencia de otras operaciones militares.

A las 3.30 p.m. del 24 fondeaban en Iquique el *Abtao* y el *Itata*. En el primero viajaron el ministro Sotomayor, el general Baquedano y otros

jefes del ejército. En el segundo, que era insignia del comandante P. Lynch, jefe de los transportes, viajó un batallón del regimiento Esmeralda. Poco después llegaba el *Loa* procedente de Pisagua conduciendo a los prisioneros de la *Pilcomayo*, más otros tomados en acciones en tierra. A poco entraba también el *Angamos*, intrigado por la presencia de varios buques chilenos en Iquique, y que conducía desde Antofagasta para Pisagua el 2º Batallón del Lautaro.

El 25 sale el *Loa* para el sur, pero como la *Pilcomayo* al mando del teniente Señoret, del Estado Mayor de la comandancia con una dotación provisional y luego de las reparaciones de emergencia practicadas en Pisagua que le permitían navegar, arribase el 25 a Iquique en su tránsito a Valparaíso, los tripulantes de la *Esmeralda* fueron transbordados del blindado a esta cañonera para su conducción a dicho puerto. El *Loa* en su viaje al sur, recaló en Patillos, Chucumata, Pabellón de Pica, Lobos y Huanillos, comprobando que no había en esas caletas fuerza aliada alguna. El corresponsal de *El Mercurio* comenta que en Patillos solo había cuatro maquinistas ingleses que hacían algunos trabajos en la vía férrea. En Pabellón de Pica, la mayoría de los habitantes eran italianos, y tenían suficiente cantidad de víveres y agua. En Lobos y Huanillos solo había un habitante peruano en cada uno. "De este modo dice, tenemos ya en nuestro poder todo el rico litoral de la provincia de Tarapacá, gracias al feliz éxito de la batalla de Dolores". Como se recordará, en todos estos lugares hubo un destacamento boliviano, de cuyo repliegue ya se ha dado cuenta en otro párrafo.

Latorre describe así, cómo encontró la situación el 23:

> "Se tomó posesión de la Aduana, en la cual no había existencia alguna de artículos, convertida a la sazón en cárcel pública custodiada por el Cuerpo de Bomberos, los que fueron relevados por nuestra tropa, y el resto de ella se acuarteló en una recova; de la prefectura, del juzgado, y, en general, de todas las oficinas públicas, donde solamente en la Aduana y Resguardo había dejado el enemigo prófugo algunos libros de su archivo".

La rendición de Iquique fue conocida en Santiago el 25 de noviembre merced a dos telegramas de Sotomayor para el ministro de Guerra, fechados Iquique 23 y retrasmitidos desde Antofagasta por el general J. A. Villagrán en aquella fecha. En el primero decía:

> "Ayer (22) a las 5 p.m. el Cuerpo Consular de esta plaza puso en conocimiento del comandante del *Cochrane* el abandono de ella por las autoridades y fuerzas peruanas.
>
> En la mañana de hoy (23) fue desembarcada del *Cochrane* una guarnición de 115 hombres, que tomó tranquilamente posesión de la ciudad.
>
> A las 4 p.m. (24) desembarcaba un batallón del regimiento Esmeralda siendo recibida esta fuerza por la población extranjera como una garantía para sus intereses.
>
> Al retirarse ayer (22) la guardia nacional, clavó los cañones y se asegura echó su armamento al mar.

El comercio parece haber recibido con aplauso nuestra ocupación. Se temía que los peruanos incendiaran la población antes de abandonarla.

He nombrado al capitán de navío Patricio Lynch comandante de armas, gobernador marítimo y comandante del resguardo; a don David Mac Iver lo he designado para que perciba las contribuciones fiscales".

En el segundo telegrama, decía Sotomayor:

"47 prisioneros de la *Esmeralda* fueron embarcados en el *Cochrane* en la mañana de hoy (23), donde se les recibió subiendo la tripulación a las jarcias y prorrumpiendo en hurras. Siguen a Valparaíso en la *Pilcomayo*".

Así, pues, recién el 25 se conoció en Santiago la rendición de Iquique.

Respecto al enjuiciamiento del prefecto López Lavalle, en efecto, el mismo 23 el secretario Álvarez oficiaba, por orden de Prado, al comandante general de las baterías y fuerzas de la plaza de Arica, contralmirante L. Montero, a que abriera instrucción contra el citado general, "a fin de que depure su conducta por el abandono que ha hecho en presencia del enemigo, del puesto de prefecto del departamento de Tarapacá que la nación le confió a su dirección y custodia, dando cuenta diaria a esta Secretaría General del estado del sumario".

Todo indica, sin embargo, que López Lavalle viajó directamente de Iquique a Lima en vapor de la carrera, pues al llegar se entera de un telegrama recibido de Arica, promovido por el Director General de la Guerra, en el que se le acusa de haber entregado Iquique a los cónsules extranjeros sin haber mediado intimación del enemigo. López Lavalle publicó su protesta por el cargo hecho, manifestando que él no pudo entregar la plaza pues no era el jefe allí, sino el coronel graduado José Miguel Ríos. Pero en Lima se dio cumplimiento a su detención conforme a un telegrama del Cuartel San Francisco de Paula, así como de la del capitán de fragata Pimentel, coronel Riestra y comandante Zevallos.

En efecto, como se ha visto del acta del Cuerpo Consular, fue el coronel Ríos quien se reunió con los cónsules, tomando el acuerdo referido. Paz Soldán menciona que llegado el ejército aliado a Tarapacá el 22 a las 4 p.m., se dio orden por telégrafo para que la 5ª división de cívicos, al mando del coronel Ríos, que estaba en Iquique, abandonara la población, y se replegara a Tarapacá, adonde llegó el 26 a las 4 p.m.

Por otra parte, Dellepiane comenta que al recibir Ríos la orden de abandonar la plaza de Iquique, entregó la ciudad al prefecto López Lavalle, "encargándole además los enfermos de su división y los prisioneros chilenos de la *Esmeralda*, y que antes de dejar el puerto inutilizó las cuatro piezas de artillería de grueso calibre y arrojó al mar las municiones de artillería y los elementos de guerra bajo su custodia que no podía llevar consigo. Además, recolectó toda la munición de fusil que podían conducir, salió de la ciudad y pernoctó en Molle del 22/23. El 22, el prefecto encargó a los bomberos patrullar la ciudad para garantizar el orden, juzgando que toda defensa era inútil y entregó el puerto a los

cónsules. Como se puede apreciar sobre esto último, el acta del Cuerpo Consular que se ha mencionado, no indica coordinación alguna con el prefecto sino con Ríos. Ante tales discrepancias, solo queda recurrir al juicio que se abriera, del cual no se ha obtenido información.

No es difícil imaginar las reacciones totalmente contrarias en ambos países.

Es oportuno recordar lo sucedido en Pisagua respecto a la negligencia en cuanto a la inutilización del sistema ferroviario y de pozos de agua. Así también en Iquique, con excepción de los cañones de las baterías, y la echazón de armamento al mar y la quema de cajas de pólvora, al retirarse las autoridades peruanas consideraron no conveniente cortar el cable submarino, con lo cual gozaría Chile de una ventaja adicional sin mayor costo. Igual sucedió con las instalaciones de condensar agua, las vías férreas, las locomotoras y carros, y el telégrafo a Pisagua.

El 4 de noviembre el almirante Rodgers de Estados Unidos, jefe de la Escuadra Naval en el Pacífico, llegaba en el *Pensacola* al Callao procedente de Coquimbo, y disponía que el buque de guerra *Alaska*, se dirigiera a Iquique, pues a la luz de las informaciones de que disponía era inminente un desembarco en Callao, Arica o Iquique. Informaba al Departamento de Marina, que las fuerzas chilenas habían desembarcado el domingo 2 de noviembre en Pisagua, y que después de una tenaz resistencia, las fuerzas aliadas se retiraron hacia el ferrocarril de Iquique, puerto que era el principal objetivo de las fuerzas chilenas, agregando que el resultado de esta invasión, probablemente se conocería en Washington por el cable, antes de la recepción de su oficio. El comandante del *Alaska*, ya en Iquique, informaba a Rodgers con fecha 22 de noviembre, que a las 5 p.m. el puerto había sido evacuado por las fuerzas peruanas, y que los cuatro cañones en las dos baterías habían sido inutilizados, y la pólvora y los proyectiles habían sido echados al mar. Asimismo, que un comité de cónsules extranjeros había comunicado al jefe de la fuerza naval bloqueadora, comandante del *Cochrane*, sobre la nueva situación y que este les había comunicado que la ciudad sería ocupada temprano en la mañana del 23.

El 24, en Iquique, el ministro R. Sotomayor emitía una proclama llamando a la colaboración de la población y de los neutrales, afirmando el respeto y protección a las libertades y propiedades, concluyendo:

> "Al trabajo es la palabra de orden de las autoridades chilenas en Iquique. Que cada uno vuelva a sus labores cuotidianas, a reparar con nuevos esfuerzos las calamidades de la guerra y a restablecer en corriente comercial, que es el lazo más sólido de unión entre los pueblos cultos".

Por su parte, el nuevo gobernador Lynch reunía a los vecinos más notables para resolver de manera rápida la vida municipal, acordando constituir una junta (con predominancia de extranjeros) que velase por

la seguridad de la vida y propiedades de los habitantes y propendiese al fomento de la vida mercantil e industrial, y en consecuencia el 27 de noviembre emitía un Bando:

> "Nómbrase una junta municipal, compuesta de los señores Eduardo Lapeyrouse, Máximo Rosenstock, Eduardo Llanos, Herman Schmidt, Hugo Rossi, J. J. Watson, Carlos Ferrault, Mauricio Jewell y Marcos Aguirre, para que se encargue de la dirección de todos los asuntos que competían a la antigua municipalidad de Iquique. Esta junta será presidida por el gobernador militar de la plaza (Lynch) y sus funciones durarán hasta que el Supremo Gobierno de Chile resuelva de qué manera debe elegirse la corporación municipal".

El 26 de noviembre, Sotomayor promulgaba un decreto en nombre del Gobierno de Chile, nombrando comandante del resguardo del puerto de Iquique, al comandante del resguardo de Antofagasta, F. A. Medina y el 27, otro que decía:

> "Desde esta fecha quedan libres de derechos de internación los productos nacionales chilenos que se introduzcan por los puertos de Iquique y Pisagua".

El corresponsal de *El Mercurio* comenta que en el cuartel llamado la Recova Nueva, Iquique, se encontró gran cantidad de ropa nueva, lo mismo que muchos otros artículos de equipo, y que en los almacenes militares y en distintos puntos de la ciudad existía una gran cantidad de víveres de toda clase, como para un asedio de seis meses. En la playa del Colorado se encontraron muchas cajas con cápsulas de rifle y municiones, que no alcanzaron a echar al agua, así como un torpedo Lay en vísperas de concluirse de armar, teniendo su depósito lleno de una buena cantidad de dinamita, torpedo este a que antes se había referido Prado en carta a Buendía, ya comentada. Sobre los cañones decía que habían sido desmontados y clavados (procedimiento usado para inutilizar un cañón mediante la introducción de clavo en el oído, orificio destinado a recibir el estopín o grano de pólvora), pero que en poco más de media hora quedaron listos para hacer fuego. La batería del sur llamada del Morro, y en la del norte llamada Colorado, tenían cada una un cañón Parrot de a 300 y otro de a 150, en total cuatro. Ambas baterías estaban en muy buen estado de servicio y habían sido construidas con el mayor cuidado.

Respecto al torpedo Lay, conviene recordar que en párrafos anteriores Prado había dado a Buendía algunas recomendaciones para su alistamiento. Más aún, en otra carta de Prado al coronel Suárez de 5 de noviembre de 1879, en un párrafo le manifestaba:

> "Ha marchado a ese puerto el ingeniero Augusto Elmore en compañía del mecánico Miller, con el objeto de encargarse del manejo del torpedo que hay alli. El joven La Puente (sic) puede asociarse a dichos individuos y proceder de acuerdo con ellos. El mecánico Miller gana 5 soles diarios, en plata".

Así, pues, la esperanza tan grande de Prado de que mediante torpedos podía equilibrarse el poder naval chileno, venía a ser una fantasía. En el primer empleo del torpedo Lay en Antofagasta, se dio un fracaso. En este

segundo, con que se pensaba defender Iquique, era 5 de noviembre y nadie en ese lugar conocía cómo prepararlo y emplearlo. Por eso, el día de la ocupación de Iquique, fue encontrado en vísperas de terminar su preparación, seguramente con la contribución de Elmore y Miller.

Cabe preguntarse, ¿por qué tanto afán, arduo trabajo y gasto en fortificar Iquique en donde predominaban los intereses extranjeros, si a la primera oportunidad de las operaciones en tierra sería entregado casi intacto? Solo cabe una respuesta: la estrategia de la Dirección de la Guerra no era válida, como se ha ido develando a lo largo de estos párrafos.

El Nacional de Lima en un muy extenso editorial del 23 de noviembre, hace un recuento de todo lo sucedido y además ofrece una serie de comentarios, que comienza con uno escalofriante, de todo lo cual solo se dan algunos extractos:

> "En el corto espacio de 40 días, ha ido muy lejos el triste itinerario de nuestros desastres, y los días 8 de octubre, 2,19 y 20 de noviembre, recordando las fechas nefastas de Angamos, Pisagua, San Francisco e Iquique (aún no había ocurrido la victoria de Tarapacá), llevarán a la posteridad en los bronces de la historia, todo este cúmulo de desgracias:
>
> – La pérdida de nuestro poder marítimo;
> – La pérdida de nuestros mejores blindados;
> – La pérdida del contralmirante Grau y nuestros más dignos marinos; y
> – La pérdida de la campaña naval;
> – La pérdida de Pisagua;
> – La pérdida de su fortificación y artillería;
> – La pérdida de muchos de nuestros soldados, nuestros heridos y prisioneros;
> – La pérdida de una vía férrea militar de 50 millas, con las importantes posiciones de Hospicio, de Dolores, Santa Catalina y Agua Santa, y entre medio de estas, la inexpugnable y estratégica altura del cerro de San Francisco;
> – La pérdida de nuestros parques, armamentos y cañones;
> – La pérdida de nuestros almacenes y depósitos de víveres;
> – La pérdida de la campaña terrestre;
> – La pérdida de Iquique con sus fortificaciones, artillería, ferrocarril de 56 millas y telégrafos;
> – La pérdida de Patillos con sus ferrocarriles y telégrafos hasta Lagunas;
>
> Todo esto quiere decir que hemos sufrido:
>
> – La pérdida de nuestro territorio hasta el grado 19;
> – La pérdida de más de 1 800 leguas cuadradas de la superficie del Perú;
> – La pérdida íntegra del departamento de Tarapacá;
> – La pérdida de cerca de 200 000 habitantes de población;
> – La de nuestros ferrocarriles y telégrafos, por cerca de 200 millas, importantes más de 20 000 000 de pesos fuertes;
> – La pérdida de los tres puertos Patillos, Iquique y Pisagua y sus correspondientes caletas;
> – La pérdida de 20 000 000 de pesos fuertes en oficinas salitrales;
> – La pérdida de 2 800 millas de terrenos salitrales, importantes 28 000 000 de libras esterlinas, o sean 140 000 000 de pesos fuertes;

- La pérdida de nuestras rentas de huano y salitre, importantes, libremente 10 000 000 por año, en metálico, y en fin...
- La pérdida de la integridad territorial y los más caros derechos del Perú, como nación independiente y soberana".

Después de plantear una serie de interrogantes, continuaba:

"Muchas páginas tiene el proceso de nuestras desgracias durante la guerra extranjera, y nuestro país comprenderá que no vamos hoy por hoy a escribir tan negra historia, sino solamente a formar los apuntes de la conducta de los que nos han defendido en los altos puestos de la dirección de la guerra y del Gobierno de la República, como en las altas clases militares de nuestro ejército".

Luego de enumerar todos los eventos que se produjeron desde la salida de Prado al sur, los nombramientos de los altos mandos, y las discrepancias surgidas entre ellos, y que no fueron superadas con decisiones eficaces, sino más bien premiadas, con la venia del Supremo Gobierno en Lima, prosigue:

"Cuando el Presidente de la República, general don Mariano Ignacio Prado, asumió la dirección de la guerra, y el 16 de mayo, con denuedo aparente, emprendió su marcha saliendo del Callao para el Sur, la República entera y todos los hombres pensadores no dudamos un solo instante en la firme creencia de que el general Prado iba a constituirse en el verdadero centro directivo del orden, la moral, la disciplina, el mantenimiento y conservación, tanto de nuestro ejército como del ejército aliado, el cual creíamos que inmediatamente fuese a ocupar las márgenes del Loa, siendo como era, el más grande de los deberes del Presidente de Bolivia ser el primero en el asalto a los enemigos para reconquistar y vengar los tres asesinatos impunes, -el de Calama, el de Caracoles y el de Antofagasta; para castigar los tres desvergonzados latrocinios-, el latrocinio del huano, el de los minerales y el de los salitres de Bolivia, y para purificar su patria con la sangre de los enemigos, de la inmensa profanación de su territorio".

Más adelante continúa el editorial:

"El Director de la Guerra, como el Supremo Gobierno, no solo descuidaban los grandes deberes que la situación imponía a los grandes dignatarios del Estado, sino que tratando la guerra extranjera como ruin guerra civil, no se han contraído a otra cosa que a invertir todos los millones que han recibido de los fondos públicos en necesidades frívolas y aparentes, en dar colocación a compadres y amigos en puestos y destinos superiores a sus facultades, y en perder lastimosamente un tiempo precioso que debería haberse consagrado al aumento del ejército hasta el pie de 50 000 soldados, al aumento de nuestros armamentos en la correspondiente proporción 'y al aumento de nuestra escuadra hasta ponerla en estado de rivalizar con la escuadra enemiga'.

Nada de esto se ha hecho y ni siquiera preocupado al director de la guerra ni al Gobierno, que arrostraron impávidamente delante de la América y del mundo la alta responsabilidad de la defensa del Perú y de Bolivia; por el contrario, desde el mes de abril hasta el mes de julio, en que se instaló el Congreso, hemos sido sucesivamente engañados con frases de doble sentido, con palabras indeterminadas y con monosílabos misteriosos, para 'alimentar con la esperanza de que habíamos adquirido poderosos buques de guerra', muchos millares de rifles y millones de cartuchos y aún recursos metálicos cuantiosos para mantener una guerra de dos años".

DESPLIEGUE FUERZAS PARA DEFENSA DEL TOT

ARICA
Cta. Vítor
Quebr. Vítor
Chaca
Codpa
Esquiña
Camarones
Quebr. Camarones
PAMPA DE CHIZA
Mamuta
Nama
Cta. Camarones
Suca
Pta. Gorda
Camiña
Moquella
Corza
Quebr. Camiña
Tana
Soga
PISAGUA
Sipiza
Junín
Mejillones del Perú
Cta. Buena
Mocha
Pachica
TARAPACA
27/11/1879
Bloqueo de Iquique
15/11/1879
Entrega de Iquique a Cónsules extranjeros
22/11/1879
IQUIQUE
Ocupacion de Iquique
23/11/1879
Cta. Molle
Pozo Almonte
La Noria
Cta. Chucumata
Cta. Patillos
Cta. Pabellón de Pica
Lagunas
Huanillos del Perú
Soledad
Pta. Chipana
Boca del Loa
Río Loa
Quillagua

OCÉANO PACÍFICO

PAMPA DEL TAMARUGAL

BOLIVIA

IQUIQUE(Pe)

Cuartel General del Ejército Aliado de Operaciones del Sur(gral.Buendía)
1ra. y 5ta. Divisiones

MOLLE(Pe)

2da. y 3ra. Divisiones.

LA NORIA(Pe)

4ta. División (Vanguardia) y
6ta. División (Exploradora)
Caballería aliada sin caballos

MONTE SOLEDAD(Pe)

800 hombres Div.Exploradora
50 jinetes del Regimiento Húsares de Junín

FUERZAS PARA DEFENSA DE PISAGUA

AGUA SANTA

Cuartel general 3ra.División (Gral.Villamil)(Bo)

ALTO DE HOSPICIO

Batallones Victoria e Independencia

EN EL PUERTO(Peruanos)

Jefe Político y Militar a cargo de las baterías: Tte.Cor.Isaac Recavarren
240 guardias nacionales
45 artilleros
Columna Naval

SAN LORENZO(al Sur de Iquique)

Cuartel general 1ra.División(Bo)

MEJILLONES

Batallón Aroma (Bo)

GERMANIA

Batallón Vengadores(Bo.)
Destacamento (Bo) en Chucumata
Destacamento (Bo) en Patillos
Destacamento (Bo) en Pabellón de Pica
Destacamento (Bo) en Huanillos

TEATRO DE OPERACIONES DE TARAPACÁ (TOT)

- Retirada aliada hacia Arica
- Repliegue aliado hacia Tarapacá
- Avance y repliegue fuerzas de Daza
- Línea férrea
- +++++++ Límite internacional aproximado
- *Acción favorable a aliados y fecha*
- *Acción favorable a chilenos y fecha*

PROYECCION MERCATOR
ESCALA 1:1.000.000

10 5 0 10 20 30 40 50 Km.

CONCEPCIÓN Y COMPILACIÓN HISTÓRICA: CONTRALMIRANTE MELITON CARVAJAL PAREJA / DIBUJO Y COMPOSICÍON GRÁFICA: DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA Y NAVEGACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Después de criticar acremente todas esas noticias que resultaban no ser ciertas, manifestaba un tenor constitucionalista:

> "Pero como no es posible romper la Constitución del Estado, que es la única arca santa que sobrenada después del más terrible diluvio; como no es posible, ni es conveniente, ni es honrado, ni es bueno matar la República para defender un cadáver, ni mucho menos cometer la infame conspiración de los parricidas; los hombres patriotas, los republicanos convencidos, los espíritus levantados, las almas dignas no pueden menos que subordinar los penetrantes gritos de su conciencia y los fuertes latidos de su corazón ante la imperiosa necesidad de que el régimen constitucional, el orden legal 'se mantenga a todo evento' en la persona de sus legítimos representantes".

El editorial expresa que hasta ahora solo había expuesto críticas, pero en lo que seguiría plantearía soluciones.

> "¿Qué es lo que debemos hacer y lo qué haremos para continuar con más confianza, fe y esperanza en la defensa de la República? La respuesta es demasiado sencilla: lo que debemos hacer no es más que apelar al patriotismo de los que dirigen la cosa pública, que se desprendan de consideraciones personales y llamen hombres nuevos para la defensa nacional, hombres nuevos en el gabinete, consejeros nuevos en la política y fieles intérpretes en todo de la voluntad de la nación.
>
> Si se hace todo esto, si se tiene fe en que el orden es el único fundamento sólido del buen suceso en las grandes crisis de los pueblos, y de una vez se conviene en que el más puro sacrificio es el que se hace navegando ciegamente en favor de las corrientes populares, en favor de la buena causa, en favor de los intereses supremos, de la verdad del deber, no lo dudemos, la República se salvará todavía, la República vencerá a sus enemigos, la República, en fin, podrá aprovechar los buenos servicios de los que hasta hoy hayan sido indolentes o remisos...
>
> Pensar en ese grande ejército del Sur (50 000 hombres) y nada más que en él, 'abandonar por ahora y hasta mejores días los proyectos de nuevas campañas marítimas', tal es y debe ser el pensamiento dominante de los nuevos hombres competentes, valerosos y de grandes concepciones que sean llamados al poder para la defensa de sus conciudadanos.
>
> La hora presente impone a los Jefes de Estado, el altísimo deber de llamar al Gobierno a los ciudadanos en quien se reconoce toda la importancia que se requiere para el ejercicio de las delicadas funciones; el día de hoy a nadie debe preguntarse cual ha sido en política su fuente bautismal, en nadie debe verse si es cabeza o cola de león; lo único que hay que averiguar, es si es hombre de grande voluntad, si es manifiestamente capaz de desempeñar sus funciones, si está dispuesto a jurar sobre la patria la guerra más implacable contra el enemigo extranjero, y si el nombramiento de un hombre, lejos de debilitar, enaltece el espíritu público y robustece la confianza de la nación.
>
> ¡Si nada de esto se hace, será al fin necesario que la nación se salve por sí sola!"

Es probable que este editorial pueda ser calificado como tremendista, exagerado y subjetivo. Pero su lectura completa no induce a ello. Tenía *El Nacional* una posición crítica, y ya se ha visto en páginas anteriores cómo el comandante general de Marina tuvo que salirle al paso para desvirtuar algunas opiniones respecto a su actuación.

El Peruano en su editorial del 26 de noviembre, optaba por una postura menos agresiva, alentadora y de corte patriótica correspondiente a una acción psicológica frente a la pérdida del departamento de Tarapacá. Pero, como se ha visto de la carta del general La Cotera a Prado en párrafo anterior, se podrá apreciar la diferencia real entre las posiciones acá enunciadas.

"Aunque imperfectamente conocidos todavía los últimos sucesos de Iquique, el Jefe del Estado ha creído de su deber hablar de ellos al país, haciéndole conocer la significación que ellos tienen realmente.

Atribuyéndoles su verdadero carácter de desastres parciales, que no pueden tener como tales una influencia decisiva en el éxito de la guerra, los explica por el estado de desarme en que ella nos sorprendió, cuando descansábamos en la confianza de la mentida amistad que se afanaba en manifestarnos nuestra aleve y pérfida enemiga.

Sin esa confianza nuestra escuadra no se habría encontrado tan falta de reparación, ni nuestro ejército tan desprovisto de los elementos necesarios, cuando una inesperada declaratoria nos obligó a aceptar la lucha a que nos provocaba tan injustamente.

Solo la impericia del gobierno y de las armas chilenas no supo, en efecto, sacar un ventajoso partido de tan desfavorable situación para nosotros, dándonos tiempo, aunque no todo el necesario, para guarnecer Iquique con fuerzas que la audacia de nuestros marinos nos permitió engrosar y proveer sucesivamente, aunque no lo bastante para hacer frente a elementos tan poderosos, como los que de larga data habían ido acumulando nuestros pérfidos enemigos.

He allí porque, hoy que esa situación, por consecuencia de los últimos sucesos, se ha cambiado en nuestra contra, el Presidente de la República declara que ahora es cuando realmente comienzan a hacerse efectivas las hostilidades y que debemos regocijarnos por ello.

Este lenguaje debe tranquilizar al país, sobre todo cuando él va acompañado de las seguridades de que el país cuenta ya con armas y elementos de otro género que ha podido proporcionar sus inagotables recursos y su inextinguible patriotismo.

Tal confianza en la posesión de los suficientes medios y de que ellos serán dirigidos con acierto es la que le hace afirmar que era efímera la ocupación del territorio por las fuerzas chilenas, como lo son las pequeñas ventajas que han obtenido por el momento.

Así debe esperarlo el país, pues los contrastes son siempre las mejores lecciones para los pueblos y los gobiernos.

Obedeciendo a los impulsos del patriotismo y de la honra no hemos vacilado hasta hoy en aceptar la lucha, cualquiera que haya sido la superioridad del enemigo y nuestros desastres son debidos a estos excesos de un arrojo temerario.

Esto nos enseña a redoblar nuestros esfuerzos para no dejar tales ventajas a nuestros enemigos y agotar todos nuestros recursos en el aumento de todos los elementos de acción.

Lima es el centro de esos elementos y a su organización debemos cooperar todos, secundando la patriótica iniciativa del gobierno por cualesquiera medios.

Todos de pie y con la fe de la victoria; he allí la actitud que el patriotismo señala a la República".

2.1.9 La travesía Arica–Callao de la flotilla peruana

2.1.9.1 Los acontecimientos iniciales del viaje de la Unión, Chalaco *y* Pilcomayo

Encontrándose en Arica estos buques, que en días anteriores habían conducido importantes efectivos de tropas y de pertrechos, y apreciando que la evolución de los acontecimientos representaba un riesgo para dichas naves, el director de la Guerra, Prado, decide su regreso al Callao, según instrucciones verbales propias y del comandante general de las Fuerzas y Baterías de Arica, contralmirante Lizardo Montero.

El contralmirante Riveros, que se había reincorporado a las operaciones de la escuadra chilena en el norte con el *Blanco*, después de terminada la carena de sus fondos y el recorrido de sus calderas en Valparaíso, cumpliendo instrucciones de hostilizar la costa peruana, zarpa de Pisagua con el blindado a la 1 a.m. del 17 de noviembre hacia Islay.

Los tres buques peruanos zarpan independientemente entre las 10.35 p.m. y 12 p.m. del 17 de noviembre. El *Chalaco*, sin embargo, conduce para Mollendo un grupo de prisionero chilenos del regimiento de carabineros de Yungay, que estaban recluidos en Arica. Todo indica que si bien no navegaban en convoy, los comandantes Portal, Ferreyros y Villavisencio conocían del viaje y que la *Pilcomayo* escoltaría al *Chalaco*.

El *Blanco* recaló en Pisagua a las 5 a.m. del 18 de noviembre y no habiendo encontrado buque alguno, sigue viaje a Mollendo, adonde arriba a las 6 a.m. del 19 también con resultado negativo, por lo que retornó su viaje al sur cerca de la costa. Su presencia en Mollendo fue motivo para que las baterías del puerto se alistasen ante un eventual ataque.

Los tres buques peruanos, luego de barajar punta de Coles, navegan hacia el norte separados uno de otro, aunque a la distancia habíanse avistado. Así, desde la *Unión* avistaron por el sur a las 5.50 a.m. al *Chalaco* y *Pilcomayo*. A su vez, estos se avistan mutuamente al amanecer.

Es a las 8.50 a.m., a la altura de la quebrada de Tambo, cuando desde la *Unión* se avista el humo de un vapor que viene de la costa, y que al reconocerlo lo identifica primeramente como enemigo, y a poco que es un blindado. En ese momento, la *Pilcomayo* y *Chalaco* se encontraban por la aleta de estribor de la corbeta a distancia 8/10 millas. Casi a la misma hora, desde el *Blanco* avistan los humos de los tres buques peruanos que Riveros identifica como la *Unión*, *Pilcomayo* y *Chalaco* y que por el rumbo que traían procedían de Arica. Por supuesto, ninguno de los tres

estaba en capacidad de combatir con el blindado y, por su parte, Riveros no estaba en capacidad de dar caza a uno tras otro, y por ello selecciona a la cañonera como la presa a la cual se debe dar caza, y ordena al comandante del blindado, Luis A. Castillo, navegar a máxima velocidad.

Portal ejecuta una serie de evoluciones para atraer hacia sí al *Blanco* sin resultado, y otras para alertar a los dos buques peruanos de la presencia del blindado enemigo, mediante tres cañonazos a pólvora y señales que indicaban su presencia, que inicialmente no se las distingue por la distancia. Finalmente, los comandantes de la cañonera y del transporte, enmiendan rumbo al sur, en el intento de alcanzar Arica para ponerse bajo la protección de sus baterías, o en último extremo, varar el buque en la costa. Ambos aumentan velocidad, pero la cañonera no da más de 10 m.p.h. Poco después, los comandantes peruanos aprecian que el objetivo físico de la caza emprendida por el *Blanco* es la cañonera, y es por ello que posteriormente la *Unión* y el *Chalaco* pueden reasumir sus respectivos rumbos hacia el norte, pero con una variante. Así, Villavisencio ante la sospecha de la presencia de otros buques enemigos no se dirige a Mollendo sino directamente al Callao, adonde llega el 20 a las 11 p.m. Portal, en cambio al avistarse desde la corbeta el humo de otro vapor, decide reconocerlo, resultando ser el vapor *Valdivia* de la P. S. N. C. procedente del sur para Mollendo. Portal también ingresa a este puerto, se mantiene sobre la máquina, recibe la visita del capitán de puerto y después de permanecer unos quince minutos y dejar un telegrama para Prado informándole de los acontecimientos, zarpa a las 5 p.m. para el Callao, adonde llega el 20 de noviembre a las 3.20 p.m.

El texto del telegrama citado decía:

> "A la altura de Pacocha (sic) avisté al *Blanco*, viré y di aviso a la *Pilcomayo* y *Chalaco*. Nos pusimos en retirada dispersos. Temo por uno de ellos. Frente a Mejía perseguí un vapor: no era enemigo. Continuó viaje al Callao".

Obviamente, la mención de Pacocha está equivocada y posiblemente hay una confusión con punta Pacay, pues el *Blanco* fue avistado a la altura de la quebrada de Tambo cercana a Pacay.

Ese telegrama de Portal a Prado sobre la situación motivó que a las 11.30 a.m. este informara a La Puerta por telegrama, según aparece en *El Peruano* y *La Patria* del 18 de noviembre:

> "*Unión*, *Pilcomayo* y *Chalaco* salieron anoche. *Blanco* hoy en Mollendo. Pueden encontrarse. No hay noticias del sur".

Esto era a las 11.30 a.m., pero a las 2.52 p.m. Prado enviaba otro:

> "Anoche salieron 10 p.m. *Blanco* persiguió *Chalaco* escapó".

Por otro lado, el prefecto de Arequipa informaba por telégrafo a La Puerta el 18 de noviembre de los acontecimientos según anunciaban *El Peruano* y *La Patria* del 19 de Noviembre:

> "El *Blanco* apareció en Mollendo a las 7 a.m., cruzó frente al puerto hasta las 8.55 a.m. hora en que hizo rumbo al sur. A la misma hora dos buques nuestros se

avistaron frente a Pacocha, con rumbo al norte, e indudablemente apercibiendo el humo negro regresan a toda fuerza de máquina hacia Arica".

No había, pues, hasta el 19 de noviembre certeza sobre la suerte que habría corrido la cañonera, excepto que en *La Patria* del 21 de noviembre al dar cuenta del arribo al Callao del *Chalaco* la noche anterior, comenta:

"El 18 a las 2 p.m. perdió de vista *Pilcomayo* perseguida por el *Blanco*, distancia de 5 millas. Deja *Pilcomayo* a 20 millas SO de punta de Coles navegando bien con todas sus velas. *Chalaco* después de navegar al sur viendo blindado en persecución *Pilcomayo* cambió rumbo, Arica. Procuraba escape vuelta de fuera".

La falta de información llevaría a Prado a cursar el 22 a las 2.15 p.m. otro telegrama a La Puerta, que consigna *La Patria* de ese día: "Mismas noticias. ¿Llegó *Pilcomayo*?"

Es posible que al no haber noticias de la cañonera cuatro días después del encuentro, solo podía tener una de dos interpretaciones: Había sido hundida, o había sido capturada. ¿Qué sucedió con la persecución de la cañonera *Pilcomayo* por el *Blanco*? Se verá en el ítem siguiente, omitiendo los hechos iniciales que ya se han reseñado.

En el informe que Portal eleva el 20 de noviembre a la Comandancia General de Marina por la vía reglamentaria[49], daba a entender la esperanza de que la cañonera escaparía, contradictorio al texto del telegrama:

"Pero atento al andar que desarrolló ese buque (se refiere a la cañonera) desde el principio y a la distancia que lo separaba del blindado es de suponer, que emprendida la caza sobre ella no haya podido ponerse a tiro de cañón antes de estar protegida por las baterías de Arica".

Por su lado, Villavisencio eleva también a la Comandancia General de Marina a su llegada, por la vía reglamentaria el informe sobre el viaje[50]. Sin embargo, en otro informe de la misma fecha que clasifica "Reservado"[51], manifiesta entre otras cosas:

"Poco tiempo después comprendí que el blindado se concretaba en la caza de la cañonera, lo que prueba ciertamente que contaba con el menor andar de ella y con la seguridad que mi buque escaparía de su persecución o embarrancaría en la costa.

Con el doloroso sentimiento que me embargaba, viendo perseguir nuestra débil cañonera por su formidable enemigo e impedido de llenar a su lado un sagrado deber, tanto por la debilidad de mi buque, cuanto por los numerosos chilenos prisioneros que conducía a bordo y no consiguiendo distraer la atención del enemigo mediante mis movimientos, quizás algo riesgosos, presencié hasta las 2 p.m. los esfuerzos del fuerte para alcanzar al débil, 'que maniobraba con inteligencia y serenidad por quitar al enemigo un triste triunfo y sin gloria'.

Manifestaré a US. las circunstancias que pude apreciar con aproximación durante el tiempo de la persecución. A las 11.30 a.m. distaba esta (la cañonera) del enemigo 7 millas más o menos y según la dirección de aquella parece que trataba hacer rumbo sobre Arica y el blindado navegando paralelamente del

lado de tierra trataba de cortarle la retirada; así continuaron como es natural a toda fuerza y se notaba que el blindado le iba entrando. A la 1 p.m. la distancia había disminuido no menos de milla y media; entonces la cañonera cambió de rumbo, largó y cazó sus velas por estribor quedando de vuelta de tierra; maniobra que juzgué conveniente desde el principio. A la 1.30 p.m. que me hallaba frente a punta de Lobos (no aparece en la carta ni en el derrotero), los buques se encontraban enfilados; por esta razón no pude ya apreciar las condiciones de la caza, pues la distancia que me separaba de nuestro buque aumentaba rápidamente. A las 2.15 p.m. había desaparecido la cañonera perdida entre la bruma del horizonte, media hora después sucedía lo mismo con el blindado; quedando para nosotros todo envuelto en esa nube misteriosa. A esa hora había regular brisa cerca de la costa y si como es natural afuera era más fresca y favorable es probable que la cañonera haya sostenido la distancia que le separaba del blindado hasta entrada la noche y entonces haber desorientado al enemigo.

A fin de ilustrar la comprensión de los movimientos efectuados por los 4 buques en este fatal encuentro, acompaño a US. un plano con los datos tomados desde a bordo, con la aproximación que se ha podido apreciar".

Lamentablemente, el plano que menciona Villavisencio no ha sido habido.

El informe de Portal y los dos de Villavisencio son tramitados separadamente ese mismo 20 de noviembre por el comandante general de Marina a la Dirección de Marina, pero al elevar el 21 aquel "Reservado" de Villavisencio[52] hacía un comentario especial, que estaría indicando no estar satisfecho con el desempeño de Portal:

"El parte del comandante del vapor transporte *Chalaco* que hallará US. adjunto a esta comunicación manifiesta que ese buque zarpó del puerto de Arica el citado día convoyado por la *Unión* y *Pilcomayo* así como el pormenor de los movimientos de los tres buques en vista de la marcha que se trajo el comandante del buque enemigo.

Llamando seriamente la atención de US. y del Supremo Gobierno respecto a la marcha de la corbeta de guerra *Unión* y vapor *Chalaco*, según se describe en el plano que también acompaña, espero se digne US. someter los documentos a que me refiero al señor general Ministro del ramo para que en su vista resuelva lo conveniente".

El proveído del ministro solo se concretó a un acuse de recibo y archivo. Sin embargo, todo indicaría que el pedido de De la Haza al ministro para que resolviera lo conveniente, tuvo que ver en parte con el cambio de comando.

Como en su informe Villavisencio mencionara que había conducido prisioneros, preguntado por el mayor de Órdenes del Departamento acerca de su composición, contestó el 24 de noviembre[53] no haber tenido conocimiento de que entre los prisioneros traídos algunos de ellos lo habían sido por su calidad de espías chilenos, y que:

"En cuanto a D. Juan de D. Rivera Quiroga el oficial que lo trajo dijo que venía en calidad de preso; y como me ha indicado US. ya se ha puesto a disposición del señor Prefecto de esta Provincia.

De los prisioneros que fueron desembarcados el 22 quedaron dos a bordo creyéndose que por el apellido podía ser uno de los espías que se indica; pero no creyéndolo así, sino que pertenecen al número de los demás, los remito a disposición de US. para que se hagan las averiguaciones del caso o para que sean remitidos a Ancón conforme a lo dispuesto por el señor Ministro de Gobierno".

A su vez, el mayor de Órdenes del Departamento, al elevar al comandante general de Marina el informe de Villavisencio, aclara la situación como sigue:

"Por el oficio que tengo el honor de adjuntar, vendrá US. en conocimiento que en el *Chalaco* no han venido los espías a que hace referencia el Ministro del ramo en el oficio transcrito por US. Antier (21), pues aún D. Juan D. Rivera Quiroga, al ser entregado a bordo, el oficial conductor manifestó que quedaban en calidad de presos, por cuya razón y en virtud de las órdenes recibidas han sido puestos a disposición de la Prefectura de esta provincia.

A la vez indica el expresado señor que de los prisioneros desembarcados antier, quedaron a bordo dos por creerse que ellos fueran los espías mencionados, mas adquirido el conocimiento de no ser así, los remita a esta Mayoría para los efectos convenientes. Debo expresar a US. que estos han sido entregados a la Prefectura con el oficio de esa Comandancia General, para que sean remitidos a los demás".

Finalmente, de la Haza eleva al director de Guerra con fecha 25 de noviembre los informes que anteceden, como sigue:

"El señor capitán de navío Mayor de Órdenes del Departamento a quien comuniqué el oficio de US. del 21 del actual disponiendo que fuesen trasladados al Cuartel de San Francisco de Paula los espías chilenos venidos en el vapor transporte *Chalaco*, Juan de D. Rivera, Manuel Gallinato, N. Guerra y Juan Tellipis, me ha dirigido con fecha 23 las comunicaciones que acompaño a esta y la de su referencia del comandante de aquel buque.

Por esos documentos se impondrá US. que el comandante de aquel buque no ha tenido conocimiento de estar comprendidos entre los presos que recibió en Arica, los cuatro espías a que se refiere la citada orden, que respecto a Juan de D. Rivera, el oficial que lo condujo a bordo se limitó a hacer presente que su condición era de preso; y que los dos presos que quedaron últimamente nombrados Manuel Gallinato y N. Guerra han sido entregados a disposición del prefecto de esta Provincia para su remisión a la de Tarma o donde el Supremo Gobierno tenga a bien disponer".

2.1.9.2 Pérdida de la Pilcomayo

Anteriormente se ha comentado en forma breve los sucesos ocurridos hasta aproximadamente las 12 del día, cuando Ferreyros aprecia que su buque es el objetivo físico de la persecución, y que el *Blanco* disminuye distancia a razón de más de una milla por hora, y siendo la distancia entre ambos de 4/5 millas, querría significar que si la velocidad máxima de la cañonera era de 10 m.p.h, la del blindado

era algo más de 11 m.p.h. A continuación, pues, los preliminares del combate, intentos de hundimiento, captura y salvataje, conforme aparece en el parte de C. Ferreyros para el ministro de Guerra y Marina, escrito a bordo del *Loa*, en Pisagua, el 22 de noviembre, y que recién sería de conocimiento público el combate y la relación de prisioneros, que se consigna en el *ANEXO D*, el 12 de diciembre[54]:

"En esta situación, entre los dos recursos que me quedaban, o bien dirigirme a tierra, de la que distaba más de 20 millas próximamente, con el objeto de embarrancar el buque, o tomar la vuelta de afuera, y aprovechando así la brisa, que aunque floja se dejaba sentir, tratar, si posible era, de ganar en velocidad al enemigo, opté por el segundo, pues a más de ser grande la distancia que me separaba de la costa, abrigaba el fundado temor de que llevando al enemigo en la dirección en que el *Chalaco* ganaba la tierra, fueran dos los buques que perdiera la nación. Practicada esta maniobra, en consecuencia, y orientadas las cuchillas, varió su rumbo el blindado acercándose rápidamente a nosotros, pero alejándose del *Chalaco*.

A las 2 p.m. calmó la brisa, y teniendo la marejada de proa, nuestro andar apenas se mantenía en las 10 millas a pesar de hacer todo esfuerzo en la máquina para aumentar su velocidad, no distando ya mucho el momento en que iba a encontrarse la cañonera a tiro de la poderosa batería de su enemigo. Convencido, pues, de que la huída era imposible, reuní a la oficialidad en consejo, y unánimemente manifestó esta que el único recurso adoptable, atendido a lo crítico de nuestra posición, era el de inutilizar la nave sumergiéndola o inutilizándola, batiéndose en retirada hasta conseguir practicar estas operaciones.

A las 3 p.m., variando la distancia entre 3 500 y 4 000 yardas (3 185 y 3 640 metros), rompimos los fuegos con el coliso de 40 de la toldilla, y ordené que un oficial se instalara en la sección de máquinas y procediera a hacer abrir y destrozar las válvulas y grifos, mientras que otro lo hacía con el de la santa bárbara. Asimismo, se hizo derramar en las cámaras y sollados todas las sustancias inflamables que poseíamos, y se les dio fuego. Los cañones de la sección de popa se abocaron sobre las escotillas de la cámara de oficiales disparándolos oblicuamente sobre los fondos, los que produjeron una perforación bajo la línea de agua y otra en la línea de flotación. Procedí en seguida a hacer botar los libros de señales, correspondencia oficial y particular y demás documentos del buque. Se destruyeron las bombas y rompieron las lumbreras del costado. Mientras se verificaba todo esto, continuamos haciendo fuego con el coliso de popa, logrando disparar en todo hasta 19 tiros con granadas, muchas de las que, tocando el costado del enemigo, hacían explosión sin producir ningún efecto. Estos tiros fueron contestados con tres de a 250 y algunos de menor calibre, ocasionando los de a 250 la rotura de la maniobra y pera del pico trinquete, y el corte de los amantillos de la botavara, a una altura de diez pies sobre la toldilla. Los otros tiros cayeron a nuestro costado sin tocarnos.

Conforme observé que el fuego de las cámaras se hallaba próximo a los pañoles en que estaban depositadas las bombas cargadas, saliendo las llamas por la escotilla de la segunda cámara, parada la máquina a causa de que el agua que entraba en gran cantidad había inundado las hornillas y habiéndome manifestado los ingenieros la imposibilidad de que pudieran los

enemigos salvar el buque, ordené arriar las embarcaciones menores y que se embarcara la dotación, quedándome a bordo con la oficialidad que no quiso abandonarlo.

El *Blanco*, que reconocimos ser el blindado enemigo por la insignia de contralmirante que enarbolaba en el palo de mesana, se hallaba a tiro de rifle por nuestro costado de babor, rompió el fuego con las ametralladoras y rifleros de sus cofas por espacio de diez minutos.

La circunstancia de haber dejado a mi salida de Arica la ametralladora y armas menores que hacían gran falta y que debían ser repuestas en el Callao, me imposibilitó para adoptar una resistencia que hubiera sido siempre estéril.

A las 4.30 p.m., las embarcaciones del *Blanco* nos abordaban, conservando nosotros nuestros pabellones al pico y topes, que fueron arriados por el enemigo, los que inmediatamente se dirigieron a combatir el incendio e inundación, obligando a nuestro 1º y 2º ingenieros a que les enseñaran el lugar de las válvulas y las cerrasen provisionalmente. A esta hora las dos cámaras eran presa de las llamas y el agua alcanzaba a diez pies en la sentina, estando la santa bárbara totalmente inundada. El fuego de proa que no había tomado tanto incremento, continuaba sin embargo.

El señor teniente Goñi, que comandaba la gente que nos abordó, se acercó al puente donde me encontraba con toda la oficialidad y me notificó que iba a hacer regresar a toda nuestra gente a bordo, y que si no tratábamos de hacer apagar el incendio, nos iríamos a pique o volaríamos todos, a lo que contesté que habíamos cumplido con nuestro deber y aceptábamos las consecuencias.

A las 5 p.m., próximamente, fui trasladado al *Blanco* junto con la oficialidad, habiendo sido ya trasbordada anteriormente de las embarcaciones menores toda nuestra tripulación.

En el encuentro con el *Blanco* no hemos tenido felizmente ningún muerto, habiendo resultado herido ligeramente el marinero Pedro Álvarez, y el cabo 1º de la guarnición Rufino Chuquihuanca con un balazo en la cara y otro en la muñeca derecha.

Los esfuerzos hechos por la tripulación del *Blanco* para salvar a la *Pilcomayo*, han sido grandes, trabajándose constantemente día y noche, atracándola al costado del blindado para aplicarle las poderosas bombas a vapor de este, habiendo estado a punto de ser abandonada varias veces por la enorme cantidad de agua que hacía. Desgraciadamente, el buen estado del tiempo y del mar favoreció estos esfuerzos, lográndose remolcarla navegando tan solo a razón de una o dos millas por hora y aguantándose el blindado constantemente sobre su máquina, para evitar que se hundiera este en los pequeños balanceos que daba.

El jueves 20, a las 10 a.m., fondeamos en este puerto de Pisagua y fuimos trasbordados inmediatamente, oficiales y tripulación, a bordo de este transporte de guerra donde permanecemos hasta hoy.

Antes de terminar, creo de mi deber hacer presente a US. que, tanto los jefes como los oficiales y maquinistas, han perdido completamente sus equipajes a consecuencia del incendio de las cámaras.

Cábeme la satisfacción de mencionar a US. que la dotación de la cañonera, durante todo el conflicto, cumplió con su deber, conservándose hasta el último momento inalterables el orden y la disciplina".

La relación numérica de los prisioneros de la cañonera fue:

PLANA MAYOR	19
Oficiales	8
Aspirantes	5
Oficiales Mayores	2
Maquinistas	4
TRIPULACIÓN	147
Oficiales de Mar	14
Artilleros de Preferencia	6
Artilleros Ordinarios	7
Marineros	14
Grumetes	70
Cabos de Fogoneros	4
Fogoneros	10
Carboneros	4
Gente de Mar	129
Columna Constitución	5
Guarnición Batallón Callao Nº 4	13
Subtotal	18
DOTACIÓN	166
Pasajero	1
TOTAL CAPTURADOS	167

En lo que respecta al *Blanco*, solo se transcribe parcialmente el parte de Riveros[55] al ministro Sotomayor, fechado 20 de noviembre, como sigue:

> "Conociendo el andar de los buques enemigos, comprendí que, no pudiendo dar caza a la *Unión* con éxito seguro, debía consagrarme a la persecución de la nave de guerra enemiga que me diese, por su marcha, probabilidades de captura.
>
> Ordené al comandante del *Blanco* que emprendiese la caza de la *Pilcomayo*, y esa persecución comenzó frente a la caleta Pacui (debe decir Pacay), marchando el blindado con toda la fuerza de su máquina.
>
> Esa persecución se prosiguió con tenacidad durante cinco horas y en una extensión como de sesenta millas.
>
> A las 2.05 p.m. la nave perseguida disparaba sobre el *Blanco* su primer cañonazo, separándonos una distancia de 5 000 metros (5 500 yardas); sin preocuparme de los disparos del enemigo, seguía acortando la distancia.
>
> La *Pilcomayo* continuó haciendo fuego con punterías por elevación bien dirigidas, pero que pasaban sobre la arboladura del blindado. Solo dos proyectiles chocaron contra los costados del blindado *Blanco* sin causar daño alguno.
>
> Mientras tanto, la distancia se iba estrechando rápidamente. A las 3 p.m. esta distancia era de 4 200 metros (3 822 metros). En ese instante ordené romper el fuego, y nuestro primer proyectil rompió el pico de trinquete de la arboladura enemiga, y estalló a pocos metros delante de su proa.

Siguió inmediatamente otro disparo, pero en esos momentos ya pudo notarse, desde a bordo, que arriaban los botes de la *Pilcomayo* y que se embarcaba en ellos alguna gente, a la vez que el buque detenía su marcha.

El *Blanco* continuaba avanzando, y como la bandera del enemigo flameaba aún en la nave atacada, se hizo un tercer disparo con los grandes cañones del *Blanco*, y a corta distancia algunos otros con los cañones pequeños de cubierta y con las ametralladoras y rifles.

Eran las 3.20 p.m. La gente que había ganado los botes arriados en la *Pilcomayo*, se mantenía no lejos de aquel buque, comenzando a dirigir hacia el blindado, señales de rendición, agitando en el aire algunos lienzos blancos.

El fuego cesó en ese instante y casi inmediatamente hice salir un bote de a bordo, enviando a la nave rendida a un oficial con algunos soldados. La abordaron estos, arriaron la bandera peruana y colocaron en su lugar la chilena. Nos encontrábamos al frente de punta Chocota (debe ser Picata).

Casi al mismo tiempo que se desprendían los botes de la *Pilcomayo*, se notó que se había declarado un incendio hacia la popa de ese buque.

Cuando se tomó posesión de él, el incendio tenía ya proporciones considerables y se vio que había comenzado en la cámara del comandante.

Según la declaración de ese jefe, el fuego se había prendido con la idea de que el buque incendiado se hundiera en el mar. Trasbordados al *Blanco* los comandantes, oficiales y tripulación de la nave rendida, consagré todos mis esfuerzos a salvarla para que pudiese más tarde prestar servicios en la marina de la República.

El incendio, estimulado por el fuerte viento que soplaba en aquel día, fue adquiriendo proporciones alarmantes; de tal manera, que hubo un momento en que se creyó imposible la salvación de aquella nave.

Los señores comandantes y oficiales, lo mismo que la tripulación del blindado, se reunieron en un laudable empeño de esfuerzo y de fatigas para lograr el objeto que me proponía.

Se trajo a la *Pilcomayo* al costado del *Blanco* y usando de las poderosas bombas de este buque y cortando el fuego a la vez con el agua y con las hachas, se logró después de dos horas de incesante y rudo trabajo, poder llegar a dominar el incendio.

A la vez que se practicaba esa operación, se hacía trabajar al buzo de este blindado en tapar una vía de agua abierta en la línea de flotación y se hacían cerrar las válvulas. Esa vía de agua fue hecha con el intento de que el buque se fuera pronto a pique por un cañonazo de las propias piezas de la *Pilcomayo*, disparado sobre su cubierta por orden del comandante.

Cuando se tuvo la seguridad de haber salvado el buque, ordené al comandante del blindado que lo tomara a remolque, y he entrado con él a este puerto hoy a las 7 a.m.

Recibí como prisioneros a bordo del blindado al señor comandante de la *Pilcomayo*, que lo era ya de la corbeta *Unión*, capitán de navío don Carlos Ferreyros, a su segundo, capitán de corbeta graduado don Octavio Freire y a todo el cuerpo de oficiales.

La tripulación prisionera entre comandantes, oficiales, marineros y soldados de la guarnición del buque, alcanza a 167 individuos. Incluyo a US. la lista nominal de esos prisioneros.

Creo un deber de estricta justicia recomendar al comandante, a los

oficiales y a la tripulación del blindado, que tanto durante el combate, como en la fatigosa tarea de la salvación del buque rendido, han sabido cumplir dignamente con su deber.

En la captura de que doy cuenta a US., no hemos tenido que lamentar ninguna baja en la tripulación del *Blanco*. En la del buque enemigo solo hubo un herido y no de gravedad.

Actualmente se trabaja con empeño en extraer toda el agua de la *Pilcomayo* y en prepararla para que pueda efectuar su viaje a Valparaíso.

Los prisioneros han sido, por orden de US. transbordados hoy al vapor *Loa*".

La captura de la cañonera fue conocida en Santiago en la tarde del 21 de noviembre. En efecto, el *Blanco* recaló en Pisagua el 20 de noviembre a las 7 a.m. llevando a remolque a la cañonera. Desde allí Sotomayor dispuso que el *Angamos* procediera a Antofagasta portando los mensajes respectivos, que el general J. A. Villagrán, se encargó de retrasmitir desde este último puerto a las 3.50 p.m. y 7 p.m. del 21, destinados al ministro de Guerra[56]:

"*Pilcomayo* tomada por el *Blanco*. El *Blanco* encontró a la *Unión*, *Pilcomayo* y *Chalaco*, que huyeron por tres rumbos distintos. Alcanzada la *Pilcomayo* y no teniendo un solo muerto, arrió los botes e incendió el buque; pero nuestra gente llegó a tiempo y evitó el incendio. El general pide gente para tripular el buque que está en Pisagua. El comandante Ferreyros, su segundo Freire y 180 de tripulación, prisioneros".

En el de 7 p.m. decía:

"El señor Sotomayor me dice que pida a US. con urgencia oficiales de mar y marinería para la dotación de la *Pilcomayo*. A bordo de este buque, ningún muerto, ningún herido. Se han rendido, incendiando antes el buque y abriendo las válvulas; pero no lo han inutilizado y será servible".

Se anticipaba que el buque podía ponerse en servicio y de acuerdo al informe de Riveros, en Pisagua se le preparaba para que viajara a Valparaíso con propulsión propia. Así fue en efecto, pues como se ha visto al tratar de la rendición de Iquique, la *Pilcomayo* llegó a este puerto el 25 de noviembre, de donde salió para Valparaíso llevando a los tripulantes que fueran de la *Esmeralda* a este último puerto, al cual arribaría el 3 de diciembre a las 11 a.m.

En Lima, *La Patria* del 29 de noviembre indica que la *Pilcomayo* fue capturada entre Arica y Pisagua, no existiendo aún versiones válidas sobre el acto, del cual solo se sabría varios días después. Por lo pronto, no fue entre Arica y Pisagua, sino entre Mollendo y Arica. Sin embargo, el 18 de noviembre, Portal en su telegrama a Prado desde Mollendo informándole del encuentro con el *Blanco*, durante el cual se adoptó por la retirada en forma dispersa, decía: "temo por uno de ellos", sin especificar si era por el transporte o por la cañonera.

El Peruano del 16 de enero de 1880, transcribía la resolución de la Secretaría de Marina del 15 de este mes que se disponía se abriera

la sumaria correspondiente "a fin de poder apreciar debidamente, si por diferencia en la marcha de ambos buques o por otros incidentes, fue inevitable el apresamiento, si los medios puestos en práctica para inutilizar la cañonera fueron ineficaces, y en fin, si se han satisfecho todas las exigencias que el caso requería para dejar ileso el honor militar de los jefes y oficiales que tripulaban la *Pilcomayo*". Se nombraba juez fiscal al capitán de navío don Samuel Palacios, debiendo el comandante general de Marina, García, nombrar al oficial que actuaría como secretario en el juicio[57].

La pérdida del penúltimo barco de guerra con capacidad de navegar en alta mar, agravaba la capacidad para sostener un apoyo logístico al ejército en el sur. Y todo esto tenía que ver con la estrategia de guerra. J. C. Martin[58] señala que no hay dudas en responsabilizar a Prado en su conducción, y a tal fin transcribe una carta de Miguel Grau a su compadre Carlos María Elías:

> "Prado en su vanidad cree saber ya más de marina que cualesquiera de nuestros jefes, y da órdenes y discute asuntos profesionales con un aplomo asombroso. Aparte del sistema que ya tiene arraigado de entenderse con los inferiores sin consultar con los Superiores, dando esto lugar a ponerlos en ridículo".

Y haciendo mención a una frase de Mariano F. Paz Soldán:

> "Abrumado el general Prado con tantos y tan repetidos desastres, debió conocer que en gran parte eran obra suya, por no haber puesto remedio, en oportuno tiempo, como se lo aconsejaban sus amigos y la prensa diaria".

Pero no era solo responsabilidad de Prado, sus ministros, etc. Era una situación que reflejaba la carencia de un sistema organizado, no burocrático, para cumplir con la Constitución en lo que respecta a la defensa nacional.

2.1.9.3 La estadía de la Unión *en el Callao*

El cambio de comando indicado en páginas anteriores, se materializó el 9 de diciembre al entregar N. Portal el mando de la corbeta al capitán de navío M. A. Villavisencio, de acuerdo a lo reglamentado, y al dar cuenta de ello al mayor de Órdenes del Departamento[59], concluía como sigue:

> "Sírvase US. decirlo así al Sr. Comandante General de Marina y hacerle presente, al mismo tiempo, que hoy cuenta el buque con una cantidad competente de proyectiles para su defensa merced a los esfuerzos exclusivos de a bordo, pues, trabajando aquí con la mayor actividad se ha conseguido adaptar espoletas de diversos sistemas a las bombas Voruz dando estas en su prueba un resultado satisfactorio".

Sobre la asunción del mando de la corbeta *Unión* por Manuel Villavisencio, y otros cambios, el comandante general de Marina[60] informaba el 11 de diciembre al director de Marina:

> "Conforme lo dispuso S. E. según se sirvió comunicármelo en oficio de… (sic) del actual, ha tomado el mando de la corbeta *Unión* el sr. capitán de navío grdo. Don Manuel A. Villavisencio, y del transporte *Chalaco*, el de la misma clase efectiva, don Lino de la Barrera, sirviendo de 2do. comandante del 1º buque, el capitán de corbeta don Arístides Aljovín, y del *Chalaco*, el de la misma clase don Juan Salaverry.
>
> Acompaño a esta comunicación, los estados generales correspondientes, así como las notas de la Mayoría de Órdenes sobre el particular".

La corbeta permaneció en el Callao desde el 20 de noviembre hasta el 17 de diciembre, cuando zarpa para una comisión en el sur. La estadía no se debió a reparaciones de ingeniería o de otra naturaleza que le impidiese navegar, conforme se infiere del Libro de Guardias, que debe señalársele como el único de la escuadra de aquella época que se haya logrado conservar en el Archivo Histórico de Marina, y de las anotaciones del maquinista P. L. Storace en su obra ya citada. Respecto al Libro de Guardias, cabe mencionar que consigna para el 17 de noviembre una tablilla de desvíos del compás magistral, y cuya aplicación junto con la variación magnética ha permitido trazar la derrota de la *Unión* el 17 de noviembre.

Conforme se ha mencionado en otro capítulo de este volumen, el capitán de navío Julio J. Elías, cuando fuera director del Museo Naval del Perú, y escribiera en 1971 el Prólogo de la obra de Storace, tuvo el acierto de resumir o de incluir completos en algunas notas, el contenido de varios documentos de la corbeta existentes en el Archivo del Museo, que después no han podido ser habidos[61]. Con tales referencias es que se consignan algunas de las actividades de la *Unión* durante esa larga estadía en el Callao, algunas de ellas de logística pura como eran el abastecimiento de carbón y de víveres, y artículos navales y repuestos; otras sobre reparaciones menores en máquinas, pues las órdenes mandaban estuviera lista a zarpar en cualquier momento, y por eso mantenía embancadas las calderas; otras de movimientos de personal; otras de acciones rutinarias, que también aparecen consignadas en el Libro de Guardias, como el envío de los tripulantes en los días de franco a visitar a los compañeros de los transportes y recibir a su vez las de estos; las salidas y entradas diarias de cada transporte que cumplía servicio de ronda en las inmediaciones de la isla de San Lorenzo, y que la corbeta realiza un par de veces en los primeros días de diciembre; las visitas de cámara intercambiadas con los buques de guerra extranjeros que llegaban al Callao, recibiendo en una oportunidad aquella del almirante americano Rodgers, y en otra del almirante inglés Stirling, etc.

Así, pues, a continuación se expondrán algunas referencias sobre temas que escapan a lo ya dicho, algunos de los cuales se dieron cuando aún Portal ejercía el comando, y otros a partir de cuando lo asume Villavisencio, según las fechas antes consignadas.

a. Sobre artillería

El 26 de noviembre, Portal informa al comandante general de Marina, que estando en Arica desembarcó en dicho puerto, por orden del contralmirante Montero, dos cañones Voruz de a 70 con todos sus accesorios, motivo por el cual solicitaba en su reemplazo dos cañones de a 40 Armstrong. Sin embargo, se le ordenó montar 2 de a 32 de ánima lisa en la popa. Al respecto, Portal contesta que en la zona de toldilla la cubierta era débil y que no había cómo reforzarla, y "que el espacio donde podían retroceder, impediría el libre movimiento del cuadrilátero del timón, quedando en consecuencia el buque sin gobierno".

El Libro de Guardias registra que el 2 de diciembre la corbeta recibe un cañón de a 70 Voruz, con todos sus accesorios. Obviamente este Voruz debió pertenecer a la *América*.

En el mismo Libro aparece que el 16 de diciembre, la corbeta recibe otro Voruz de a 70, completo, que había estado montado en el *Oroya*, pero que también perteneciera a la *América*. Así pues, la corbeta completó su dotación de 12 cañones Voruz: 10 originales desde su compra y 2 de la *América*.

b. Sobre torpedos

El 29 de noviembre, al acusar recibo de un oficio del comandante general de Marina de fecha 28 que ordenaba recibir un torpedo Lay, destinado a su servicio para cualquier emergencia, Portal contestaba:

> "Séame permitido hacer presente a US., que la buena aplicación de los artificios de guerra requiere conocimiento perfecto de su mecanismo y práctica en su aplicación, y que esas circunstancias son completamente ignoradas por los tripulantes de esta dotación. Convendría, pues, que se enseñara el manejo práctico de dicho torpedo, para tener alguna confianza en el resultado de su aplicación.
>
> Absolviendo la pregunta a que se contrae el resto del citado oficio (no habido), diré a US., que solo un torpedo Lay fue embarcado en este buque con destino a Arica, el mismo que allí fue desembarcado. Tal vez la equivocación con respecto al número, sea confundiendo estos con los tres del sistema Harvey que actualmente se encuentran a bordo y que fueron traídos por el comandante Smith. También existen otros dos del sistema McEvoy, traídos por el mismo jefe, los que solo son apropiados para lanchas".

c. Sobre ejercicio de tiro real

Luego de cumplir su servicio de ronda en la noche del 2 al 3 de diciembre, y antes de regresar al fondeadero, la corbeta efectuó un ejercicio de tiro contra una roca de la isla San Lorenzo como blanco, disparando un tiro a bomba por cada cañón.

El 13 de diciembre, ya con Villavisencio de comandante, realiza un ejercicio de tiro autorizado por la Comandancia General de Marina, sobre el cual informa:

"Ejercicio de tiro a bala, sobre un blanco colocado a 2 300 metros de distancia. Dicho ejercicio se ha efectuado con bastantes intervalos a fin de que la oficialidad aleccionara a la gente y corrigiera los inconvenientes que se notaban; puede decirse que en general, los tiros han sido bastante certeros y espero que será de mucho provecho la continuación de estos ejercicios en que la gente adquiere la práctica y la confianza necesarias. Se han hecho 18 tiros a bala y 2 a bomba, sin que haya ocurrido accidente alguno".

2.1.9.4 Nueva comisión de la Unión *al Sur*

El 17 de diciembre, el comandante general de Marina[62], informa al director de Marina que el comandante Villavisencio en cumplimiento del pliego de instrucciones a que debía sujetar su accionar, había zarpado a las 2 p.m. de ese día con la corbeta *Unión* conduciendo los pertrechos que más abajo se detallan, haciendo notar que de los 525 rifles Remington recibidos del batallón Veterano de Artillería de plaza, 500 se embarcaron en la corbeta, y los restantes 25 con 30 000 tiros del mismo sistema, fueron enviados al Parque General de Artillería, según órdenes del Ministerio. A continuación la relación de los artículos remitidos por la Comandancia General el 17 de diciembre, procedentes del Parque General:

NRO. DE BULTOS	CONTENIDO	CANTIDAD
600	Cajas conteniendo 1 000 cápsulas Remington calibre 43	600 000
400	Cajas conteniendo 500 cápsulas Peabody	200 000
200	Cajas conteniendo 500 cápsulas peruano	100 000
600	Cajas conteniendo 500 cápsulas Comblain	300 000
50	Cajas conteniendo 1 000 cápsulas Winchester	50 000
10	Cajas conteniendo 2 000 cápsulas Evans	20 000
1	Caja conteniendo espirales rifle peruano	3 000
70	Cajas con pares de zapatos para Infantería	3 500
12	Cajas de pares de zapatos para Caballería	500
10	Cajas conteniendo c/u 50 juegos herraduras para caballos con sus clavos respectivos	500
4	Cajas conteniendo c/u 50 juegos herraduras para mulas con su dotación de clavos	200
50	Cajas vacías para 10 rifles c/u	50
74	Fardos conteniendo 11 piezas tocuyo c/u	34 605
13	Fardos conteniendo drill crudo	5 464
6	Fardos conteniendo cáñamo	8 208
62	Fardos conteniendo frazadas europeas	4 000
12	Fardos conteniendo Brin	1 851
5	Fardos conteniendo 40 pièzas de dril	1 851
78	Cajas conteniendo rifles Remington calibre 43	1 000
2 257		

Al regresar el 22 de diciembre al Callao, el comandante Villavisencio, eleva su parte de viaje al mayor de Órdenes del Departamento[63], como sigue:

"Paso al Despacho de US. el parte referente a la comisión que el Supremo Gobierno me confió con fecha 17 del presente, para que se sirva elevarlo al señor Comandante General de Marina.

Conforme a las instrucciones que recibí y de las últimas órdenes que se me trasmitieron, zarpé el expresado día del puerto del Callao, a las 2.30 p.m. y llegué al de Quilca en la tarde del 19. En dicho puerto tuve conocimiento de que el blindado *Blanco* y un transporte habían comunicado con el vapor de la carrera, frente a la bahía de Independencia; que la corbeta *O'Higgins* había cruzado por Quilca, el día anterior, y que la *Chacabuco* se hallaba en Pacocha. Habiéndose dejado a mi discreción el desempeño de la comisión, juzgué conveniente seguir mi viaje a Mollendo; tanto para aprovechar la ventaja de dejar allí el cargamento, cuanto porque creí que una de las corbetas no sería bastante para estorbarme el paso. A las 11 p.m. de ese día, llegué al indicado puerto, e inmediatamente procedí a la descarga de los 2 267 (sic) bultos que conducía, la que se efectuó en toda la noche mediante la actividad de los tripulantes del buque y de la gente de tierra. En la mañana del 20 zarpé de este último puerto, el 21 en la tarde arribé a Pisco, de donde zarpé al amanecer de hoy; y he fondeado en este puerto a las 6.30 p.m. Durante el viaje no ha ocurrido novedad alguna; la máquina ha funcionado con regularidad, habiéndose hecho un reparo en Pisco. Queda así terminada la comisión que tuve la honra de recibir, esperando sea a satisfacción del Supremo Gobierno".

Pero Villavisencio elevó un segundo parte "Reservado", con la misma fecha[64], vía Mayoría de Órdenes del Departamento:

"Sírvase US. elevar el presente parte reservado al señor Comandante General de Marina, para que impuesto de su contenido determine lo conveniente.

Uno de los principales motivos que me decidió para no dejar el armamento en Quilca, fue la falta de elementos, tanto para el desembarque de los 2 267 (sic) bultos, cuanto por las dificultades de su acarreo hasta Mollendo, pues solo había dos pequeñas lanchas, y era necesario mandar a Camaná para reunir las mulas necesarias, todo lo cual hubiese retardado de cinco a seis días la conducción de la carga a Mollendo.

Como he hecho presente, la máquina ha funcionado bien durante el viaje, pero al zarpar del puerto de Pisco a las 9 p.m., se rompió la barra de una de las válvulas conductoras, no pudiendo por consiguiente abrirse para poner en movimiento el buque, así es que fue preciso permanecer allí toda la noche para hacer la reparación más conveniente por el momento; al mismo tiempo se reconoció la otra válvula y resultó en mal estado. Dicha operación terminó al amanecer, que se zarpó con la válvula abierta sin que se pudiera por esta razón parar el buque en el viaje, sino hasta este instante de fondear en que ya puede botarse el vapor. La reparación de estas válvulas, así como la de circulación que también se halla en mal estado, podrá terminarse en tres o cuatro días, trabajándose inmediatamente en la factoría Naval.

Al mismo tiempo debo hacer presente a US. que conforme se me indicó, telegrafié a las 6 p.m. que llegué a Pisco al Ministerio del Ramo y a la Comandancia General de Marina, pidiendo órdenes; pero hasta las 4 a.m.

de hoy no recibí contestación ninguna, lo que prueba evidentemente el mal servicio del telégrafo, pues supongo que estarían advertidos que debía arribar al referido puerto".

En efecto, Storace consigna en su diario que el 21 de diciembre en Pisco, al poner en movimiento la máquina, el cabo de fogoneros William Sanford apretando bruscamente la válvula de admisión, rompió los dos pernos que servían para abrirla y cerrarla y que con la fricción permanecía la válvula cerrada. Se debió desmontar el primer tronco de la tubería de vapor y se abre la válvula sujetándola de manera que permanezca siempre abierta.

Sobre esta comisión, *El Comercio* del 23 de diciembre[65] publica la reseña de José Rodolfo del Campo, que viajaba a bordo de la corbeta y de la que se consigna a partir de la llegada a Quilca:

"Cuando todos creíamos que el capitán de aquel puerto o las autoridades del lugar nos esperaban, con las embarcaciones suficientes para desembarcar en el menor tiempo posible la carga que llevábamos, nos sorprendió que no había ni un solo bote, ni alma viviente con quien entenderse. Obligado por esta circunstancia, el comandante Villavisencio mandó a tierra una embarcación, al mando del 2° Jefe de la Columna Constitución, doctor Leopoldo Flórez Guerra, para que se comunicara con las autoridades y les pidiera las lanchas necesarias para hacer la descarga.

Apenas la citada embarcación hubo llegado a la boca del canal que conduce al atracadero o muelle. Fue recibida con un tiro de rifle, disparado de una especie de parapeto, que había formado sobre la parte alta de la cuesta. A pesar de ello, el bote siguió avanzando y pronto atracó al desembarcadero. En tierra, dijeron al comandante Flórez Guerra que se le había hecho ese disparo porque se creyó que fuera embarcación de algún buque chileno que hubiera entrado al puerto con pabellón peruano; que no esperaban a la *Unión* porque no se le había comunicado que allí debía desembarcar su carga; y que les había sorprendido la presencia de un buque de guerra porque la víspera había estado en la bahía la *O'Higgins* que también estaba pintada de blanco como la *Unión*, a la que se parecía mucho. Sin embargo, el jefe de la caleta ofreció proporcionar las únicas tres embarcaciones que había.

Temiendo el contralmirante (sic) Villavisencio que sería muy tardío y expuesto hacer el desembarque en ese lugar, tanto por la falta de elementos cuanto por la gran distancia que media entre el fondeadero de los buques y el desembarcadero; y porque de un momento a otro podía llegar la *O'Higgins* que había pasado al Norte; telegrafió a Mollendo previniendo al capitán de aquel puerto que a las 10 de la noche estaría allí y que tuviera preparado, conviniendo en ciertas señales que indicaran si estaba expedita la entrada a la bahía.

Efectivamente, poco después de las 10.0 de la noche, entrábamos al puerto de Mollendo y ya todo estaba expedito para hacer el desembarco. Este comenzó a efectuarse con el mayor entusiasmo, tanto por la tripulación del buque como por los lancheros y gente de Mollendo.

Ciertamente que forma gran contraste la actividad con que trabajan las autoridades del sur con la pasmosa inercia que revela nuestro Gobierno.

Tampoco en Mollendo se tenía noticia de que la *Unión* había salido del

Callao con destino al Sur, llevando a su bordo gran cantidad de elementos de guerra, que debía desembarcar en cualesquiera de los puertos donde pudiera hacerlo; y es más punible tal conducta por parte del Gobierno desde que, como es notorio, diariamente está al habla con Mollendo, Arica, etc.

A la verdad que hay hechos que debieran silenciarse en honor del país; pero es necesario que algunos de ellos se conozcan en su debida oportunidad para que sepa la nación entera, y también nuestros enemigos, que si mañana la suerte de las armas fuera adversa, no deberá culparse al pueblo peruano, siempre altivo y viril para vencer, sino a los hombres que han dirigido la presente guerra.

Apenas se concibe que haya tanto desconcierto en el Gobierno. ¿Cómo se manda un buque en las actuales circunstancias, en que casi todos nuestros puertos están bloqueados, conduciendo elementos de guerra, y no se previene a todos los lugares adonde puede recalar, que estén preparados para recibirlo?

¿Si la *Unión* llevó instrucciones de dejar en Quilca su cargamento, no pudo ponerse el Gobierno en el muy probable caso de que, bloqueado ese puerto, tuviera que tocar en cualquier otro?

¿Por qué no telegrafió avisando a todos los puertos que la *Unión* había salido del Callao y que debía tocar en determinado día en cualesquiera de ellos?

Estoy seguro de que el Gobierno no podría contestar estas preguntas que el país tiene derecho a dirigirle.

Felizmente, llegamos a Mollendo sin ningún contratiempo, debido a la casualidad y a las medidas tomadas por el comandante Villavisencio para llevar a buen término su difícil comisión.

Volviendo a la narración, que había interrumpido, continúo:

En Mollendo, como decía, desembarcamos toda la carga que llevábamos, trabajando sin descanso durante toda la noche del viernes 19. A medida que llegaban las lanchas cargadas al muelle, iba transportándose su contenido a los carros del ferrocarril, que al efecto se tenían preparados con tal objeto.

A las 5 de la mañana del sábado, un entusiasta ¡Viva el Perú!, dado por la tripulación de la corbeta y la gente de Mollendo, fue el anuncio de que se había concluido de hacer la descarga.

Todo había sido ya cargado a los carros del ferrocarril y a la vez que el tren partía para Arequipa llevando tan preciosa carga, la *Unión* abandonaba el puerto con rumbo al Norte.

El vapor *Lima*, que se hallaba fondeado en la bahía y que, por consiguiente, presenció la descarga, fue portador, a la llegada a ese puerto, de las noticias siguientes:

En su viaje al Sur había avistado al blindado chileno *Blanco Encalada* y a los transportes armados en guerra *Loa* y *Amazonas* en la bahía Independencia, y frente a la quebrada de Ocoña al *O'Higgins*, que había parado su máquina para comunicarse con él.

Cuando hacíamos la descarga en Mollendo, a la 1 y media, se recibió un telegrama de Pacocha, anunciando que la *Chacabuco*, que había estado sosteniendo el bloqueo de ese puerto, se había movido con rumbo al Norte. Probablemente, llegó a Mollendo cuando la *Unión* había salido.

En la tarde de ayer arribamos al puerto de Pisco para comunicarnos con el Gobierno, porque sospechábamos que estuviera bloqueado este puerto, y entonces habría sido preciso tomar las medidas convenientes para forzar el bloqueo.

> Aquí recibimos algunas noticias, tales como el viaje del Director de la Guerra, general Prado, a desempeñar una importante misión (?) en el extranjero y que el *Limeña*, perseguido por el *Blanco Encalada* y un transporte, burlando su persecución, había arribado al Callao sin novedad.
>
> Al amanecer de hoy zarpamos de Pisco con rumbo al Callao, donde acabamos de fondear a las 6 y media p.m., con la satisfacción, en cada uno de los tripulantes, de haber desempeñado con buen éxito la más difícil y azarosa comisión de cuantas se han llevado a cabo en la presente guerra; y con la esperanza de hacer, con igual acierto y felicidad, cualquiera otra que el Gobierno tuviera a bien encomendarles.
>
> Acompaño el Parte oficial del comandante Villavisencio. Hasta otra ocasión".

Sin pretender que sea una justificación la coincidencia del viaje de Prado a Europa el 18 de diciembre, es aleccionadora la frase de del Campo en cuanto a que los culpables son "los hombres que han dirigido la presente guerra". La *Unión* no volvería a desempeñar otra comisión importante y audaz hasta marzo de 1880.

Es pertinente buscar una explicación a la situación reinante en Quilca cuando la *Unión* llega el 19 de diciembre de 1879. De acuerdo a un telegrama que el subprefecto de la provincia de Islay, J. S. Corrales, recibe de Islay el 21 de enero de 1880 y lo retrasmite desde Mollendo al prefecto de Arequipa, que lo recibe a las 3.15 p.m. del 21, se menciona que a Islay había llegado este día una embarcación procedente de Quilca, informando que el 20 a las 12 a.m. marcharon hombres armados sobre Aranta. Que el 20 entró el vapor de la P. S. N. C. y en eso apareció un vapor chileno que quiso sacarlo; que luego se entabló una escaramuza entre el bote enemigo y un bote del puerto; que del buque chilenos se hicieron tres disparos, y desde tierra fuego de fusilería. No hubo desgracias personales, retirándose el buque chileno, pero el de la P. S. N. C. se quedó en el puerto negándose a obedecer la orden. A pesar de la diferencia de fecha de casi un mes, hay una duda en cuanto a que la noticia llega a Islay llevada por un bote desde Quilca. Pero las coincidencias existen pues se trata de la presencia de un buque chileno en Quilca y de los disparos de fusilería desde tierra contra un bote chileno. ¿Ese buque pudo ser la *O'Higgins*?

3. REGRESO DE PRADO A LIMA

3.1 INCERTIDUMBRE EN LA DIRECCIÓN SUPREMA DE LA GUERRA

Podría decirse que las dos últimas cartas de Prado a La Puerta, del 4 y 15 de noviembre[66] llevaban el gen de una trascendental decisión. Así, en la primera, apenas dos días después de la pérdida de Pisagua, escribía:

> "Es preciso fijarse que nuestra situación es, en verdad, casi desesperada y que si no procedemos con actividad 'estaremos muy mal'. Para combatir la manifiesta superioridad del enemigo debemos llevar a cabo esfuerzos supremos; pero estos no se podrán intentar si no se remiten con prontitud los pedidos que tengo hechos. Si no se procede así, vuelvo a decir, que estaremos muy mal, y 'yo no sabría qué hacerme' ".

Como se ha visto, en la *Pilcomayo*, *Chalaco* y *Unión*, que llegaron a Arica entre el 8 y 10 de noviembre, se le remitió todo lo pedido y, aparentemente, la última frase carecería de sentido. Pero en la del 15 le escribía a La Puerta:

> "Los momentos son muy apurados y exigen mi absoluta concentración en ellos. Los acontecimientos se han desarrollado con tal carácter y rapidez, que dentro de dos o tres días quedarán completamente decididos con el 'resultado de la batalla general' que nuestro Ejército presentará al invasor".

Al día siguiente de esa carta, inesperadamente, el general Daza le comunicaba por telegrama su regreso a Arica. Esos dos o tres días equivalían al 17 o 18 de noviembre, pero fue el 19 cuando se produce el desastre de San Francisco, por lo que Prado quizás estimó que ese "resultado de la batalla general" decidía la suerte del departamento de Tarapacá. Tres días después, el 22 de noviembre, Prado recibiría la noticia de la rendición de Iquique y confirmación de la pérdida de la cañonera, todo lo cual debe haberlo convencido que "no sabría qué hacer en cuanto a la Dirección de la Guerra", y el 25 sale de Arica para el Callao. A los dos días Daza estaría de regreso en Arica.

En otra decisión, antes de dejar Arica, designa como su relevo al contralmirante Lizardo Montero, según nota del secretario general Mariano Álvarez de fecha 25 de noviembre:

> "Debiendo salir en el día de hoy para la Capital de la República, S. E. el Presidente y Director Supremo de la Guerra ha nombrado a US. con decreto de hoy, Jefe Superior Político y Militar de los departamentos de Tarapacá, Tacna, Moquegua, Arequipa, Puno y Cuzco".

Fue en esta situación que Montero recibe a Buendía cuando llega a Arica con el ejército procedente de Tarapacá, después de su victoria sobre el ejército chileno el 27 de noviembre, según antes se ha referido.

Ese 25, pues, Prado se embarca en el vapor *Lima* de la P. S. N. C., con sus edecanes, secretarios, el segundo jefe del regimiento Húsares, coronel H. Bedoya, miembros de las ambulancias de Iquique y otros más, con destino al Callao.

Montero, entonces, de su condición de comandante general de las Fuerzas y Baterías de Arica, pasa a desempeñar un cargo político y militar en una vasta región del sur peruano, cargo que no había tenido Prado, pues el decreto supremo del 16 de mayo que él promulgó, establecía en su artículo 1º., que asumía el mando (lo militar) de las fuerzas terrestres y navales de la República, como general en jefe del Ejército y la Armada,

y dejaba encargado de la Presidencia de la República (lo político) al vicepresidente La Puerta, en concordancia con los arts. 90 y 93 de la Constitución y respectiva autorización del Congreso.

No se ha encontrado dispositivo legal alguno por el cual ese Comando General en jefe deviene en director de la Guerra, pero el hecho es que esa Dirección de la Guerra se establece como órgano desde la llegada de Prado a Arica el 20 de mayo, designando como secretario general de la misma al doctor Mariano Álvarez. Cuando llega a Arica, hacía prácticamente tres semanas que el presidente Daza, capitán general del Ejército boliviano, se encontraba acantonado en Tacna con su ejército.

Tampoco se ha encontrado dispositivo alguno que especificara cuáles eran las atribuciones y responsabilidades del director de la Guerra, ni del comandante general en jefe del Ejército y la Armada. Se debe notar que no era comandante general en jefe de las fuerzas del sur, sino del Ejército y la Armada, lo cual debe haber creado más de una situación confusa con los mandos y organismos de estas instituciones en Lima y Callao.

Al reunirse Prado con Daza en Arica y en cumplimiento del artículo 1º del Protocolo suscrito el 5 de mayo, Prado asume el mando del ejército aliado, sin subordinación a cualesquiera otros poderes de los Estados peruano y boliviano, de donde devendría el título de Supremo Director de la Guerra.

Por otro lado, tampoco se ha encontrado documento alguno en el que conste el Plan de Campaña Aliado, es decir el acordado con Daza, que estableciera el concepto estratégico, la misión, la organización de las fuerzas, las tareas que esas organizaciones habrían de cumplir para satisfacer la misión, las fases de la campaña, las relaciones de comando, las comunicaciones, la logística, las cuestiones de personal, y otras tantas como las de inteligencia, contrainteligencia, etc.

Todo lo que se ha encontrado han sido las instrucciones iniciales del ministro de Guerra y Marina, general del Solar, para el general Buendía con ocasión de su nombramiento, y las ampliatorias de Prado para el mismo general, que se reproducen en el *ANEXO A*, que nada tenían que hacer con la recuperación del litoral boliviano ocupado, objetivo político por el cual el Perú se encontraba en guerra. Trataban más bien de la defensa del territorio peruano.

Por las instrucciones escritas para Grau, y del contenido de las cartas de Prado a La Puerta, y de Prado a Buendía y las respuestas de este, así como de las comunicaciones del secretario del supremo director de la Guerra, que se han venido citando en capítulos anteriores, se habrá podido apreciar cómo se desenvolvió el accionar de Prado en su condición de supremo director de la Guerra. El desconocimiento de la correspondencia entre Prado y Daza sobre la guerra, si la hubo, no

permite llegar a conclusiones válidas, a excepción de una: la organización de los aliados para la campaña no era adaptable, tampoco factible, y el costo de las consecuencias de su conformación, era muy alto. En una palabra, no era una organización válida. Por lo tanto, patriotismo, valor y esperanzas al margen, no garantizaba el éxito de la campaña.

El 25 de noviembre, Prado en su calidad de director de la Guerra, en un intento de acción psicológica, emite una proclama[67] dirigida a los compatriotas, aliados, soldados, conciudadanos y amigos, exponiendo la situación general y las razones por las cuales se iba a Lima. De esa proclama se han seleccionado los pasajes siguientes:

> "En los solemnes momentos por que atraviesa la nación, necesario es sobreponerse a las contrariedades y reveses y sacrificarlo todo en aras de la salvación pública. Todos sin excepción de clases ni condiciones, estamos llamados a cooperar en la grande obra de vencer al desleal enemigo. Por eso yo debo, en estos momentos, dirigiros la palabra de la franqueza y de la verdad.
>
> El Sur es y continuará siendo una valla inexpugnable. Para completar y hacer invisible el poder de la alianza, me es preciso dejaros por cortos días. Supremas exigencias y apremiantes necesidades del servicio público, me llaman a la capital y es necesario marchar.
>
> Parto, pues, contrariando duramente las inclinaciones y deseos de mi corazón, como general y como soldado; pero cediendo a razones de las cuales depende el éxito de nuestras armas.
>
> Bien difíciles son las tareas de la guerra; pero las venceremos llevando a cabo el noble propósito de los pueblos del Perú y Bolivia.
>
> No son los jefes de los Ejércitos del Sur, quienes forman solos la invulnerable coraza del valor y heroísmo, son el Perú y Bolivia, sus huestes ardorosas y entusiastas las que se han lanzado para morir venciendo en cumplimiento del deber.
>
> Resuene en el espacio el augusto y sangriento juramento que hemos hecho en los altares de la Patria de vencer o morir.
>
> ¡Viva la Alianza!, ¡Viva el Perú!, ¡Viva Bolivia!"

Con la partida de Prado de Arica, viene otra etapa de incertidumbre en el sur. ¿Quién es el Director de la Guerra?

El artículo VI del Protocolo Nº 4 antes referido era muy claro, pues decía:

> "Si después de incorporados en el ejército unido los dos Presidentes, tuviese alguno de ellos impedimentos para continuar con el mando de las fuerzas aliadas en su territorio, lo asumirá el otro, mientras dure dicho impedimento".

El ejército unido estaba en territorio peruano, y en consecuencia Prado era el Supremo Director de la Guerra. Ante los autoimpedimentos de Prado para continuar con la Dirección de la Guerra, debió asumirla el presidente y capitán general Daza, a partir del 25 de noviembre. Pero Prado, según se conoce, nada le comunica a Daza, y otorga a Montero el cargo de jefe político y militar antes dicho. Que se conozca, Daza nunca asumió oficialmente la Suprema Dirección de la Guerra, ni supo cuáles fueron las coordinaciones Daza/Montero. *El Comercio* transcribe

un artículo de *El Nacional* de Lima en los primeros días de diciembre, consignando un telegrama fechado 28 de noviembre, recibido por el cable de Mollendo pero procedente de Puno, informaba de un intento revolucionario del doctor Núñez del Prado, en Bolivia, para destituir a Daza, que no prosperó. El 20 de diciembre, se produce la revolución que instituye a Piérola como Dictador, que obviamente Daza reconoce, y lo cual de acuerdo al Protocolo no debería interferir con su supuesta Dirección de la Guerra. Pero el 27 de diciembre Daza, a su vez, es destituido del mando por sus propias fuerzas en Tacna, y el 28 en La Paz, es defenestrado de la presidencia de Bolivia. La Dirección de la Guerra, a ser ejercida por uno de los dos presidentes quedaba, pues, acéfala.

Sin embargo, es interesante considerar que en una carta de Daza, fechada en Arica el 28 de diciembre, al contralmirante Montero, refiere que el 27 a invitación del prefecto doctor Zapata acudió a Arica en la mañana para participar en una reunión privada con Montero y Zapata, con el objeto de acordar operaciones militares precisas sobre el enemigo de la alianza[68]:

> "En ella acordamos solemnemente que US. con el ejército peruano, avanzaría sobre el enemigo por la vía de Camarones, y que yo, como capitán general del ejército, por la vía de Calama, entrando de paso a Bolivia. Y habiendo observado que US. necesitaba de la ratificación del Excmo. Jefe Supremo de esta República, para que dicho acuerdo se llevase en el acto a cabo, US, aceptando mi observación, envió ayer mismo un extraordinario a Lima para recabar del Gobierno esa ratificación".

Esto indicaría una intención de iniciar operaciones ofensivas, pero que se daban en un contexto político muy diferente al del inicio de la guerra, primeramente porque ya no había Gobierno constitucional sino una dictadura, y de ahí la consulta que hacía Montero, dilatoria a todas luces, pues una respuesta por mensajero demoraría unos quince días; y segundo porque en ese momento se producía el amotinamiento del ejército boliviano en Tacna contra Daza. Aparte de lo manifestado por Ochoa y esta nota de Daza, nunca se ha encontrado plan ofensivo alguno para recuperar el territorio boliviano. En su misiva, Daza exhortaba a Montero a no reconocer la actitud asumida por su ejército y a que tomara "las medidas que crea convenientes para que los amotinados restablezcan el orden legítimo y no precipiten al ejército a un hecho más escandaloso".

Conviene indicar que el mismo 27 de diciembre Montero recibe a las 2.59 p.m. telegrama de Tacna del señor Manuel Granier, cónsul de Bolivia, poniéndolo en autos del desconocimiento de la autoridad de Daza por el ejército boliviano estacionado en esa ciudad, y para "que pueda tomar medidas sobre el regreso a esta del referido general". Media hora más tarde, Montero recibe del coronel Eleodoro Camacho los telegramas siguientes:

"El ejército boliviano ha desconocido la autoridad del general Daza, y se pone a mis órdenes y a las de US. para cumplir su deber en la defensa de la alianza. El ejército boliviano saluda a US. y en su persona al heroico y valeroso ejército de su hermana y aliada. Sírvase US. transmitir este suceso a S. E. el señor Piérola, ofreciéndole el homenaje de nuestros respetos".

A las 6.22 p.m. Montero recibe el segundo de Camacho:

"El ejército boliviano descansa en sus cuarteles, después de haber manifestado solemne y públicamente su voluntad como tuve el honor de informar a US. Garantizo y respondo del orden público. Quedando igualmente garantizados los bienes del general Daza".

Ese mismo 28 Montero acusaba recibo de la carta de Daza que le llegara muy tarde en la noche, y luego de calificar de grave y trascendental el hecho, le manifestaba:

"Que no podía aventurar calificativo alguno sin que el Supremo Gobierno de Bolivia, a quien desde luego lo he participado por conducto del encargado de negocios del Perú, se sirva dar a esta jefatura superior las convenientes explicaciones sobre un hecho en el que, afortunadamente para el nombre de V. E., queda por completo excluido de toda responsabilidad, por el acto mismo de haberle negado obediencia el ejército que se ha subordinado al coronel don Eleodoro Camacho".

La consulta por la vía diplomática dada la difícil conexión postal, también habría de demorar días. Sin embargo, Montero le expresaba que para asegurar el orden en la localidad, había dispuesto que el ejército boliviano saliera a "ocupar cantones, y la división (sic) del Perú se establezca mientras tanto en la ciudad de Tacna".

El 28 de diciembre, en Tacna, Camacho en su calidad de comandante en jefe del Ejército boliviano en el Perú emite dos proclamas, una a sus compañeros de armas de la que solo se extrae lo siguiente[69]:

"Olvidemos los desaciertos y las pasiones del desgraciado general Daza, para que la historia, con la justicia popular, los trasmita a la posteridad con la dolorosa experiencia que mezclada con la sangre de nuestros hermanos, nos ha señalado y señalará siempre el glorioso camino que hoy seguimos. Os juro, compañeros, vencer o morir a vuestro lado, como el último soldado de la patria. No necesito recordaros vuestros deberes. Los habéis cumplido y los cumpliréis con el valor y arrojo de que solo es capaz el ciudadano armado en defensa de sus sacrosantos derechos. Comencemos, amigos, y para ello cuento con vuestro real y poderoso apoyo, mientras el Gobierno de nuestra patria designe al que debe sustituirme; comencemos a preparar la victoria que nos espera. Orden y disciplina y adelante a cumplir nuestro deber. ¡VIVA LA ALIANZA!"

De la segunda a sus conciudadanos en Bolivia se extrae:

"La tranquila y pacífica destitución del general Daza, por el voto solemne y unánime del ejército nacional, bien lo sabéis, conciudadanos, ha obedecido a los deberes ineludibles y a los nobles impulsos del patriotismo de todos los señores generales, jefes, oficiales y soldados residentes en este cuartel general.

Los extravíos y el absolutismo del general Daza habían sobrepasado el límite de cuanto era posible tolerar. La tumba de la patria estaba abierta y junto

a ella solo se alzaba erguida la siniestra figura del que no era ya, ni el hijo de Bolivia, ni el conductor del pabellón nacional.

En tanto el Supremo Gobierno nacional designe al jefe que debe reemplazarme en el puesto en el que la inmerecida y honrosa confianza de mis compañeros me ha colocado y que he aceptado por las circunstancias del momento, os aseguro que sabré cumplir con mi deber, para dejarlo, después, como el último soldado de Bolivia en la guerra de la alianza contra Chile".

En esta misma fecha, Camacho remite una nota al almirante Montero presentándole al ciudadano boliviano Francklin Alvarado, quien en su "nombre y sobre los últimos sucesos realizados" en el cuartel general le informará con toda veracidad lo ocurrido.

Por otro lado, el señor Abdón S. Ondarza, oficial mayor de la Secretaría General de Daza, con fecha Tacna, 31 de diciembre de 1879, difunde una carta en la que explica todos los intríngulis relativos a la destitución del general el 27 de diciembre, y entre las cosas que menciona hay una relativa al acuerdo que, según Daza, habría llegado con Montero sobre operaciones militares contra Chile, y manifiesta:

"¿Cómo es que aquel que no pudo llevar el ejército de Camarones a San Francisco, hubiera hecho una campaña como de 450 leguas (2 475 kilómetros), que hay, por lo menos, desde Tacna a Tarapacá, dando rodeo por La Paz, Oruro, Potosí y Calama? ¿Cómo se lleva el ejército a esa peregrinación, teniendo hoy al enemigo solamente a 40 leguas (220 kilómetros) de distancia?"

No le faltaba razón a Ondarza, y ello vendría a corroborar que en la campaña del sur no había existido una estrategia válida, como ya se ha expresado.

Es interesante el artículo que Benito Neto escribe desde Arica el 29 de diciembre para *La Patria*, sobre la acción del ejército boliviano en Tacna[70].

"El gran suceso, la gran novedad de la semana, ha sido la sublevación del ejército boliviano en Tacna, y desconocimiento de la autoridad del Capitán General Daza.

Todo esto ha acontecido el 27, es decir al mes justo y cabal de Tarapacá. Está a la cabeza del movimiento el doctor Camacho, coronel del ejército aliado. Cuando ocurrió el suceso, el general Daza se encontraba en este puerto, y la noticia llegó en momentos en que aquel subía al tren para irse a Tacna.

El batallón de los Colorados hallabase lavando en el río, así es que los revolucionarios aprovecháronse de esta circunstancia para apoderarse del parque y dejar al ejército sin municiones. Tanto aquel cuerpo como el de granaderos de Sucre, aseguran que están desarmados. Los sublevados acatan la autoridad de nuestro jefe militar y político (Montero). El general Daza no se ha movido de Arica.

Grande es la zozobra y alarma que hay en Tacna; y no es para menos.

Los chilenos parece que se han dormido en sus laureles. No dan señales de vida. Por hoy parece que no les preocupa otra cosa que las salitreras de Iquique. Nuestro ejército se encuentra en el mejor pie de organización y disciplina. Le falta solo una cosa: Equipo.

A todo el mundo, con muy raras excepciones, ha regocijado el cambio de gobierno. Se espera de los nuevos mandatarios la energía, previsión y tino de que han carecido sus antecesores (Prado y Daza)".

Las reorganizaciones de Piérola en lo que toca al Ejército, restan autoridad a Montero, y recién poco antes de mayo 1880 es que el general boliviano Campero se constituirá en Tacna, asumiendo en razón del Protocolo citado, el mando del ejército aliado en Tacna, pues había sido designado, por la Junta de Gobierno de su país, presidente de Bolivia. Por otro lado, mientras durase la dictadura de Piérola, él sería el general en jefe de las fuerzas armadas del Perú.

Respecto al general Narciso Campero, es oportuno anotar que el 19 de enero de 1880 en Oruro, estando en acefalía el gobierno, promulgó un decreto por el cual aceptaba la comisión provisoria que le confiaba la Patria y asumía la presidencia de Bolivia mientras se reuniera la Convención Nacional a ser convocada en veinte días más[71]. Siguiendo la costumbre, en la misma fecha y lugar emitió varias proclamas dirigidas a la Nación, al Ejército Nacional y a la Quinta División de Ejército Boliviano.

A partir del 25 de noviembre, el contralmirante Montero se ve enfrentado con la tarea de reorganizar las fuerzas peruanas en los departamentos que Prado le había asignado, haciéndose notar la ilegalidad en lo que atañe al mando político, primero porque Prado aún no había reasumido la presidencia; y segundo, porque los nombramientos que hacían a la organización política se promulgaban en Lima luego de acuerdos adoptados en sesión de Consejo de Ministros. Ese mando político investido en Montero significaba que estaba por encima de los prefectos, subprefectos, gobernadores, etc., de esos departamentos. Ya en Lima, Prado no convalida por decreto supremo el mando político de Montero. Todo ello era, pues, parte de la desorganización no solo en lo concerniente a la dirección de la guerra, sino también en la defensa nacional.

Es el 28 de noviembre cuando el contralmirante Lizardo Montero emite su proclama al tiempo que promulga un par de decretos sobre movilización[72]. La primera decía:

"Soldados:

Siete meses ha que comparto con vosotros las fatigas de la campaña, y en el tiempo transcurrido, solo tengo motivos de admiración por vuestra constancia en el trabajo, por vuestra moralidad, entusiasmo y disciplina militar, que son la garantía del triunfo que la providencia ha reservado a la abnegación y civismo de los defensores del honor nacional.

Hasta hoy, el enemigo solo se ha atrevido a presentarse a muy larga distancia de Arica, sin pensar que su presencia debía enardecer más y más vuestro valor y patriotismo. No olvidéis, sin embargo, que al fin tendremos que medir nuestras fuerzas con las del invasor, donde quiera que se encuentre, y que llegada la hora de prueba, la Patria, ¡oídlo bien, compañeros! lo espera todo de vosotros!

Amigos:

Si la suerte de las armas, tan varia como es, ha sonreído hasta ahora al enemigo en los pocos encuentros que ha tenido con el ejército aliado, confiad en que, la victoria más completa coronará vuestros abnegados esfuerzos, mañana que en leal y decisivo combate conquistéis las glorias que la Patria tiene derecho a exigir de sus valientes hijos. Así os lo demandan las dos naciones, cuyas miradas están fijas en el ejército aliado. Así lo espera, en fin, el que será vuestro compañero inseparable en la hora del peligro.

Vuestro General y amigo".

En cuanto a los decretos, en uno se disponía:

"Artículo único.- Todo peruano que conforme a las prescripciones de la ley no se haya alistado en los cuerpos de guardia nacional de su respectivo departamento, en el término de ocho días improrrogables, será enrolado en los cuerpos del ejército del Sur. El prefecto del departamento queda encargado del fiel cumplimiento de este decreto, publicándolo por bando en los distritos de su respectiva jurisdicción".

Y en el otro decreto:

"Todo individuo mayor de edad, sin distinción alguna, que por motivo de enfermedad u otra causa justificativa, tenga que ausentarse del departamento de Tacna, no podrá verificarlo sin el pasaporte respectivo, que recabará personalmente de esta jefatura superior. Las autoridades de policía local y marítima quedan encargadas del cumplimiento de este decreto que se publicará por bando".

Diversas opiniones[73] se han esgrimido para explicar la decisión de Prado de regresar a Lima. Así, Paz Soldán comenta en su obra, que Prado abrumado por los desastres "debió conocer que en gran parte eran obra suya, por no haber puesto remedio, en oportuno tiempo, como se lo aconsejaban sus amigos y la prensa diaria, se persuadió al fin de que su permanencia en Arica no tenía objeto".

Tomás Caivano es más crítico, y expresa:

"Que Prado había permanecido en Arica absolutamente ocioso desde el mes de mayo, esperando que los otros se batiesen y venciesen como pudieran en las remotas soledades del desierto de Tarapacá, y que apenas tuvo noticias del encuentro de San Francisco y de los tristes acontecimientos sucedidos entre las filas del ejército de la alianza, no tuvo más que una sola preocupación: la de alejarse de un puesto llamado indudablemente a ser el segundo teatro de la guerra, después de Tarapacá".

Dellepiane comenta que la captura del monitor, la toma de Pisagua, y el desastre de San Francisco, "agitaron rudamente la opinión pública y quebrantaron la de los hombres de gobierno del Perú", y el presidente Prado regresa a Lima.

Una de las primeras acciones de Montero en su carácter de jefe político y militar, se revela en un telegrama de Mollendo del 30 de noviembre dirigido al subprefecto accidental teniente coronel Juan Fajardo[74]:

> "Manifieste US. a los concejos, al comercio y a las personas constituidas en comisión para atender a la defensa nacional, que el jefe superior político y militar del sur, general Montero, pide acopio de charqui, chalonas, chuño y maíz de estos departamentos y como fiscalmente no hay recursos para proporcionarlos, es indispensable que las comisiones, los concejos y las asociaciones las obtengan. Y el comercio sobre todo, que haga negociaciones sobre esa plaza con dichos artículos, con lo cual a la vez que le será productivo, cumplirá un deber de patriotismo, atentas las circunstancias de Arica".

Pero Montero no solo tiene que enfrentar el problema del bloqueo naval de Arica y otros puertos, sino que en su carácter de jefe político del sur, también cuestiones de seguridad interna[75].

En efecto, en la mañana del 26 de noviembre, según informase el capitán de puerto de Ilo, capitán de corbeta Rómulo G. Tizón, al comandante general de Marina, se sublevaron en el puerto citado las Columnas Huáscar y Gendarmes, encabezando el movimiento el comisario de Ilo, don José Manuel Jiménez (alias Huacullani), en desconocimiento del presidente de la República y director de la Guerra. Se embarcaron en un tren extraordinario para Moquegua y allí destituyeron al prefecto de la Provincia, don Abel Méndez, lo tuvieron preso algunas horas y luego lo liberaron. En su lugar, pusieron al subprefecto, don Samuel Barrios, quien no aceptó, retirándose a Tacna. Acto seguido, el coronel Julio César Chocano, apresa a Jiménez y apoyado por el pueblo se proclama prefecto accidental, comunicándole por oficio a Tizón que permanecería en ese cargo hasta que el Supremo Gobierno nombrase a la persona a quien debía entregar el cargo. También le ordena que todos los telegramas que reciba y las noticias que le den los vapores, se las transmita, así como que le dé cuenta de las ocurrencias que a su juicio fueran importantes.

El mismo 26, Montero telegrafía a Tizón ordenándole que cumpla con su deber y comunique lo que haya, agregando que los "revolucionarios se arrepentirán de una traición infame al frente de los enemigos de la Patria".

Continuando con su informe al comandante general, Tizón dice que el prefecto destituido Méndez, llegó a Ilo el 28 y el 29 se trasladó a Arica llamado por el contralmirante Montero, habiéndose abstenido de contestar el oficio de Chocano.

Igualmente, que en Ilo solo quedaron 18 soldados de caballería a cargo de un teniente Barrios; el 27 vinieron de Moquegua como comisario del puerto un capitán Rivera, y otro capitán Moreno y Maíz como jefe de una guarnición de 12 hombres. Luego de una serie de actitudes que calificaba como farsa, solo quedó en el puerto una docena de hombres sin armas, y de presentarse el enemigo, decía Tizón, podría desembarcar sin que nadie le hiciera la menor resistencia. Expresaba su temor al comandante general, de ser relevado y apresado por Chocano,

al no haber contestado su oficio. El informe de Tizón al comandante general de Marina, recién llegaría a sus manos el 6 de diciembre, quien de inmediato lo tramita al Ministerio de Guerra y Marina.

Entre el 27 y 28 de noviembre se produce un intercambio de telegramas entre Chocano y Montero en torno a la situación. Sin embargo, el 28 Montero envía otro telegrama a Tizón preguntándole por el prefecto Méndez, y le informase lo que había pasado pues "estoy a oscuras", agregando que en la fecha los buques *Chacabuco* y *Magallanes* habían intimado el bloqueo de Arica. Es oportuno mencionar que Méndez, según informaba *La Patria* de Lima del 11 de diciembre, embarcó en Ilo en el *Lontué* que llegó al Callao en la mañana del 11.

Un último telegrama de Montero a Chocano del 30 de noviembre, da término a la situación, al designar como prefecto al señor Benigno Pomareda, presidente del Concejo Departamental, cargo que sería ratificado días después por Prado ya en Lima.

El lunes 1º de diciembre, Chocano envía un telegrama a Tizón avisándole haber remitido un oficio con fecha viernes 28, en el que le hacía saber que Montero lo había designado prefecto, pero que hasta la fecha no había recibido respuesta a su oficio. Tizón transcribe este telegrama al contralmirante Montero quien le contesta: "He ordenado se haga cargo de la prefectura provisionalmente el presidente del Concejo Departamental (Pomareda); con él entiéndase US. hasta que resuelva lo conveniente". Este movimiento subversivo fue comentado como de naturaleza pierolista, vistas las tendencias de Jiménez y Chocano.

El hecho tuvo, obviamente, repercusiones desfavorables para la defensa de esa parte del territorio. En efecto, el 8 de diciembre Tizón informa al comandante general de Marina, que el 7 se presentaron en Ilo los buques *Chacabuco* y *Magallanes*, notificando que destruirían las lanchas, a lo cual él contestó "que podían hacer lo que quisieran en la mar". Como el puerto se había quedado sin un solo soldado, a consecuencia del "bochinche que hubo el 26", decía Tizón, los chilenos sacaron seis lanchas a remolque y las hundieron a cañonazos, aunque después lograría salvar un par. También informaba que procedentes de Moquegua llegaron 200 nacionales a resguardar el puerto. Finalmente, que los buques partieron para Mollendo, permaneciendo frente al mismo pero fuera del alcance de las baterías.

En orden a lo político, el señor Evaristo Gómez Sánchez[76], le escribe a su viejo amigo Montero desde Lima con fecha 3 de diciembre, y le cuenta que la capital ofrece el más triste espectáculo a causa de la conducta de los líderes políticos, que muestran grandes desavenencias. No hay dos que se entiendan, dice. En otro pasaje expresa: ¿dónde está el coloso capaz de imponerse por sus fuerzas hercúleas, a la vez, al país receloso

y desconfiado y al enemigo desalmado que codicia nuestro territorio y nuestra riqueza y que sueña con nuestra humillación y ruina eternas? En otro pasaje recalca que solo la unión más perfecta de todas las fuerzas sociales, de todos los partidos y de todos los hombres de Estado puede conducirnos a lavar la afrenta que nos afea. Concluía su misiva:

> "Quiera el cielo inspirarnos a todos, gobernantes y gobernados y a US. especialmente, los llamados a salvar dos pueblos hermanos, amenazados de muerte. Que el patriotismo dirija prudentemente todos sus pasos, es para US. especialmente mi voto más cordial".

Con esta carta y seguramente con otras informaciones, Montero debe de haberse formado una apreciación de que el orden interno no andaba favorable para una conducción exitosa de la guerra.

3.2 EL BLOQUEO NAVAL DE ARICA[77]

El 28 de noviembre, Montero enfrenta la primera operación naval del enemigo: inicio del bloqueo de Arica comunicado por el concuñado de Grau, Óscar Viel, comandante de la *Chacabuco*, la que, junto con la corbeta *O'Higgins*, conformaban la división bloqueadora:

El capitán de navío Luis B. Arce Folch, en ese entonces guardiamarina del *Manco Cápac*, que se encontraba en Arica desde el 7 de agosto, relata en 1926 cómo fue la entrega de esta notificación:

> "El 28 de noviembre las corbetas chilenas *Chacabuco* y *O'Higgins* se presentaron cerca del puerto, aguantándose fuera de tiro, se desprendió de ellas en seguida una falúa con bandera de parlamento, al mando del oficial de marina señor Gómez Carreño; esa misma insignia enarbolaba a su tope de trinquete la *Chacabuco*. Se despachó del monitor *Manco Cápac* al encuentro de dicha embarcación, una chalupa al mando del teniente 2º Eulogio S. Saldías, con el guardiamarina Juan H. Mulgrew, la que regresó con dos pliegos cerrados: uno para el Jefe de la Plaza y otro para el Decano del Cuerpo Consular, en los que se notificaba el bloqueo de la plaza".

Ambas notificaciones fueron entregadas a sus destinatarios, y decían así:

> "Arica, noviembre 28 de 1879
>
> Al señor Prefecto, jefe militar de la plaza de Arica
>
> Tengo el honor de comunicar a US. que el Supremo Gobierno de Chile, ha ordenado establecer el bloqueo en este puerto y sus caletas vecinas, el que queda desde hoy establecido.
>
> Lo notifico a US. previniéndole que tengo instrucciones para conceder un plazo de diez días, a los buques neutrales surtos en esta bahía, a fin de que efectúen su carga o descarga y zarpen del puerto.
>
> Debo también hacer presente a US. que cualquiera agresión a los buques de mi mando, ya sea con torpedos, ya sea con cualquier otro medio de ataque intentado desde tierra, provocará el bombardeo de esta población por la escuadra de Chile y demás actos de hostilidad que se crean necesarios. En tan

dolorosa necesidad, será US. el solo responsable de los daños que se ocasionen a los neutrales y demás habitantes".

Montero contesta a esa intimación de bloqueo el mismo día:

"Al comandante en jefe de la división naval chilena.

En contestación al oficio de US. fecha de hoy, debo decirle: que quedo enterado de su contenido; y que, en cuanto al uso de otro género de hostilidades que los buques de su mando pudieran ejercitar contra este puerto, estoy firmemente resuelto, no solo a contestar a la iniciativa de la provocación, sino también a emplearlas por cuantos medios estén a mi alcance; pues esta plaza militar no teme en manera alguna a la escuadra de su nación".

En el editorial de *El Peruano* del 5 de diciembre se comenta el bloqueo de Arica así:

"Aunque no es bien conocida todavía la forma en que se ha establecido el 22 del corriente (sic) (debió decir 28 de noviembre) el bloqueo del puerto de Arica, por las fuerzas navales de Chile, las condiciones de defensa en que se encuentra esa plaza, son suficientes para afirmar desde ahora que el indicado bloqueo no se ajusta a las reglas que para su legalidad y reconocimiento tiene sancionadas la jurisprudencia internacional.

Estas reglas están consignadas en las declaraciones del Congreso de París de 1856, según las cuales, para que los bloqueos sean válidos, deben ser reales y efectivos, es decir, que existan en los puertos bloqueados las fuerzas necesarias y a la "distancia" correspondiente, para impedir el acceso de los buques en los indicados puertos.

Tales declaraciones no son más que la expresión de las doctrinas admitidas últimamente, aún por las potencias más remisas en esta materia, en virtud de las cuales se han condenado los bloqueos de gabinete o *per notificationem*, según los cuales se bloqueaban por un simple decreto litorales o costas que no podían ser bloqueadas efectivamente por las más numerosas escuadras del mundo.

El daño que actos semejantes de hostilidad ocasionaban al comercio de los neutrales, sin ninguna razón jurídica plausible, ni aun deducida de la misma añeja doctrina, que fundó los bloqueos en el derecho de conquista, hizo general su condenación, adoptándose por tratadistas y gobiernos la regla de la realidad o efectividad de los bloqueos, para que puedan tener existencia legal.

Ahora bien, conforme a esta regla, no puede haber efectividad para un bloqueo si las fuerzas que lo sostienen no ocupan en número suficiente las "aguas territoriales", cuyo acceso prohíben a los buques de otras naciones.

En este caso se encuentra precisamente el bloqueo establecido en Arica, por dos buques de madera chilenos.

La plaza marítima que se pretende bloquear de esta manera es hoy una plaza fortificada con cañones de grande alcance, "fuera del cual se encuentran situadas" las dos naves que se dicen bloqueadoras, que no podrían abreviar esta distancia sin grave peligro para ellas. En ese puerto existe además una nave suficientemente poderosa (monitor *Manco Cápac)* para contrarrestar a las enemigas que tendrían que alejarse toda vez que se colocase al alcance de sus baterías.

Por todas estas circunstancias, el bloqueo no es, pues, efectivo; porque ni existe la ocupación de las aguas territoriales del Perú, ni hay fuerzas navales para sostener tal ocupación, encontrándose libre la entrada del puerto.

> Basta la simple enumeración de estas circunstancias y de los principios de jurisprudencia internacional que hemos invocado, para conocer que habría muy legítimo derecho en los gobiernos neutrales para desconocer la legitimidad del bloqueo de Arica.
>
> Podríamos desenvolver más estos principios y hacer más manifiesta la ilegalidad del hecho en cuestión; pero creemos que lo expuesto será bastante para que los representantes extranjeros puedan encontrar motivos en que fundar un acuerdo diplomático, que salve los derechos del comercio neutral de los daños que puedan sobrevenirle del reconocimiento de actos semejantes de hostilidad de la República de Chile.
>
> Si antes se ha podido pasar en silencio el bombardeo de plazas indefensas, en que los perjuicios recibidos han sido en gran parte por el comercio extranjero, no creemos pueda suceder lo mismo con el reconocimiento de bloqueos como el de Arica, violatorios de las reglas internacionales a que el mismo Chile ha prestado su más espontánea adhesión".

Obviamente, consignar en este volumen un asunto de derecho internacional como lo es el bloqueo, es resaltar su importancia para una estrategia marítima, y es un tema en el que mañana puede verse involucrado un comando naval. El artículo en mención se refiere a las aguas territoriales del Perú, y es oportuno recordar que en aquella época se consideraba por la mayoría de países, que el alcance de la artillería de defensa de costa definía ese límite. En ese sentido, la artillería de grueso calibre montada en Arica tenía un alcance máximo de unos 4 000 metros o 2,1 millas y, por lo tanto, ese sería el mar territorial en Arica.

I. P. Christiancy informaba al secretario de Estado de Estados Unidos, con fecha 3 de diciembre, que sin tener información confiable, parecería que el 28 o 29 de noviembre, dos buques de madera de la escuadra chilena tipo corbeta, se habían establecido frente a Arica y enviado a tierra y a los buques neutrales surtos, aviso del bloqueo de dicho puerto. Como en Iquique, tales barcos tendrían diez días de plazo para dejarlo. Concluía manifestando que quedaba por demostrarse si esos dos buques serían suficientes para sostener un bloqueo efectivo. No emitió concepto alguno sobre la legalidad del bloqueo y sus efectos en el comercio de los neutrales. Cerraba su carta informando que el puerto de Ilo también estaba bloqueado.

En cuanto al ministro Saint John, sin emitir opinión alguna, solo se limitó a informar al secretario de Relaciones Exteriores de Inglaterra, en forma breve en cartas del 10 y 24 de diciembre, que al estar bloqueado el puerto de Arica por los chilenos, sería difícil el abastecimiento del ejército aliado en el sur; también que Ilo estaba bloqueado. El almirante Stirling en carta del 20 de diciembre al Almirantazgo inglés, también se refería al bloqueo de Arica. Los dos informantes no hicieron comentarios sobre su legalidad ni cómo afectaría al comercio de los neutrales.

3.3 PRADO LLEGA A LIMA. REASUME PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA[78]

La Patria, de Lima, en su edición del 29 de noviembre, daba cuenta de la llegada al Callao el 28 del vapor *Lima*, conduciendo a Prado y su importante comitiva. A su vez, *El Comercio* de Lima lo hacía en estos términos:

> "Procedente de Arica, el 28 de noviembre, ha llegado a la capital el presidente general Mariano Ignacio Prado. Se dice que varias personas de importancia, comandos militares del sur y congresistas de Lima, entre ellas, lo persuadieron para que dejara el frente de guerra. También debió influenciar en Prado la inquietud por la critica situación política que vive la capital y principales ciudades del país; las noticias sobre alzamientos contra el gobierno central y sus representantes van repitiéndose peligrosamente. En Lima, merced a la politiquería de ciertos caudillos que consiguen popularidad aprovechando el descontento, nadie quiere al anciano general La Puerta, que ingloriosamente ejerciera la Presidencia desde que Prado salió para el Sur como Director Supremo de la Guerra. Con todo, en el recibimiento al general vencido, como algunos califican a Prado tras las derrotas sucesivas al abrirse la campaña terrestre, ha habido respeto y consideración".

Por su parte, Paz Soldán refiere que las calles por donde pasó a pie desde la estación del ferrocarril hasta la casa de su familia, estaban llenas de gente, y lo acompañó gran número de personas notables. Reinó profundo silencio; porque aun cuando se conocían sus errores en la dirección de la guerra, nadie dudaba de su ardiente patriotismo. Robustecer pues el ejército de Arica; crear otros de reserva en Lima y en Arequipa o Puno, dándoles todos los elementos y organización necesarios para asegurar el triunfo, prescindiendo de las responsabilidades a que dieran lugar los desastres sufridos, era lo que había que hacer urgentemente en el Perú. La opinión a este respecto estaba uniforme, y la gran masa de la población sensata y sinceramente patriota no pensó más que en rodear y prestar decidido apoyo al jefe de la nación, general Prado, para dar cima a este salvador propósito. Pero dos circunstancias fatales concurrían a impedir la rapidez y eficacia que habrían sido precisas a la acción de Gobierno, para llegar a este fin; tales eran la falta de entereza en el general Prado, y la antipatriótica ambición de Piérola.

El general Prado, continúa Paz Soldán, ya lo hemos dicho, muy capaz sin duda de arrostrar con serenidad el mayor sacrificio personal en aras de la patria, no estaba dotado, sin embargo, de aquella lucidez de inteligencia ni de aquella intrepidez y firmeza tan necesarias en el hombre de Estado para dominar cualquier situación difícil en un momento dado; y aferrado a su espíritu de conciliación, esperaba más bien que los acontecimientos se desarrollaran y resolviesen

por sí mismos antes de asumir una actitud decisiva para imprimirles un rumbo determinado, siempre que con ello hubiera de chocar con algunas ideas o intereses políticos; o lo que era peor, seguía su perniciosísimo sistema de los términos medios, más inaparente que nunca, cuando se atraviesan situaciones comprometidas como en la que se encontraba el Perú. A esta natural blandura venía a juntarse el profundo abatimiento en que había caído su ánimo por consecuencia de los desastres sufridos en el sur, y la desconfianza de sí mismo que se había apoderado de su espíritu, ante el fantasma revolucionario encarnado en don Nicolás de Piérola, quien, si bien se había prestado a hacer el papel de sumiso ciudadano para recibir al supremo director de la Guerra a su llegada a Lima, era evidente que sus íntimos propósitos, aguzados con la coyuntura que le prestaban los últimos acontecimientos, distaban mucho de corresponder al homenaje que aparentaba rendir al legítimo mandatario.

El 2 de diciembre Prado cursaba a La Puerta la nota siguiente:

"He llegado a esta capital con el propósito de reasumir el mando supremo que fue confiado al patriotismo de V. E., como el llamado por la ley para ejercerlo.

Conocedor de las exigencias que me han revelado los últimos desgraciados acontecimientos, mi resolución se inspira en el deseo de llevar al poder el inquebrantable y perseverante afán de reparar los desastres transitorios de nuestras armas, para lo cual tiene el país recursos bastantes que procuraré aprovechar eficazmente hasta que llegue la hora de cumplir mis deberes de soldado.

La noble e imponente actitud con que la República ha recibido las noticias de nuestros reveses, sobre los cuales pronunciará en breve su fallo la justicia; el sentimiento de orden y adhesión al Gobierno Constitucional que ha mostrado el pueblo a mi regreso, aumentan las fuerzas de mi voluntad para consagrar con más decisión, si es posible, todos mis momentos, todos mis desvelos, al grandioso fin de la defensa nacional. Si hasta el día abrigo la conciencia de haber llenado mis deberes con toda la abnegada consagración que impone el patriotismo, la Nación, puede contar con que no reconozco límite en todo lo que por ella emprenda, sea cual fuere el sacrificio.

Tengo, pues, el honor de manifestar a V. E. los móviles a que obedece mi resolución, al reasumir el mando supremo y de comunicárselo por medio de la presente. Dios guarde a V. E."

La respuesta no se hizo esperar, y el mismo día La Puerta promulgaba el decreto siguiente:

"Teniendo en consideración que el general don Mariano I. Prado ha llegado a esta capital con el propósito de reasumir el mando supremo. según lo manifiesta en su oficio de la fecha,

DECRETO:

Artículo único: Ceso desde hoy en el ejercicio del Poder Ejecutivo, que reasume el Presidente constitucional, general don Mariano I. Prado. Comuníquese a quienes corresponda, regístrese y publíquese.

Lo que comunico a V. E. para los fines consiguientes. Dios guarde a V. E. *LUIS LA PUERTA*".

Haciendo una síntesis de los móviles por los cuales Prado reasumía la Presidencia, se puede decir que eran:

a. Superar los desastres transitorios de las armas aliadas;
b. Aprovechar mejor los recursos del país;
c. Responder con su esfuerzo al orden y adhesión constitucional del pueblo, y
d. Accionar patriótico ilimitado en servicio de la Nación.

El 2 de diciembre el Gabinete La Cotera en carta dirigida al oficial mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores, presentaba su renuncia en los términos que siguen:

> "Habiendo cesado en el ejercicio del Poder Ejecutivo el Primer Vice-Presidente de la República, ponemos en conocimiento de US. para que se digne hacerlo presente a S. E. el Presidente como por nuestra parte renunciamos por la presente a nuestras respectivas carteras. Dios guarde a US. *MANUEL G. LA COTERA, RAFAEL VELARDE, ADOLFO QUIROGA, JOSÉ MARÍA QUIMPER, BUENAVENTURA ELGUERA*".

En *El Comercio* se daba cuenta que el presidente Prado había remitido una nota a los ministros comunicándoles que, "conviniendo a los intereses de la República que los actuales ministros de Estado continúen prestando sus útiles servicios, no se acepta la renuncia que hacen de sus respectivas carteras".

Pocas horas después de su llegada a Lima, Prado invita a don Nicolás de Piérola a formar un nuevo Gabinete. El 2 de diciembre, el editorial de *El Comercio*, luego de analizar el desempeño de los Consejos de Ministros desde el inicio de la guerra, que consideraba deficiente, y conociendo de la negativa de Piérola de conformar un nuevo Gabinete, decía:

> "El general Prado, comprendiendo la situación no vaciló en ofrecer la organización del nuevo Ministerio al que se le presentaba como hombre necesario, y al que sus antecedentes lo mostraban como deseoso de lucir su capacidad y audacia en épocas difíciles; pero cuando todos esperaban que en breve, el país recibiría un poderoso impulso bajo la dirección enérgica de aquel caudillo, se ha visto con sorpresa, que él rehusa semejante honor, declinando en otros tan ardua tarea; juzgando acaso, no sin prudencia, que es más conveniente a sus intereses, reservarse el trabajo de censurar los errores del Gobierno, que acometer la empresa de dirigirlo".

Pero no cabe duda que las inquietudes políticas estaban a la orden del día. Así, *El Comercio* transcribía del periódico *La Sociedad* su editorial del 2 de diciembre, en el cual recordaba una ley promulgada el 24 de enero de 1879, sobre convocatoria a elecciones al Poder Ejecutivo para el 1º de diciembre. No se tenía certeza del móvil o móviles por los cuales esta convocatoria no se había cumplido y concluía:

> "Graves problemas son estos que deben resolverse con maduro estudio de su transcendencia. En favor del aplazamiento de las elecciones, pueden darse razones más o menos fundadas; pero en favor de su realización, hay aparte del precepto legal, el argumento decisivo de la caducidad absoluta de los poderes

constitucionales del actual Gobierno, el próximo 2 de Agosto (1880), sin que haya fuente alguna de donde derivar la legitimidad de su constitución, dentro del régimen constitucional.

Nos ha movido a hacer estas cortas reflexiones la circunstancia de haber transcurrido el 1º de diciembre, sin la convocatoria a elecciones prescritas por la ley".

Esta ley, poco divulgada en los libros de historia, promulgada obviamente antes de la declaratoria de guerra, pero que dada la situación del país como se ha apreciado, su cumplimiento era una bomba de tiempo en materia de orden interno, pero a consecuencia de un dispositivo legal. La bomba, sin embargo, explotaría pero ilegalmente, como se verá en párrafos posteriores.

El Comercio, sin embargo, en su editorial del 6 de diciembre comentaba respecto al artículo 4º de la ley citada, que al no haber promulgado el vicepresidente La Puerta el 1º de diciembre el decreto convocatorio, había esperado lo hiciera el presidente Prado ya en funciones a partir del 2. Luego de analizar algunos artículos de la ley y la flexibilidad para su cumplimiento con convocatoria o sin ella, y la atención preferente y meditada que debía prestarle el primer mandatario en respeto a la Constitución, expresaba:

"Romper la Constitución y salir del sendero de la ley, es el desconcierto en el Gobierno, anarquía en el país y el triunfo de Chile, con todas sus horrorosas y vergonzosas consecuencias.

Con bastante claridad hemos demostrado, citando la ley del caso, que para nada se necesita la fórmula de la convocatoria; pero si es cierto que el país no pierde ni gana con que esa fórmula se llene, creemos que no sucede lo mismo respecto al Gobierno. No convocando a elecciones infringe este una disposición legal; ¿por qué, pues, ha de hacerse reo de un delito, cuando nada absolutamente nada avanza con ellos?

Convencidos estamos de que ni remotamente ha pensado el Presidente de la República en crear de propósito complicaciones políticas tan serias, como las que sobrevendrían si en abril próximo no hubiera elecciones populares; pero como esto no sucedería nunca, pues no es potestativo del Gobierno que se cumpla o no la ley citada ,aún en el supuesto de que estuviera animado de tan malas intenciones, estamos seguros de que no cometerá la puerilidad de rebelarse contra las formas, por el simple placer de hacerlo".

La realidad fue que no hubo tal convocatoria, como si fuera antesala de lo que vendría después, que sería cuestión de días.

En efecto, el 5 de diciembre, el periódico *La Patria* de Lima, hacía pública una extensa carta que le dirigiera el señor don Nicolás de Piérola, exponiendo sus razones por no haber aceptado la invitación del presidente para formar un nuevo Gabinete, criticando en gran medida la acción del Gobierno, y que concluía como sigue:

"Para mí hay en este momento dos cosas igualmente absurdas y que solo los necios podrían abrigar: 1. la ambición personal; 2. el egoísmo.

La situación está resumida así. Si el país ha de salvarse, una transformación

política radical es inevitable. O ella se verifica de arriba a abajo, tomando el general Prado la iniciativa de una apelación al pueblo, única entidad legal que puede decidir, o esa transformación se verificará de abajo a arriba, con funesto estrago, que necesita evitar a todo trance el patriotismo.

Para evitar este segundo extremo, no he omitido yo esfuerzo alguno desde que se declaró la guerra, llegando últimamente, por puro deber patriótico, hasta ir a recibir personalmente al señor Prado, esperando, como espero aún, que este llegase por fin a hacer lo que yo le he pedido con instancia, lo que, o mucho me engaño o él mismo reconoce indispensable, lo que la salvación del país reclama.

Esta es la verdad de las cosas. La estampo en esta carta, sin otro móvil que la salud del Perú y por nuevo y muy costoso que sea el sacrificio que ello me impone.

Agradeceré a US. señor director, se sirva darla lugar en las columnas de su diario antes de la salida de la mala para el extranjero".

El Comercio en su edición del 7 de diciembre, transcribe una carta firmada por un cierto Raúl, de fecha 6, Sacristía de Santo Toribio, que le dirige a Nicolás de Piérola, con motivo de su carta a *La Patria.* Su texto, medio en serio, medio en broma, cuyo contenido dice no comprender a veces, concluye así:

"Hablas en tu epístola de un cambio 'radical y completo' de las cosas; supongo que no trates de trastornar el Universo. Esas frases me han alarmado, dejando en mi espíritu una duda.

Cuando dices 'cambio radical y completo': ¿quieres decirme acaso, que debemos buscar la monarquía para salvarnos o es simplemente una dictadura del género de García Moreno, de la de Rosas o de cualquiera de las que nos ofrece el repertorio político de Bolivia?

¿Por qué no ha(s) sido más explícito en tan grave asunto?

Te suplico me contestes, para saber si te sientes predestinado a ser un César en miniatura o un Pepino el breve, padre de una nueva dinastía. Espero tu contestación. Tú admirador. *RAÚL*".

Días después contestaría con hechos: una dictadura más.

Después de la decisión de Prado de ratificar al Gabinete en funciones y la definición de la figura anticonstitucional de Piérola, Prado empezó a cumplir con su tarea presidencial, promulgando una serie de decretos sobre cuestiones económicas y administrativas.

El 5 de diciembre, Prado escribe una extensa carta al contralmirante Montero comentándole de la situación política, naval, militar, acciones futuras y otros temas administrativos.

En cuanto a la situación política expresaba que intentó algunas combinaciones para conformar un nuevo Gabinete, que incluyeron la invitación al señor Piérola, que "se negó en lo absoluto", llegando a la conclusión de que el "único modo de solucionar una situación tan anómala", era continuar con el Gabinete La Cotera.

Respecto a la situación naval y militar, le comentaba:

"Estuve en el Callao, y he podido tener la evidencia de que solo contamos

> con un buque, el *Rímac*. Todos los demás se encuentran en seria recompostura. Estamos condenados a que en los momentos de más peligro no podamos contar con nuestras naves de guerra.
>
> Aún el *Oroya*, sea por los servicios que ha prestado, o sea porque nos lo vendieron en mal estado, es lo cierto que hace dos meses origina fuertes gastos sus reparaciones, cambio de tubos, compostura de calderos... y no se encontrará todavía expedito antes de un mes.
>
> También estuve en Santa Catalina: igual decepción sufrí. Nuestros almacenes militares están completamente agotados; no hay en ellos ni armamento ni vestuario, lo único que he encontrado en alguna cantidad es municiones Remington y de rifle Peruano. De la correspondiente al fusil Peabody he encontrado 100 000 tiros. Felizmente puede adaptarse a ese armamento la cápsula del Peruano, mediante un procedimiento de fácil realización.
>
> Como antes he dicho a usted, no tenemos armamento; pero ya se ha pedido y conforme llegue le enviaré el que necesite. Si cree usted conveniente aumentar la fuerza de esa plaza, puede usted disponer que avance la que hay en Arequipa, para lo cual imparto hoy las órdenes precisas".

En cuanto al aspecto naval, Prado omitía mencionar que la *Unión* estaba, es cierto, en el Callao, pero operativa pues el 2 y 4 de diciembre había realizado rondas frente al Callao y ejercicios de tiro real, y con orden de estar lista para zarpar en cualquier momento. En cuanto al estado logístico del ejército, ya el general La Cotera, en su carta del 5 de noviembre, le había advertido de dicha situación y de las medidas tomadas, según se ve en el párrafo 2.1.8 anterior.

Sobre cuestiones administrativas le comenta el envío de dinero, víveres y tela para vestuario. Esperaba con ansiedad la llegada del vapor del sur para conocer los detalles del triunfo de las armas peruanas en Tarapacá.

El 10 de diciembre, Prado escribe a Montero acusándole recibo de sus cartas del 3 de diciembre, aprobando las medidas administrativas adoptadas para los departamentos del sur, en particular sobre cuestiones logísticas. Sobre los nombramientos como prefecto de Moquegua y subprefecto de Arica, le envía los nombramientos correspondientes, y que en el vapor de la carrera viajaba el nuevo subprefecto de Mollendo.

En lo que respecta a cuestiones militares suponía que el ejército del sur ya hubiese llegado a Arica, significando un importante refuerzo para la defensa del área. En Lima, continuaban organizándose cuerpos para ser enviados conforme a necesidades, y respecto a las armas, estas se enviarían en cuanto llegasen.

Respecto a la logística, le notificaba que los prefectos de Arequipa, Cuzco y Puno tenían órdenes de acopiar víveres y remitirlos a Arica. Por supuesto, que reconocía los peligros de enviar todos estos refuerzos, pertrechos y artículos por mar. Respecto al *Oroya*, confiaba en que estuviera listo en unos treinta días más. Sobre los asuntos políticos no le

hacía mayores comentarios, excepto que "la tranquilidad interior es hoy completa felizmente".

El Peruano en su edición del 11 de diciembre inserta un interesante artículo de *El Nacional* que contrasta con la carta de Prado a Montero del 5 de diciembre que se acaba de citar:

> "S. E. el General Prado, que había estado en Arica con el carácter de Director de la Guerra, ha confiado el mando superior del ejército del Sur al contralmirante Montero; y regresando a esta capital, ha asumido la Presidencia de la República, funcionando con el mismo Gabinete que acompañó a S. E. el general La Puerta.
>
> Cuando el general La Cotera tomó la cartera de Guerra y Marina, el ejército de reserva en Lima, que el 22 de junio fue revistado con cerca de 10 000 hombres, se había disuelto a menos de 6 000, hasta el 18 de octubre; y hoy vemos con placer y con asombro, que en solo cuarenta días, ese ejército se ha elevado a más de 20 000 soldados bien armados y regimentados, habiéndose entregado el mando de los cuerpos a los jefes del ejército más dignos y prestigiosos.
>
> Se ha pedido y obtenido ya todos los armamentos que necesitamos para continuar la guerra hasta conseguir la victoria decisiva; y si no puntualizamos estos armamentos y sus detalles, es solo por no incurrir en indiscreción. La maestranza del parque general, que dormía con cuatro artesanos, se halla convertida en vastos talleres, en los que trabajan día y noche cientos de operarios.
>
> La fábrica de pólvora funciona sin descanso, lo mismo que la maquinaria de cartuchos para nuestras armas. En una palabra, podemos asegurar que al impulso del Ministro de Guerra, hemos pasado de la inercia al movimiento continuo. Ahora se sabe que estamos en guerra, porque se trabaja para la guerra.
>
> El Ministro de Hacienda, por su parte, marcha de frente por la senda que se ha trazado, sin cuidarse de las resistencias que provoca con sus medidas por los intereses que afectan. Su único objetivo es la salvación de la Patria, aun cuando sea a costa de su sacrificio personal. Para conseguirlo trabaja en la reconstrucción de la hacienda nacional, restableciendo el crédito interior y exterior; combatiendo la depreciación del papel moneda que nos abruma; y creando rentas y recursos seguros para atender a todas las necesidades de la paz y de la guerra.
>
> El señor Químper encontró vendidos todos los giros del Gobierno hasta noviembre inclusive, y además de carecer de ese recurso, ha tenido que mandar pagar las letras protestadas por la Compañía de Guano Limitada.
>
> Al mismo tiempo de comunicarse la subsistencia de este Gabinete, el general Montero comunicó de Arica, por telégrafo, que los chilenos nos han devuelto y remitido a Arica en el tranporte *Lamar*, nuestros heridos en el combate de San Francisco, y enfermos; pero no por humanidad, sino por libertarse del cargo de curarlos y alimentarlos, cuando les faltan elementos y hasta médicos para atender a sus propios heridos".

Sobre este último párrafo, es pertinente mencionar que, en efecto, el 2 de diciembre el comandante de la *Chacabuco* y división bloqueadora, Viel, remite a Montero una nota que le envía el general Erasmo Escala

fechada en Pisagua, 28 de noviembre, anunciándole que en cumplimiento de los artículos pertinentes de la Convención de Ginebra, el transporte *Lamar*, bajo bandera de Cruz Roja conducía heridos aliados. En su nota de remisión, Viel especificaba que el número de heridos era del orden de 107, que viajaba también personal de las ambulancias, y que el citado transporte estaba en condición de ingresar al puerto antes de las 6 p.m. Agregaba Viel, que el vapor *Coquimbo* de la P. S. N. C. debería arribar a las 6 p.m., conduciendo a todo el personal del hospital de Iquique, parte de una ambulancia y 135 heridos o enfermos, y concluía:

> "Como dicho vapor no puede entrar al puerto (en razón del bloqueo), me dirijo a US. para que, si lo tiene a bien, se sirva solicitar al jefe de los buques ingleses surtos en el puerto, el envío, a bordo de ese vapor, de sus embarcaciones, a fin de desembarcar los ya citados individuos, pudiendo continuar al Norte aquellos que deseen proseguir el viaje".

Montero contestó a Viel de inmediato que el *Lamar* quedaba autorizado para ingresar a Arica, pero en cuanto al *Coquimbo* y la tramitación de un pedido similar de Viel al comandante inglés, se reservaba su respuesta para más adelante. Le pedía, sin embargo, hiciera llegar al general Escala su respuesta. El *Lamar* ingresó a Arica y a las 6.30 p.m. se retiraba después de haber desembarcado los heridos.

El asunto del *Coquimbo* fue algo más complicado. En efecto, el 3 de diciembre Montero oficia al cónsul inglés haciéndole saber que se acababa de enterar que el *Coquimbo* había fondeado bajo ciertas condiciones impuestas por la división bloqueadora, agregando:

> "Como toda medida de coacción no determinada en los reglamentos marítimos de la República, es de todo punto de vista inadmisible y aun atentatoria a la soberanía nacional, me dirijo a US. a fin de que dicte las órdenes convenientes a dicha compañía para (que) el mencionado vapor, si no se sujeta llanamente a los estipulado en su 'convenio de libre navegación en el litoral del Perú', abandone inmediatamente este puerto, pudiendo desembarcar los heridos que conduce en Pacocha o Mollendo, a cuyo efecto se dictarán las órdenes del caso".

Al mismo tiempo, Montero ordenaba al capitán de puerto, a que instruyese al agente de la P. S. N. C. para que el *Coquimbo* abandonase de inmediato el puerto "por haber recibido a su bordo la intervención de un oficial de marina de la flota chilena que se encuentra frente a Arica, faltando así a las condiciones estipuladas en su convenio de libre navegación en el litoral del Perú".

El cónsul contesta a Montero el mismo 3, dándole cuenta haber acordado con el comandante del H. M. S. *Gannet* para que el *Coquimbo* permanezca en el fondeadero pero sujeto a las órdenes reglamentarias del puerto. Así, pues, este vapor pudo desembarcar los heridos y ambulancias que conducía, por lo cual el cónsul agradece a Montero en carta del 4, a nombre del comandante inglés.

Días antes, el 30 de noviembre con más precisión, Montero había expresado con energía al cónsul inglés, su posición frente a un informe del mismo 30, de que el comandante del H. M. S. *Turquoise* había enviado un oficial a los buques bloqueadores para averiguar si dejarían ingresar a Arica a los primeros vapores que llegasen del norte o del sur, para embarcar aquellas familias que desearan ausentarse del puerto. Al respecto, transcribía a Montero la contestación del comandante de la *Chacabuco*, que decía:

> "En cuanto al deseo que US. manifiesta por que los primeros vapores del Sur y Norte se acerquen al fondeadero con el objeto de tomar algunas familias pasajeras que desean evacuar la plaza, permitiré que se acerquen hasta tiro de cañón con el objeto que US. indica. Pero para embarcarse en ellos, es necesario que de antemano se me haga conocer la personalidad a fin de expedirles el correspondiente permiso. Los que deseen salir, pueden ir a bordo en los botes de la *Turquoise*, y si hay muchos, en una lancha, con bandera británica, si US. se lo permite".

Pero Montero, al contestar al cónsul el mismo 30, le manifestaba que si el buque de la P. S. N. C. no era recibido por la autoridad marítima en la forma reglamentaria, "no permitiré, decía, que se desprenda embarcación alguna de la playa y muelles que sirven para el tráfico mercantil".

Regresando a las actividades de Prado en Lima, y pasados 18 días de su partida de Arica, escribe a Daza con fecha 13 de diciembre, la carta que reproduce *El Comercio*, referente a sus afanes y a la situación en el sur, manifestándole:

> "Como es natural aunque la confianza general va restableciéndose subsiste la angustia patriótica motivada por la incertidumbre en que estamos por la suerte del ejército de Tarapacá. No obstante, según los últimos avisos hay ya fundadas esperanzas de que haya logrado reunirse a las fuerzas de Arica. Por mi parte, a la vez (que) soluciono convenientemente las cuestiones de política interior no dejo de concretarme al servicio de la guerra y pongo todo empeño posible en terminar la organización de elementos poderosos tanto en el personal del ejército como en el material, teniendo principal propósito en reforzar y aprovisionar nuestros cantones del Sur. Después del combate de Tarapacá y operando el repliegue de las tropas de Buendía sobre Arica estamos en amplitud de esperar victorias más decisivas que escarmienten al enemigo".

En esa misma edición, *El Comercio* consignaba noticias enviadas con oficio del 9 de diciembre por el prefecto de Arequipa, señor García y García, recibido en el Gobierno el 12 pero que no habían sido divulgadas, lo que causaba alguna extrañeza. Retransmitía algunas noticias enviadas por el cable desde Arica por el contralmirante Montero, cuya síntesis es:

a. Que el general Buendía con el ejército había llegado a Suca, a unas 40 millas de la desembocadura del río Camarones en el mar, y que Montero había escalonado una serie de puntos de apoyo logístico hasta su llegada a Arica;

b. Que ya se encontraban en Arica, los dispersos del combate de San Francisco en número de 600, con el general Bustamante y tres coroneles;
c. Que en el combate de Tarapacá las pérdidas chilenas habían sido del orden de 1 500, y que en todo ese departamento el ejército enemigo no pasaba de 9 000 hombres.
d. Que el bloqueo de Arica era mantenido por tres buques, y que otros dos cruzaban el 9 de diciembre entre Mollendo y Pacocha.

Sobre los acontecimientos desde la llegada de Prado a Lima, el ministro I. P. Christiancy informaba al secretario de Estado con fecha 3 de diciembre, que el general había llegado el 29 de noviembre en un vapor de la P. S. N. C.; que fue bien recibido, pero sin mucha demostración pública; que su gran rival Piérola lo encontró en la estación de Lima de la manera más amistosa; que Prado había reasumido la presidencia dejando al contralmirante Montero como comandante en jefe de las fuerzas en el sur. Se comenta, decía, que este trató de formar un nuevo Gabinete, invitando al efecto a Piérola pero que declinó. En otra carta del 7 de diciembre, informaba que Prado había ratificado al Gabinete La Cotera, "no porque los prefiriera, sino porque no había conseguido quienes lo integrasen".

Asimismo, que la verdadera razón por la que Piérola no aceptó la invitación ya no era más un secreto, y adjuntaba la carta (traducida) que había publicado tres días antes en su periódico *La Patria*, ya comentada, y le pedía al secretario Evarts que la juzgase "no desde el punto de vista norteamericano, sino de aquel del Perú, porque si lo hacía con el *standard* norteamericano podría pensar constituía evidencia de la vanidad, el egoísmo y ambición personalista del firmante. Pero si la juzgo desde el punto de vista de la prensa peruana, decía, me vería obligado a admitir que sus seguidores no son tan numerosos ni cordiales como antes de su publicación. Luego comenta sobre el punto de vista de Piérola contrario a la Constitución, aunque en la ausencia de Prado se promulgaron muchos decretos inconstitucionales, que supone Prado los anulará. De todo lo que antecede, decía Christiancy, "es fácil ver que una Constitución inflexible como la nuestra, sería totalmente inapropiada para las costumbres de la sociedad actual, que como todas las demás sociedades latinoamericanas, necesitan de una Constitución que se doble sin romperse, o que se doble siempre".

En otro informe del 16 de diciembre, decía que hasta la fecha no se veía intención del Gobierno de pedir la paz con Chile bajo condición alguna. Entre tanto, todos los negocios estaban casi paralizados. El crédito en papel moneda estaba disminuyendo rápidamente. Hoy una doble águila americana compra solo de 80 a 84 soles de papel.

Spencer Saint John, en su informe del 10 de diciembre al secretario

de Relaciones Exteriores de Inglaterra, manifestaba entre otras cosas, que en cada ministerio había confusión, y que Prado apareció el 30 de noviembre inesperadamente en Lima procedente de Arica, para reasumir su cargo de presidente, y aunque continúa el mismo Gabinete, "se ha restablecido la calma y se observa más confianza". El Gobierno peruano parece estar limitado a reunir más gente en la capital, aunque se tiene informes de que se están haciendo esfuerzos en el sur para reforzar al contralmirante Montero, que ha quedado como comandante supremo en Arica. El asunto más importante que ahora se discute, continúa Saint John, es la posición futura que adoptará la alianza durante la guerra. Después de enunciar los desastres sufridos, incluido el disturbio en la capital de Bolivia, "han pesado en la atención pública y aunque todavía se expresan esperanzas de que los bolivianos seguirán leales, no hay mucha en su ayuda". Esta serie de eventos ha impedido que el Cuerpo Diplomático trate oficialmente el asunto de la paz, pero el insignificante éxito de Tarapacá, aunque satisface el orgullo del ejército, no puede afectar en mucho el resultado de la guerra. La situación financiera, concluía, es muy débil: el cambio ha caído a 13 del dólar de papel, casi 1/3 de su valor nominal, y como las emisiones continúan, la situación empeora cada día.

Como se ve de las notas de ambos diplomáticos, el tema de la paz, al menos en ese ámbito, era una preocupación. Pero también lo fue de la prensa, y en este sentido el *South Pacific Times*, del Callao, publicó un extenso editorial el 13 de diciembre, que fue reproducido en varios diarios, haciéndose acreedor a acres comentarios:

> "Un tesoro exhausto, falta de crédito, guerra, pérdida de territorio importante que puede no recobrarse nunca, pobreza sin precedente entre el pueblo, oficiales de marina en servicio y sin buques, impuestos en toda forma; el pan aumentando de precio y el papel moneda, con que se compra, bajando de valor; pensionistas sin pensiones, empleados públicos no pagados, familias de hombres que han caído en manos del enemigo, o han perecido en la miseria; rápido decrecimiento de la población, el comercio arruinado, la agricultura descuidada, Arica bloqueado y probabilidades de que el Callao siga la misma suerte; paralización general social y política. Este pequeño catálogo de pérdidas en la facilidad nacional ayuda por lo menos a describir la situación.
>
> ¿Y dónde se encuentra el remedio? La pregunta produce un eco; no da una contestación: ¿Dónde? No en que continúe disminuyendo la población del país; no en nuevos impuestos, directos e indirectos, sobre lo absolutamente necesario para el sustento del pueblo; no en restringir el comercio con gravámenes vejatorios, ni en herir de muerte a la agricultura; no en proclamas oficiales, ni en declamaciones patrióticas; no en decretos que tienen tanto de impracticables como de inconstitucionales. Ni se encontrará el remedio en la gratamente acariciada idea de que todos nuestros males acumulados, y los que aún amenazan, hayan sido sufridos y lo sean por causa del honor. Será consolador; pero con ello no se paga al acreedor público, ni se alimenta al

pobre, ni revive el comercio, ni se restablece el crédito, ni se arrojará al invasor del terreno que ocupa y que ha sido hasta aquí la fuente de riqueza del Perú.

El país puede halagarse con la esperanza de que sus armas en definitiva alcanzarán la victoria. Sinceramente nos congratularíamos si pudiéramos esperarlo también, pero estamos muy lejos de ser confiados. Los aliados pueden encontrar hombres; quizá los encontrarían en número mayor que el enemigo, y nadie duda de que pelearian; pero ¿cómo los concentrarían en el punto que se ha establecido el teatro de la guerra en Tarapacá? Por mar el transporte de tropas es simplemente un imposible, en tanto que Chile goza de este privilegio sin la probabilidad de que lo molesten. Por tierra sería una empresa difícil de realizar, si juzgamos por las dificultades y demoras que entorpecen la retirada de las tropas del general Buendía, que, según las últimas noticias, eran perseguidas por la caballería chilena. Pero aceptando que puedan obtenerse hombres y que sea practicable transportarlos ¿no se necesita algo más, para constituirlos en soldados y encaminarlos hacia la victoria? ¿Cómo se les alimentaría, vestiría y equiparía? ¿De dónde saldría el dinero necesario para estos objetivos y para sostener una prolongada campaña? Es esta una pregunta desagradable, lo sabemos, y la hacemos con repugnancia; pero de todos modos es necesaria, y el público desearía que fuera contestada. Aquellos que todavía proclaman la guerra a muerte, que se detengan por un momento a calcular lo que costaría equipar otro ejército, llevarlo a Tarapacá y mantenerlo allí; ejército que para ser de utilidad debería por lo menos ascender a 20 000 hombres. Las generosas señoras de Lima y de otros lugares no conservan ya probablemente muchas joyas; y va llegando el tiempo de que aquellos que han hecho sacrificios para sustentar el deseo de venganza y glorias nacionales, se ven obligadas, si son capaces de nuevos sacrificios, a hacerlos para su propio sustento. El estado del país es deplorable, pero no necesariamente desesperado, si la Nación se detiene, piensa y procede. Si el fin de todo ha de ser vencer a Chile, los tiempos presentes son propicios comparados con el no distante futuro que tendremos; pero si el deseo es tranquilizar al país, sacarlo purificado del crisol del infortunio y el desgobierno, para revivir su comercio, impulsar su agricultura, restablecer, si es posible, su crédito, y echar las bases de futura prosperidad; si es así, debe haber alguien con bastante valor para decir ¡PAZ! No debe entenderse 'paz a cualquier precio', sino PAZ con HONOR; y esto no es imposible alcanzarlo si se permite a la Razón tomar el puesto de la Pasión en los consejos del país, y es imbuida en el espíritu del pueblo. ¡La más grande victoria que el Perú podría alcanzar ahora, será conquistarse a sí mismo!"

El Comercio, en su editorial del mismo 13 de diciembre ser pronunciaba sobre aquel del *South Pacific Times*, así:

"El órgano que expresa la opinión de los residentes ingleses en el país, nos ha sorprendido hoy con una palabra de paz, en medio de la guerra que embarga todos los espíritus que no están contagiados por el marasmo que domina al Gobierno.

Tan preocupado como nosotros por los desastres que nuestras armas han sufrido en el Sur, pero ajeno a las pasiones que despiertan en el país el honor y la dignidad nacional ofendidos, el autor de esas filosóficas reflexiones nos presenta el cuadro triste de nuestra situación, con la serenidad del que ha hecho un estudio técnico de las consecuencias de la guerra, dadas nuestras

actuales condiciones, para demostrarnos la necesidad de buscar seriamente en la resignación el remedio que debe poner término a nuestras desventuras.

Si no conociéramos la sinceridad que siempre ha distinguido al redactor del *S.P. TIMES* sospecharíamos que su artículo de paz, era en el fondo una sátira sangrienta a la actualidad, una fría y horrorosa censura a los que deben responder legalmente de todos los desastres que han precipitado al país en el profundo abatimiento en que hoy lo contemplan los extraños, no sin sentir esa indignación que nace espontáneamente, en todo espíritu justo y elevado, ante cualquier iniquidad.

Pero las reflexiones que en aquel artículo se hacen son de carácter serio, y el tono mismo que su autor emplea nos hace presumir que la intención es franca y sana.

No es extraño que a tales conclusiones haya llegado el que, sin comprender bastante la índole del país, juzgue de la situación en presencia del cuadro descarnado que hoy ofrece nuestro estado político y económico.

El redactor de *TIMES* ha sumado nuestras derrotas, ha visto desaparecer nuestro poder marítimo en locas empresas y ha presenciado el aniquilamiento casi completo de nuestro mejor ejército, aún antes de que el enemigo asombrado pudiera darse cuenta de su propia temeridad, y cuando no se explicaba si eran derrotas o triunfos los que alcanzaba en ese mismo desierto que es mudo testigo de los extraños desastres que a los defensores de su suelo preparara la torpeza de un general.

Así se han ofrecido a sus miradas, la pérdida militar de Tarapacá y la ocupación completa de ese departamento por las fuerzas invasoras, que, contando con el apoyo de su poder marítimo, dan a Chile una posesión tan permanente de ese territorio, como durable puede ser su preponderancia naval sobre el Perú.

Y en medio de todas estas pérdidas, que tan inmediatamente comprometen la integridad del país y sus recursos fiscales, no ha encontrado el redactor del *TIMES* sino el caos aquí dentro; esto es un ministerio que solo se preocupa de arruinar el comercio, o de ahogar toda expansión de los sentimientos elevados del pueblo, cuando no gasta su actividad en intrigas o distrae su atención alejándola del teatro de la guerra; y como para completar este cuadro desesperante, se presenta ante sus ojos un público que parece deseoso de olvidar sus males presentes, buscando en estériles, si no peligrosos debates sobre el régimen constitucional, un medio de poner término a tantos desastres.

Realmente, la situación del país presentada de ese modo, no puede producir en el ánimo de un observador extraño e imparcial, sino la convicción de su total ruina, como desenlace de una guerra que ha comenzado por una cadena de desastres semejantes.

Pero nosotros, que conocemos mejor nuestra vitalidad, y sabemos que no han dependido de deficiencia de energía o de fuerza real los descalabros que hemos sufrido, sino de simple ineptitud de los que han dirigido la campaña; y que no(s) sentimos con suficiente vigor para reparar nuestras derrotas, juzgamos de distinta manera que el *TIMES*.

¡Qué! ¿Acaso la desocupación del territorio de Tarapacá por nuestras tropas, significa el abandono completo de ese departamento y nuestra impotencia para arrojar al invasor en el tiempo preciso?

Antes de un mes puede y debe tener el contralmirante Montero un ejército de 20 000 hombres a sus órdenes: fuerza suficiente para emprender

una campaña rápida sobre Tarapacá, en condiciones ventajosas para obligar al enemigo o/a presentar una batalla de muy dudoso éxito para él, o/a hacerlo abandonar la línea de Iquique y de Pisagua.

Para conseguir este resultado, basta que lo quiera el Gobierno, porque contamos con elementos mucho más poderosos que aquellos que el *TIMES* nos supone para esa empresa.

No es menester tampoco recurrir a los cofres de las matronas, ni a las dádivas particulares para conseguir los fondos que exige la guerra; pues, cuenta el Tesoro con tres millones mensuales de renta, con los que pueden llenarse todas las necesidades extraordinarias sin dejar de atender al servicio de la administración pública. Si es cierto que hay empleados insolutos, marinos mal pagados, tropas desnudas, falta de equipo y escasez de víveres en nuestros campamentos; no depende esto de insuficiencia de recursos. Debe buscarse la explicación en otros motivos, que el Gobierno no ignora sin duda, pero que sería conveniente hiciese saber al país.

Para que un hombre serio y de tanto juicio como el redactor del *TIMES*, asegure formalmente que Chile será siempre más poderoso que el Perú en el mar, es preciso que no dé ningún crédito a la palabra del Gobierno, que en un documento solemne ha declarado a la Nación que no solo debe contar con algunos elementos navales para la guerra, sino con que tendrá en breve 'armadas' capaces de imponerse a la enemiga.

Esta incredulidad de la palabra oficial que revela el *TIMES*, debe tener graves fundamentos; pero sería menester que el Gobierno sintiera mucho desprecio por el país que así se atrevía a engañar.

No es, pues, paz lo que hay que buscar, analizando sin pasión el estado en que se encuentra hoy la guerra; sino Gobierno que quiera oír, ministros que se inspiren en el fuego que arde en todos los pechos, hombres que dirijan con entusiasmo la guerra y un gabinete que sea digno de representar los intereses y aspiraciones de un país, que, en verdad, no merece la suerte que le prepara la ineptitud de los que gobiernan y acaso el patriótico sufrimiento de los que obedecen".

Por su parte, *El Nacional* del 16 de diciembre en su editorial titulado "Paz con honor", también contesta al *South Pacific Times* como sigue:

"Por real y verdadero que sea el pequeño catálogo de pérdidas, en la felicidad nacional, con que la hoja inglesa del Callao, nos amonesta una 'paz con honor', no ha pasado tal cosa por la imaginación de ningún peruano.

No estamos acostumbrados a cotizar el honor, y el honor y la paz son ideas que se excluyen en un pueblo cuyo territorio esta asaltado por el enemigo.

La situación del Perú es ciertamente triste, bien triste, desde que no solo subsisten los males sino también los autores de los males que nos afligen.

Sin embargo, con todo esto y mucho más ¿hemos dado, acaso, derecho a que se nos compadezca con un solo momento de vacilación?

Las bajas de nuestro ejército y el luto de nuestras familias ¿no están proclamando la resolución inquebrantable de no dejarnos robar el territorio, de no dejarnos afrentar?

Pero se nos dice: ¿dónde está el remedio?

Callaríamos si solo pensásemos en los hombres del poder, cuya inercia, en algunos de ellos, pesa como una roca sobre nuestros pulmones; pero no podemos olvidar el país.

Allí está el remedio, en ese país que no cuenta sus bajas, en ese país que se resigna al hambre, en ese país donde los hombres antes de retroceder se apresuran a los alistamientos, donde las señoras cosen los uniformes de los soldados, donde los niños nacen balbuceando la palabra de venganza, en ese país que prefiere la desolación a la vergüenza.

Si, el día que ese país actúe solo, que la generación a quien esta época pertenece pase por encima de la influencia maléfica de los que pretenden sojuzgarla, ese día echará de sí los pocos que le hacen mal.

Creálo el *South Pacific Times*, no son los diez mil chilenos (hambrientos) quienes nos impondrán la ley (ilegible) cuando les sobre la protección de nuestros mal encubiertos enemigos de dentro y fuera de la República.

El desierto no ha de ser la barrera que los libre mucho tiempo de nuestras manos; podrán cobijarse a su retaguardia un mes, dos, tres, pero lo atravesará nuestra infantería y entonces, libre de los cobardes que en San Francisco la expusieron a un estéril sacrificio para abandonarla en seguida, devolverá con el vigor probado en Tarapacá el último palmo de territorio a la nación.

Aun cuando así no fuera, aun cuando nuevos contratiempos hubiesen de destrozarnos el corazón, preguntamos a nuestro turno: ¿Dónde está la base de la paz con honor, dónde?

Para esto sí y no para la prosecución de la guerra es que se forma el vacío y el vacío absoluto, mudo y sin eco.

¿Por ventura, sería honroso para el Perú sancionar la deserción de López Lavalle, dejar a Chile el tranquilo dominio de Iquique en cambio de que nos perdone la vida, de que nuestros huéspedes de otras naciones no sufran paralización en sus negocios, de que los bonos salitreros no se deprecien, de que el tráfico de la compañía inglesa de vapores recupere su auge, de que los jugadores a la baja de nuestro crédito en Europa consoliden, se consoliden también los accionistas de la compañía de Antofagasta y de que continúen en su bien estar aquellos a quienes el rumor importuno de la guerra distrae por momentos del *dolce far niente* de sus divanes?

No, amigos, es necesario que suframos un poco más. Vencedores o vencidos, el saldo de la reacción cubrirá el déficit del tiempo de paralización en las utilidades mercantiles; y aun cuando no lo creais posible, dejad a este pobre Perú que corra hasta el fin el albur de su buena o mala suerte en cambio de la esperanza, ilusoria o real, de salvar el bien que persigue: su honor".

Parece que la colonia inglesa en Lima, no anduvo muy de acuerdo con el *South Pacific Times*, por lo que le dirige una carta que *El Comercio* reproduce el 17 de diciembre:

"En su editorial del 13 de presente discutiendo acerca de un artículo que apareció en el periódico escrito en inglés, principian UU. por sentar como un hecho que dicho periódico es el órgano que expresa las opiniones de los ingleses residentes en el país.

Me permitirán UU., en justicia a la mayor parte de la colonia inglesa, contradecir terminantemente esas aseveraciones.

La colonia inglesa, al menos la parte culta de ella, lejos de molestarse en leer artículos que de vez en cuando aparecen en ese periódico, se siente disgustada del modo como está manejado, e indignada con las simpatías mal escondidas de su editor en favor de Chile.

> El artículo a que UU. aluden, describe hechos notorios a todos y los que tanto deplora la colonia inglesa como los hijos del país; por tanto, las publicaciones hechas en ese diario para desacreditar al Perú en el extranjero, para desacreditar el país en donde gana la subsistencia su propietario, sin ser molestado por nadie, prueba una malevolencia, un deseo de dañar y una ingratitud sin embozo. Sería sensible pues que los peruanos, entre los cuales vivimos muy contentos, y con quienes participamos de sus pesares y desgracias ocasionadas por esta injusta guerra formasen tan inmerecido concepto de nosotros por publicaciones hechas en *South Pacific Times*, por un hombre que evidentemente no se siente contento con su suerte y que disipa su *bilis* con tales escritos, sin recordar que la gratitud es la justa recompensa, que se dispensa al país donde uno vive y obtiene con tanta facilidad el pan de cada día. Firma: *UN MIEMBRO DE LA COLONIA INGLESA*".

Por su parte, el ministro Saint John, remite expresamente al ministro de Relaciones Exteriores de Inglaterra con oficio del 22 de diciembre, una copia de la edición del 13 de diciembre del *South Pacific Times* con el editorial sobre el asunto de la paz, como sigue:

> "Es la primera vez que un periódico toca este embarazoso tema, generando respuestas de todos los periódicos de la Capital. Solo uno, *El Comercio* lo trata con seriedad; el resto se limita a atacarlo de la manera más impertinente y varios tienen la oportunidad de descargar sus sentimientos contra todo lo inglés. El solo hecho de que la comunidad comercial inglesa sea perfectamente neutral, es suficiente para exaltar al pueblo contra ella, pues dicen que aquellos que no están con ellos están contra ellos.
>
> Otros extranjeros han sido más políticos, se declaran abiertamente a favor del Perú y hablan de pelear por él; aún el ministro alemán que acaba de llegar, se refirió en su discurso de presentación al Presidente, del simpático y heroico pueblo del Perú, que al conocerse poco después la desgraciada derrota del ejército peruano, había sido considerado despreciativamente por otro pueblo. Agregaba St. John, que era un hecho curioso que el 80% de los extranjeros que han peleado por el Perú han sido ingleses, y son a ellos a quienes se les puede atribuir su participación como artilleros en cada combate del *Huáscar* pues casi todos eran ingleses".

Evidentemente, este primer tratamiento público de la paz entre los tres países involucrados en la guerra, era un tema polémico, y a nivel diplomático se iba asentando un creciente interés en su materialización, que recién se alcanzaría en 1884.

El editorial del *South Pacific Times* presentaba una cruda apreciación de la situación política, económica, militar, social y psicológica de la situación. Posteriormente ha debido tener efecto al nivel político, como fuera la partida de Prado, pero lo concreto es que el 15 de diciembre el ministro de Justicia Adolfo Quiroga, cursaba una circular al Cuerpo Diplomático y al Cuerpo Consular en el exterior, publicada en *El Peruano* el 17, mediante la cual daba a conocer haber asumido accidental y adicionalmente desde el 11 de diciembre, la cartera de Relaciones Exteriores, por renuncia de su titular doctor don Rafael Velarde el 11 del corriente. Decía así:

"Al comunicárselo y dar principio a mis transitorias relaciones oficiales con US. en este ramo de la administración pública, es de mi deber hacerle una rápida reseña de la situación en orden a la guerra y manifestarle el pensamiento del Gobierno y el deseo del país.

Estará US. instruido por las revistas impresas que este Ministerio le ha remitido, de la ocupación de Pisagua el 2 de noviembre último por el ejército chileno, después de la heroica resistencia que opuso la pequeña guarnición de 800 hombres allí estacionada.

El general D. Juan Buendía, bajo cuyas órdenes estaba el ejército aliado, dispuso en seguida la concentración de nuestras fuerzas que se hallaban en diferentes campamentos, en atención a la necesidad de resguardar todo el litoral.

Reunido nuestro ejército marchó en busca del enemigo, poniéndose el 19 del mismo mes frente al segundo en el lugar denominado San Francisco o Dolores, donde se había atrincherado. Aunque nuestro ejército se hallaba en esos momentos abatido por el cansancio, pues había verificado su viaje a marchas forzadas, estaba deseoso de desalojar al enemigo y trató de lanzarlo de las alturas donde se había situado.

En este primer encuentro hemos perdido poco más de 1 000 hombres entre muertos y heridos; pero las pérdidas del enemigo no bajan de ese número, según su propia confesión.

Terminada esta tentativa, nuestro ejército se retiró con dirección a la ciudad de Tarapacá, donde pudo descansar y repararse de sus fatigas.

En concepto del enemigo, el encuentro de San Francisco fue un desastre completo y creyó que nuestras fuerzas no podrían ya oponerle una resistencia seria. Halagado con esta ilusión, emprendió su marcha sobre dicha ciudad, persuadido de que fácilmente las tomaría prisioneras.

Un cuerpo del ejército chileno compuesto de 5 000 hombres llevaba esta misión y se situó en las alturas de Tarapacá, el 27 del mes próximo pasado. Bien pronto los nuestros presentaron batalla y trabóse un reñido combate en el que, después de 7 horas, se obtuvo el más espléndido triunfo por nuestras armas. El enemigo perdió en la lucha más de 1 500 hombres, entre muertos, heridos y prisioneros, 4 cañones Krupp, 4 obuses y regular cantidad de armamento y municiones.

Después de este combate nuestro ejército juzgó conveniente abandonar Tarapacá, dirigiéndose a Arica para reunirse con el resto de nuestras fuerzas que están allí acantonadas, movimiento que han realizado con buen éxito.

Chile ocupa pues, militarmente, en virtud de tales acontecimientos, el departamento de Tarapacá.

Esa ocupación es un desastre para nuestro país; pero tenemos elementos suficientes para repararlo y recuperar pronto el territorio sometido al poder militar extranjero. En el departamento limítrofe de Tacna hay más de (en blanco) soldados, perfectamente armados y municionados. Esta fuerza, que es suficiente para repeler con ventaja cualquier agresión del ejército invasor, pronto se aumentará a (en blanco) soldados, pues de todos los departamentos del Sur y aún de Lima, se mueven cuerpos con ese objeto; y entonces con la seguridad del triunfo emprenderá sobre Tarapacá.

En Lima hay otro ejército de (en blanco) hombres, que pronto se elevará a mayor cifra y en todos los departamentos se organizan con entusiasmo nuevas fuerzas, que estarán listas para movilizarse cuando sea preciso.

Así, Chile seguirá sacrificando miles de sus hijos, sin conseguir ser dueño de aquel departamento; no satisfará su codicia, no llenará el objeto de la injusta guerra de invasión que nos hace. Mucho patriotismo hay en nuestros pueblos, su resolución es inquebrantable, están dispuestos a todo sacrificio por costoso que sea, antes que dejar al Gobierno de ese país en pacífica posesión de lo que sin derecho, ni pretexto legítimo, les quiere arrebatar.

El Perú no está, pues, subyugado, y tiene poder suficiente, más que suficiente, para lanzar a su enemigo y sellar la presente guerra con una victoria decisiva.

Respecto de los efectos de esa ocupación militar, hay que considerar que ella no es la conquista.

La tenencia *de facto* por causa transitoria de fuerza mayor no es la propiedad. Chile no es dueño del territorio peruano que ocupa, y por tanto, las contratas que estipule sobre huano y salitre, las concesiones que haga de terrenos salitreros no obligan ni pueden obligar al Perú, ni jamás serán reconocidas.

En esta materia hay algo más grave y concluyente. Las salitreras, unas son de propiedad privada, y otras, las que posee el Fisco, en virtud de la expropiación, están afectas con hipoteca no solo legal, sino también convencional y registrada como consta de los documentos relativos a esa negociados, al pago de su valor o precio de la transferencia, representado por los certificados que con pacto de intereses, en compensación de productos, se expidieron al efecto. El huano está también hipotecado para el pago de la deuda externa de la República y el Gobierno ha sido autorizado de antemano para entregarlo a los acreedores extranjeros. Hay también compañías anónimas que tienen derechos adquiridos al huano y al salitre. Chile, pues aún en el caso de conquista no podrá disponer libremente de esas valiosas producciones, porque nada lo autoriza para menoscabar los derechos privados, las acciones *in re*, que los afianza y garantiza.

En virtud de lo expuesto, expidió nuestro Gobierno con fecha 6 del presente mes, el adjunto supremo decreto, y con acuerdo de S. E. el Presidente de la República, autorizo a US. para perseguir y secuestrar cuanto cargamento de salitre o huano exporten de nuestro país los invasores y se lleven al país donde US. está acreditado.

Debe US., para evitar sorpresas de parte del Gobierno de Chile, manifestar, del modo más conveniente, así a ese ilustrado Gobierno cuanto al público, en las oportunidades correspondientes, la falta de derecho del de Chile para hacer esos contratos, la nulidad radical de que adolecerían los que llegare a celebrar y nuestro propósito de no sancionarlos en ningún caso ni por ningún motivo.

Espero del celo y de la ilustración de US. que procederá en esta materia con el debido acierto y que informará muy pronto a este despacho sobre el cumplimiento de esta autorización".

Por otro lado, el 16 de diciembre en la noche, en el Club Literario se reunía un grupo de ciudadanos pertenecientes al Comité de Defensa Nacional, de cuya existencia y actividad se ha dado cuenta en párrafo anterior y cuya protesta se reprodujo en el *ANEXO B*. De la última reunión *El Comercio* del 17 daba cuenta, como sigue:

"La reunión política que anoche (16) se efectuó en el Club Literario es sin duda alguna de alta significación, no solo por los resultados que debe producir, sino porque manifiesta que el Gobierno puede contar con los elementos sanos de la sociedad para acometer la tarea de la reparación.

La reunión fue numerosa, haciéndose notar la concurrencia de un gran número de personas distinguidas del comercio, del foro, de las cámaras y del ejército.

El señor Ribeyro, Presidente de la Corte Suprema, y el señor obispo Tordoya, presidieron la sesión.

El señor Rosell dio lectura a una razonada exposición de la guerra y del objeto de la reunión, concluyendo por leer las bases generales que debían servir de fundamento para la organización de la junta. Este documento redactado por los señores Ribeyro y Arenas (Antonio) y el señor obispo Tordoya, fue recibido con muestras de entusiasta aprobación por los concurrentes; habiéndose aceptado por unanimidad las bases propuestas con la supresión de una de ellas a petición del señor Távara (José Ignacio).

El señor Chacaltana (Cesáreo) en una breve y entusiasta peroración hizo observar después que en las bases generales que acababan de aprobarse, nada se indicaba sobre la necesidad de satisfacer la opinión pública con el castigo de los criminales que perdieron el ejército de Tarapacá y comprometieron en Iquique el honor y dignidad de la República; así como de medios eficaces para recuperar el territorio que los chilenos ocupan *de facto* en el Sur.

El señor Casós, apoyando las indicaciones del señor Chacaltana, fue más concreto en su petición, pues manifestó con claridad elocuente lo que significaban ciertos actos de jurisdicción y de dominio que el enemigo pretendía ejercer en Tarapacá, ante la integridad y la soberanía del país; y la necesidad de que el ministro de negocios extranjeros, pasara inmediatamente una circular al cuerpo diplomático, haciendo saber a todas las naciones que Chile no proclama en la guerra actual más principio que el de conquista, concluyendo por exponer con razones fundadas, la urgencia de pedir al Jefe del Estado una renovación completa de ministerio, por ser el actual absolutamente impopular y poco apto para la situación, que requiere de hombres de levantado espíritu y en quienes tenga plena confianza el país.

Los señores Távara y Troncoso (Párroco) apoyando las peticiones formuladas con tanta energía, por los señores Casós y Chacaltana indicaron la conveniencia de que la junta toda se constituyese en el acto en casa del Presidente de la República para expresarle verbalmente los deseos y aspiraciones de la sociedad que acababa de constituirse.

El señor obispo Tordoya, dijo entonces, que más eficaz y prudente le parecía nombrar simplemente una comisión, la que se encargaría de expresar al Jefe del Estado las conclusiones y los deseos manifestados por los ciudadanos allí reunidos.

Sometidos a votación los diversos puntos propuestos por los oradores, fueron aprobados por unanimidad, muy especialmente el que se refería a exigir el castigo de los culpables de la derrota de nuestro ejército en San Francisco y el vergonzoso abandono de Iquique. La proposición respecto a pedir cambio de gabinete, fue recibida y aprobada con estruendosos y prolongados aplausos, que hicieron temblar el recinto.

Habiéndose resuelto que en el momento fuese una comisión a Palacio, se nombró con tal fin a los siguientes ciudadanos:

M. Francisco Benavides; José de la Riva Agüero; Miguel San Román; M. Seminario y Váscones; Carlos M. Elías; José Ignacio Távara; Luis Carranza; Cesáreo Chacaltana y Julián Sandoval.

La comisión se constituyó inmediatamente en Palacio, donde fue recibida por el Presidente, que a la sazón se ocupaba de asuntos importantes del despacho. Eran las diez y media de la noche.

El señor Benavides expuso con claridad el objeto de la comisión, concretando los deseos expresados por la junta que representaba, en los tres puntos siguientes:

1.- La necesidad de satisfacer la vindicta pública y la moralidad del ejército en un pronto y digno castigo de los autores de los desastres del Sur.
2.- El deseo enérgico del país de que el Gobierno aproveche todos los elementos y recursos nacionales para expulsar de Tarapacá a los invasores, poniendo a su disposición los bienes y las personas de los que componen la junta representada por la comisión en ese momento.
3.- La exigencia de la opinión pública de un cambio inmediato de gabinete, fundada en la manifiesta ineptitud del actual ministerio y en las odiosidades que contra sí se ha creado por sus desacertadas e ilegales medidas administrativas, tanto en orden a la guerra, como en hacienda, gobierno y relaciones exteriores.

El Presidente después de haber escuchado con atención concentrada las palabras del señor Benavides, contestó satisfactoriamente respecto a los dos primeros puntos, poniendo en conocimiento de la comisión las órdenes eficaces que oportunamente se habían dictado para juzgar militarmente al general en jefe del ejército de Tarapacá y a todos los demás comandantes superiores que fueran responsables de los desastres sufridos en ese departamento por nuestras armas.

Expuso, muy extensamente también, todas las medidas adoptadas, desde su ingreso a esta capital, para auxiliar al ejército de Arica y sus planes para acelerar la reocupación de Tarapacá.

En esos momentos penetró al salón el ministro de Gobierno, y poco después se levantó el señor Benavides para despedirse del señor Presidente, dando por concluida su misión; pero el señor Elías hizo presente que S. E. no había contestado al último punto propuesto por los comunicados: a saber, el de renovación de Ministerio. El Presidente dijo entonces que a muchos de los presentes constaban los esfuerzos que él había hecho para organizar un gabinete digno de la confianza pública y a satisfacción suya, y que no habiendo sido posible conseguirlo en los primeros días, se vio en la necesidad de llamar al mismo Ministerio que dejó su antecesor en el poder; que él tendría presente los deseos que sobre este punto acababa de manifestar la comisión a nombre de la respetable junta de ciudadanos que la enviaba, y que procedería en este delicado asunto del modo más conveniente.

Terminada así la entrevista de los comisionados con el Presidente, regresaron aquellos a dar cuenta de ella dejando a S. E. con el ministro de Gobierno, que acababa de escuchar aquellas palabras y las pronunciadas por el señor Elías con tal franqueza, que podía asegurarse que no permanecería un día más en ese puesto, el ministro que las hubiese oído.

Tal fue el resultado de la reunión política de anoche (16).

Si se juzgan con imparcialidad las contestaciones del Presidente de la

> República, hay que convenir en que han sido francas y que revelan un deseo sincero de conformar su política con las exigencias legítimas de la opinión pública buscando un momento oportuno para renovar su gabinete; momento que él espera sin duda encontrar en la delicadeza misma de sus ministros, que sabedores del juicio que de ellos se ha formado el país, renunciarán sin tardanza, dejando libre la acción del Presidente a fin de que se rodee de consejeros que lleven al poder el espíritu y el vigor que la Nación siente en sí para levantarse con altivez sobre sus propias desgracias dominando todos los peligros de la situación".

Esta vendría a ser, pues, la situación general la víspera de que Prado se ausentara del país, y no sería de extrañar que luego de retirarse la comisión, Prado tratase con el ministro de Gobierno, Buenaventura Elguera, los detalles referentes a su salida del país casi 24 horas después.

3.4 PRADO SE VA DEL PERÚ. ¿AHORA QUIÉN PODRÁ SALVARNOS?[79]

Tal como se ha dicho, es probable que en la reunión del ministro de Gobierno con Prado en la noche del 16, se vieran algunos detalles del viaje de Prado a Europa, y realizado el 17 un Consejo de Ministros durante el cual Prado expondría sus razones, que analizadas, por el Consejo terminaría aprobándole el viaje, que se daría a conocer mediante decreto, en el mismo día de la salida.

En efecto, Prado se embarca en el vapor *Paita* de la P. S. N. C., el jueves 18 de diciembre con destino a Panamá y escalas. Salió de la estación de Desamparados a las 3.05 p.m. acompañado de los ministros La Cotera y Quiroga, tenientes Gálvez, Tezanos Pinto y Zuleta. Llegados al Callao a las 3.30 p.m., fueron directamente a la chaza en donde les aguardaba una falúa del transporte *Limeña*, en la cual también embarcaron el comandante general de Marina, el capitán de puerto y un comandante de buque. Hacía dos horas que el *Paita* había sido despachado por la autoridad marítima, pero no salía por estar a la espera de correspondencia oficial, se decía, pero en realidad a quien esperaba era a Prado y sus ayudantes, como pasajeros. Una vez a bordo, el vapor zarpó para Panamá. Algunos corresponsales presenciaron estos sucesos e informaron por telegrama a su principal, pero estas comunicaciones recién tendrían difusión el 19. Aquel de *El Comercio* concluía anotando que Prado al despedirse de su séquito, "encargó que se dijera a los marinos que pronto tendrían agradables sorpresas". Los decretos y proclamas se publicaron en *El Peruano* el mismo 18, pero tarde, por lo que la opinión pública, limeña al menos, no llegó a tener un cabal conocimiento de esos sucesos hasta el 19.

En efecto, *El Peruano* del 18 de diciembre solo consigna el decreto supremo respectivo con la firma de todos los ministros:

"Por cuanto estoy autorizado para salir del país, por la resolución legislativa de 9 de mayo de 1879, y asuntos muy importantes y urgentes demandan mi presencia en el extranjero, y es mi deber y mi deseo hacer cuanto pueda en favor del país;

DECRETO:

Artículo único. Encárguese de la Presidencia de la República, S. E. el Vice-Presidente, conforme a los artículos 90 y 93 de la Constitución".

En la misma edición se publica el Manifiesto de Prado del 18:

"Conciudadanos:

Los grandes intereses de la Patria exigen que hoy parta para el extranjero, separándome temporalmente de vosotros en los momentos en que consideraciones de otro orden me aconsejaban permanecer a vuestro lado. Muy grandes y muy poderosos son con efecto los motivos que me inducen a tomar esta resolución. Respetadla, que algún derecho tiene para exigirlo así el hombre que como yo sirve al país con buena voluntad y completa abnegación.

Soldados:

Si nuestras armas sufrieron parciales desastres en los primeros días de noviembre, el 27 del mismo se cubrieron de gloria en la provincia de Tarapacá. Seguro estoy de que en cualesquiera circunstancias imitaréis el ejemplo de vuestros compañeros del Sur.

Peruanos:

S. E. el 1er. Vice-Presidente de la República queda encargado del Poder Ejecutivo, conforme a la ley. Os recomiendo prestéis a sus actos toda vuestra cooperación.

Al despedirme, os dejo la seguridad de que estaré oportunamente en medio de vosotros. Tened fe en vuestro conciudadano y amigo".

El mismo 18 *El Peruano* publicó el oficio que el presidente del Consejo de Ministros, La Cotera enviaba al vicepresidente La Puerta:

"La copia auténtica que tengo la honra de acompañar a este oficio, impondrá a V. E. del decreto que ha expedido S. E. el Presidente, encargando a V. E. con arreglo a los artículos 90 y 93 de la Constitución, de la presidencia de la República, por verse obligado a salir del país, por exigirlo así asuntos muy importantes y urgentes.

Al tener la satisfacción de comunicar a V. E. el referido decreto, me es honroso manifestarle que, debiendo embarcarse hoy S. E. el presidente, debe V. E. encargarse del elevado puesto en que le ha colocado la merecida confianza de sus conciudadanos".

En el mismo día, La Puerta, promulga el decreto siguiente:

"Por cuanto el Presidente de la República ha expedido hoy un decreto, para que me encargue de dicha presidencia, conforme a los artículos 90 y 93 de la Constitución; y dicho funcionario autorizado por resolución legislativa de 9 de mayo último, ha salido del país por exigirlo asuntos muy importantes y urgentes.

DECRETO:

Desde este día asumo la presidencia de la República, conforme a lo dispuesto en la Constitución del Estado".

El Comercio en su edición del 20 de diciembre publicó igualmente, todos los documentos citados, relativos al viaje de Prado.

Una consideración merece resaltarse en cuanto a la autorización para salir del país. En efecto, la resolución legislativa y decreto del 9 y 10 de mayo de 1879 decía:

> "El Congreso, en vista del oficio que el día 2 del mes en curso dirigió a las Cámaras Legislativas el Presidente del Consejo de Ministros, dando cumplimiento a los artículos 95 y 96 de la Constitución del Estado, ha concedido licencia al Presidente de la República, para que si lo juzga necesario, pueda mandar personalmente la fuerza armada y 'salir del territorio nacional'; debiendo en caso que haga uso de esta licencia , total o parcialmente, encargarse del desempeño del Poder Ejecutivo el Vice-Presidente llamado por la ley".

Es oportuno recordar que en las Cámaras de Senadores y Diputados, según aparece en los diarios de debates, no se discutió el tenor de dicha solicitud, aprobándosela por unanimidad, sesiones de las cuales tuvo conocimiento la opinión pública conforme se editaron en *El Comercio* de los días 5, 7, 8 y 9 de mayo de 1879.

Aunque no hubo dictámenes previos a dicha resolución legislativa, su aprobación resultaba de toda lógica pues respondía a un curso de acción posible: ingresar al territorio boliviano ocupado durante la ejecución de operaciones militares aliadas, para desalojar al invasor, en cumplimiento del Tratado de Alianza defensiva de 1873 y Protocolo Nº 4. Por lo tanto se desprende que ese permiso para salir del territorio no era para ir a otro continente ni país que no fuese Bolivia y/o Chile.

El 16 de mayo Prado promulga el decreto por el cual, en cumplimiento de dicha resolución legislativa, asume el mando de las fuerzas terrestres y navales de la República, como general en jefe, encargando la Presidencia a La Puerta.

También es interesante y pertinente recordar que Irigoyen, ministro de Relaciones Exteriores, en su carta a La Puerta del 16 de mayo enviándole el decreto citado, le manifestaba que en el día Prado se embarcaba con destino al sur para emprender la gran campaña "contra Chile", concepción estratégica ofensiva, pues no cabe concebir que la campaña en contra fuese en territorio peruano, aunque en la práctica así resultaría, esto es, "defensiva". A su vez, La Puerta, al contestar esa nota manifestaba a Irigoyen que apoyaría la labor del presidente Prado, y así "habré cumplido por mi parte, con el sagrado deber que todos tenemos de contribuir a rechazar la invasión del territorio de Bolivia, nuestra noble aliada",

De estas dos notas se ve, pues, que en lo militar y en lo político la campaña contra Chile para rechazar la invasión de Bolivia, tendría que llevarse a cabo en el territorio ocupado, lo que significaba que Prado, de estimarlo necesario, tendría que salir del Perú al mando de las fuerzas peruanas, y al ingresar a territorio boliviano, el general Daza asumiría el comando en jefe de las fuerzas aliadas, en concordancia con el Protocolo Nº 4.

También es pertinente recordar lo consignado por José Vicente Ochoa, encargado de llevar el Diario de la Campaña del ejército boliviano, en su obra ya citada, "que el ejército boliviano que había entrado a Tacna con la persuasión de no permanecer más que pocos días en esta ciudad y de emprender una pronta y activa campaña". Es decir, que la concepción era incursionar en el litoral ocupado. ¿Podía hacerse?

Según Ochoa, el plan concebido en mayo consistía en que después de destruir a los buques enemigos que sostenían el bloqueo de Iquique, la 1° División Naval debía pasar a Antofagasta para atacar varios transportes enemigos allí presentes, "y entre tanto gran parte del ejército boliviano embarcado en el *Chalaco* y el *Oroya*, iba a desembarcar cerca de Tocopilla y hacer por tierra, simultáneo el ataque de aquel puerto reivindicado, mientras la escuadra enemiga jugaba a la gallina ciega en las aguas del Callao" (que dicho sea de paso nadie lo sabía). Qué de cierto tenía este plan no se ha podido verificar documentalmente, pero en todo caso, representaba acciones en el territorio ocupado, y para ir hacia él Prado estaba autorizado.

En opinión de quien esto escribe, este fue el espíritu de la autorización concedida a Prado por el Congreso Extraordinario. Pero el 18 de diciembre, Prado dijo simplemente que por estar autorizado a salir del país, lo hacía, pero con destino a Europa. Es decir, de guerrero se transformaba en negociante de armas, por un tiempo que él estimaba en cuatro meses, pero que no podía precisar. Asimismo, que en su análisis para tomar decisión tan trascendente, debió considerar las posibilidades del enemigo declarado de la democracia: Piérola. Todo indica que fue deficiente, o que no lo hizo, pues a los dos días se producía la revolución pierolista.

El Peruano en su editorial del 19 de diciembre, trata de la llegada del ejército de Buendía a Arica, la victoria de Tarapacá, y el viaje de Prado, pero sin entrar en mayores detalles sobre las razones del mismo, como se aprecia a continuación:

> "El otro acontecimiento notable ha sido la nueva y temporal separación del Presidente de la República, por los motivos y con el objeto que indican los documentos oficiales que registramos en nuestro número de ayer.
>
> No habiéndose conocido hasta las primeras horas de la noche el tenor de dichos documentos, fue muy natural la sobreexcitación pública, que se ha calmado bien pronto, bajo la persuasión de la necesidad que todos comprenden, de evitar agitaciones estériles, en los momentos en que la presencia del enemigo en nuestro territorio y en nuestros mares, nos impone como el primero y único deber, combatirlo y rechazarlo por todos los medios.
>
> Este convencimiento es felizmente general y uniforme; y a él hemos estado y estamos viendo sacrificar abnegada y patrióticamente todas las consideraciones de otro orden. ¿Por qué había de excusar al patriotismo los mismos sacrificios la nueva situación?

Chile se vanagloria de la facilidad de sus triunfos y de su posibilidad de llevarnos hasta los más quiméricos extremos, alucinándose con la debilidad que atribuye a nuestra desunión y ausencia de todas las virtudes cívicas. Le hemos probado hasta hoy, con nuestra unión, patriotismo y virilidad, cuánto y cuán cruel ha sido su engaño.

Continuemos demostrando con hechos como la victoria de Tarapacá, la salvación de nuestro ejército de Iquique y nuestro acuerdo, subordinación, respeto al orden público y a las autoridades constituidas, llamadas a responder de la honra e integridad de la República rechazando a sus invasores".

El 19 de diciembre, los periódicos particulares también se pronunciaban editorialmente respecto al viaje y así *El Comercio*, bastante duro por cierto, se expresaba así:

"No creemos que haya quien de buena fe tome a lo serio el decreto expedido por el general Prado en los momentos de emprender su viaje a Europa; viaje que, por otra parte, tiene todos los caracteres de una fuga. Podemos aceptar, cuando más, que la infatuación que ha dominado siempre al malhadado general, lo haya inducido a engañar su propia conciencia, procurando halagarse a sí mismo con la esperanza de que la presencia del Presidente del Perú en Europa pueda contribuir de una manera eficaz a la adquisición de importantes elementos de guerra; pero no habrá hombre de sentido común que espere en realidad semejante ventaja del viaje tan sigilosamente preparado y que tan honda sorpresa ha producido en el público.

El general Prado es uno de los hombres menos a propósito para desempeñar la comisión que sirve de pretexto al abandono que hace del país en estas circunstancias. No brilla ciertamente, por su talento, carece de ilustración; no posee otro idioma que el castellano; y sus relaciones personales en Europa se encierran dentro del estrecho círculo de los peruanos allí residentes. ¿A qué va pues, el general Prado? ¿Qué adelanta el país con su viaje?

Si ha creído que su título de Presidente del Perú puede servir de algo en Europa; allí tenemos desde hace largo tiempo a uno de los Vice-Presidentes de la República, que para el caso tanto vale. Y si el señor Canevaro con sus relaciones personales y mercantiles, con el prestigio de sus caudales, con su actividad por todos reconocida no ha podido conseguir todo lo que deseaba, a pesar de sus extraordinarios esfuerzos, ¿lo conseguirá un hombre de las cualidades negativas que el general Prado?

Pero es inútil que nos esforcemos en probar lo que no necesita prueba alguna: el viaje del general Prado no significa otra cosa que una vergonzosa deserción.

Se ha hablado, sin embargo, desde hace largo tiempo de una seria enfermedad que aquejaba al general Prado. Varias personas que lo han visto en los últimos días, aseguran que se notaban ya en él marcados síntomas de perturbación mental. ¿No debería buscarse en este hecho la causa determinante del extraordinario acontecimiento realizado ayer? Creemos que sí. El general Prado puede ser un Mandatario inepto, un ciudadano desleal; pero no hay razón para juzgarlo como un padre desnaturalizado; y se necesita que lo sea, para que, estando en su juicio, haya abandonado su familia dejándola expuesta a los peligros de la situación que podía haber creado la indignación que debía producir en el público su incalificable viaje.

> Juzgad, racional y cristianamente al general Prado, es preciso convenir en que ha perdido el juicio. De otro modo, se nos presentaría el hombre que hasta ayer ha regido los destinos del país, como un monstruo de perfidia, de egoísmo, de degradación.
>
> Si las patrióticas advertencias pudieran aún ser escuchadas por el Vice-Presidente de la República; si la voz del país se dejara oír en la estancia del que hoy está en el poder; si un momento de reflexión iluminara el espíritu del general La Puerta, despertando en él el sentimiento de los grandes peligros que en estos supremos instantes amenazan hundir a la Nación en un abismo de vergüenza comprometiendo su misma existencia; habría la esperanza de ver constituido un nuevo Gobierno que expresara, no los afectos del Jefe del Estado, que es lo que nos ha perdido, sino los grandes intereses nacionales; no el deseo de mandar, sino el de buscar la victoria sobre el enemigo, o el aniquilamiento del Perú defendiendo su honor y su integridad".

Cien años después, en el Suplemento que publicara este mismo diario con fecha 19 de diciembre de 1979, calificaría el editorial anterior como "desafortunado", escrito sin duda en un momento de ofuscación, porque de ninguna manera "podría pensarse que Miró Quesada y Carranza puedan prestar apoyo a la propaganda pierolista". Sin embargo, que el editorial en cuestión hasta pareciera un llamado a la rebelión y ahondar la crisis del país con una guerra civil es criticable.

Ante las diversas opiniones emitidas, en *El Peruano* del 20 se publicó otro editorial, buscando esclarecer en algo las razones del viaje y la forma sorpresiva en que se produjera, sin que tuviese mayores efectos positivos. Decía así:

> "Varios y hasta contradictorios son los juicios de la prensa relativos a la nueva y temporal separación del Presidente de la República.
>
> Mientras unos órganos de ella califican ese acto de deserción y fuga, otros lo consideran como un rasgo de extraordinario patriotismo, de inquebrantable fe y de resolución superior a toda otra consideración, opinando finalmente otros por esperar su regreso para saber si debe descansar confiado en sus promesas y en el éxito de su misión, o si debe prescindirse de él, para todo lo que se refiera a la defensa de la República.
>
> Apreciaciones tan extremas, formuladas con la más franca independencia, si bien se explican por lo inesperado y grave del acontecimiento, prueba que no se han inspirado en el exacto conocimiento de todas sus circunstancias y que no existe aún la calma necesaria para formar un juicio acertado acerca de él.
>
> A este objeto ha debido creer el gobierno contribuyese el tenor de los documentos oficiales publicados y hecho circular con profusión; pero en vista de lo que acontece se hacen necesarias algunas explicaciones más, tratándose de un hecho, que al tener el carácter y el colorido con que lo revisten algunos menoscabaría la dignidad nacional y justificaría las acusaciones que a este respecto nos hacen nuestros enemigos.
>
> Después de los desastres de Iquique, cuya responsabilidad se trata de esclarecer y hacer efectiva, el general Prado creyó conveniente su presencia al frente del gobierno, a fin de llevar a término todas las medidas iniciadas, tanto para reparar dichos desastres, como para abrir la nueva campaña contra los invasores del territorio.

El conocimiento que bien pronto adquirió del estado de nuestros elementos, le hizo comprender la necesidad suprema de activar la adquisición de aquellos, que en el estado actual de la guerra son más necesarios; y persuadido de que podrá prestar al país servicio de tan gran importancia, que nadie podrá realizar como él, resolvió su temporal separación.

Su alejamiento momentáneo del país en nada embarazaba el curso de la guerra, ni la acción del gobierno, en que antes había sido reemplazado por el llamado constitucionalmente al ejercicio de tan elevadas funciones.

No era así en el importante cometido que se ha impuesto, que ninguno ha podido desempeñar hasta hoy, defraudando todas las esperanzas de la República.

Los hechos probarán muy pronto si sus propósitos han sido plausibles, y si el nuevo servicio que va a prestar para la salvación del país ha tenido la inmensa importancia que le atribuye su patriotismo.

Aunque no se quiera prestarle la necesaria fe, el buen sentido aconsejaría esperar los acontecimientos, para formar un juicio imparcial y acertado.

Ellos se realizarán no en mucho tiempo y serán la completa justificación del Supremo Magistrado de la República.

Pesadas por el Consejo de Ministros todas las anteriores consideraciones, y con exacto conocimiento de la inmensa importancia y oportunidad de los servicios que el general Prado le podrá prestar al país, con grandes probabilidades de éxito favorables para la guerra, aprobó su resolución, como lo manifiesta el correspondiente supremo decreto.

Un acto de esta naturaleza, cuya reserva imponían su carácter y circunstancias, no puede calificarse, por el solo hecho de dicha reserva, de deserción o fuga, ni ser objeto de esas ofensivas apreciaciones que hieren de rechazo el nombre y dignidad de la nación.

Si nosotros mismos nos juzgamos tan apasionada y exageradamente, ¿qué queda para nuestros enemigos?

La más grave acusación que se hace al general Prado por su separación, es el temor de la anarquía que pudiera ser su consecuencia; pero esa acusación no sería contra él, sino contra el país, a quien se le supone tan desnudo de patriotismo y de juicio para romper su unidad y acuerdo en frente del enemigo y cuando sus legiones invaden el territorio.

El gobierno que ha asumido la responsabilidad de tan grave situación no participa de semejante temor, haciendo justicia al patriotismo de sus conciudadanos.

Cree que la lealtad de sus procedimientos, la franqueza de sus explicaciones y su acción resuelta, permanente, enérgica para llevar adelante el castigo de los invasores de la República, le dan derecho para contar con la unánime cooperación de todos los peruanos, con lo cual sabrá mantener el orden interior y expulsar del territorio a los enemigos".

¿Eran estas todas las razones que tuvo Prado para salir del país?

El vapor *Paita* hizo escala en Guayaquil el 22 de diciembre, y dada la incomunicación telegráfica con ese puerto, Prado no pudo enterarse de que ya se había instalado un nuevo gobierno. Según el *Standard* de New York de fecha 6 de enero, Prado llegó a Panamá el 27 de diciembre, en donde tampoco se sabía de la revuelta pierolista. A Nueva York llegó el 6 de enero de 1880, en donde fue entrevistado por un periodista del

New York Times en el hotel Albermale, y es recién cuando se entera que había sido depuesto. Desde Guayaquil escribió varias cartas iguales a diversos amigos, según Basadre, entre ellos al general Daza, según *El Comercio*, explicándoles con más detalle las razones de su salida. A continuación la que dirigiera al general Buendía, a quien como se recordará destituyó del mando al salir de Arica, ordenando su enjuiciamiento, que el propio Buendía le solicitase. En principio le comenta que en el sur él ya no hacía falta y que por eso se trasladó a Lima para atender mejor al ejército. Luego expresa un concepto: "Allí me he convencido hasta la evidencia de que esta guerra es esencialmente marítima" y, sin perder tiempo, hecha ya una firme resolución, me embarqué el 18 del actual para trasladarme a Europa. Es decir, que iba a Europa para conseguir los medios navales que pudieran disputar la superioridad chilena, como si los vendedores estuvieran a la espera de su llegada, olvidando una serie de factores para evitar el error cometido con la compra de los monitores norteamericanos, que ocurriera precisamente durante su dictadura, como eran la selección del tipo de buque o buques, su disponibilidad y estado, la interferencia de la diplomacia chilena, las declaraciones de neutralidad de las diversas potencias europeas, su financiamiento que se volvía crítico por la pérdida de la riqueza salitrera y guanera, su dotación y entrenamiento, ruta más corta hacia el Perú por el cabo de Hornos, y las probabilidades de su interceptación, y otros aspectos más que no eran materia de cuatro meses, sino muchos más. Pero no hay que olvidar que durante meses, a través de sus cartas a La Puerta, su obsesión sobre cómo obtener la superioridad marítima fue mediante la guerra con torpedos, elementos que hasta diciembre nadie dominaba, ni siquiera los extranjeros contratados, amén del cambio de calderas del *Manco Cápac* que a nada práctico conducía. En otros párrafos manifiesta estar convencido de los "comentarios de todo género, apasionados sin exceptuar", pero que todo lo acepta ante el "convencimiento de proceder bien". También manifiesta que haber partido reservadamente no persigue fin mezquino alguno, que ha llegado el momento de explicar, y enumera las consideraciones que tuviera en cuenta:

> "Primera.- Que mi presencia en Lima y lo que tenía que hacer no era tan esencial que no pudiera ser reemplazada por la del vice-presidente; al paso que mi venida era de la mayor importancia, porque lo que no hiciera no lo haría ningún otro.
>
> Segundo.- Que no debía omitir esfuerzo ni sacrificio alguno para conseguir los elementos que necesitamos, mucho más no habiéndose conseguido hasta hoy, y pudiendo acaso adquirirlos yo, usando de mi alta representación, plenas facultades y relaciones personales.
>
> Tercera.- La oportunidad de poder reunir las personas y los recursos para subordinados todos a mi voluntad, a fin de alcanzar el objeto que me propongo; y

Cuarta.- La de que con mi venida nada se arriesgaba ni se perdía gran cosa, siendo así que allá podría proporcionarnos lo que hace tiempo buscamos para contrarrestar y vencer al enemigo.

Si a todo esto se agrega la necesidad de entregar a nuestros acreedores el guano y el salitre, antes de que los chilenos se apoderen de ellos y los exploten, se comprenderá la absoluta necesidad de mi venida.

Y me decidí a salir guardando reserva:

Primero.- Para evitar en lo posible que lo supiese el enemigo, cuyos buques surcaban nuestras aguas del Norte, dos de los cuales detuvieron este vapor algunas horas después que salimos del Callao.

Segundo.- Para evitar discusiones y opiniones cuyo resultado, en la excitación en que los ánimos se encuentran, hubieran sido contrariar mi marcha y originar bullas y escándalos.

He aquí ligeramente explicados los motivos de mi viaje y las causas del sigilo con que lo he verificado".

La cita respecto a los dos buques enemigos incursionando el litoral norte en esos días es correcta, y se trataba del *Blanco* y del *Loa*, que el 19 de diciembre a la altura de Huacho persiguieron al transporte *Limeña* sin éxito, como se da cuenta en otro párrafo. Estos mismos buques fueron los que interceptaron y visitaron el *Paita* en que viajaba Prado, probablemente ya en la noche del 18, aunque llama la atención que no hubieran detectado su presencia, o que a pesar de ello el capitán rehusase entregarlo. Cabe recordar que el 22 de diciembre, se reunieron en Paita, el *Blanco*, *Loa* y *Amazonas*, y es cuando Riveros al tener noticia de la presencia de la lancha torpedera peruana (con bandera de Hawai) en Ballenitas, destaca al *Amazonas* que la captura, conforme se ha dado cuenta en otro capítulo. El 22 Prado estaba en el cercano Guayaquil, que es desde donde escribe la carta que se comenta, y que concluía así:

"No deja de ser admirable la religiosidad con que han guardado el secreto de mi viaje las varias personas que lo conocían; y esto me consuela mucho porque trae a mi ánimo el convencimiento de que pensando con cordura todos han estimado como una necesidad premiosa mi salida y el logro de los altos fines que la inspiraron".

Una de las razones que según Prado, sustentaba su viaje, era que tenía amplios poderes y facultades, y libertades. No se ha encontrado documento alguno que le concediera tales atribuciones. Es cierto que ostentaba el rango de presidente de la República, más ello no le otorgaba esas cualidades, pues en todo caso debía ceñirse a la Constitución y a las leyes. Ello era así, por cuanto el Congreso le autorizó el 5 de mayo a aumentar las fuerzas de mar y tierra, que signficaba efectivos, es decir, hombres. Por otro lado, los Comisionados sí estaban facultados por alguna disposición legal del Ejecutivo, obviamente escrita. Pero en el caso de Prado no la había y el decreto supremo de su salida solo decía "asuntos muy importantes y urgentes demandan mi presencia en el

extranjero", y esto no implicaba facultades para de por sí y ante sí hacer tratos por armas.

Es interesante cómo el ministro Christiancy describe la situación al informar a su Gobierno el 23 de diciembre, sobre los sucesos ocurridos en días pasados, sobre la situación de inquietud política del pueblo que muchas veces los gobiernos creen que los diplomáticos ignoran, y sobre el viaje de Prado:

> "En la tarde del 18 de diciembre el Presidente Prado, sin avisar o manifestar indicio alguno, pero con el pleno conocimiento del Ministro de Guerra y del Ministro de Relaciones Exteriores, y probablemente de todo el Gabinete, salió de Lima para el Callao y a eso de las 4 p.m. se embarcaba en un vapor de la carrera para Paita y Panamá, como lo comentaran sus amigos, con la intención de visitar Estados Unidos y quizás Europa, en interés del Perú. Pero la creencia general aquí entre todas las clases, parece ser que fue un abandono, una fuga del gobierno que, por el cúmulo de calamidades, estimaba no podría seguir sosteniendo con ventaja para él o para el país. No tengo una opinión formada en cuanto a cuál es la verdad de todo ello. Me inclino a juzgarlo benignamente, porque ha sido más partidario del gobierno constitucional que muchos políticos peruanos, pero las dificultades de su cargo eran tan abrumadoras que es posible sea la explicación mas controvertida, aunque cierta, del motivo de su salida.
>
> Por lo tanto, el general La Puerta, Primer Vice-Presidente, ha quedado como Presidente y aunque todo el Gabinete anterior presentó su renuncia, él no la aceptó, continuando en funciones; el general La Cotera, Ministro de Guerra y Marina, continúa como Presidente del Consejo, y virtualmente jefe del gobierno, y aunque conocido como pierolista por muchos años, pero como hombre honesto y valiente, como parece serlo, se siente obligado a mantener el gobierno constitucional. Inmediatamente después de la salida de Prado, un clima de inquietud y falta de confianza en el gobierno parece llenar la mente del pueblo, y no es difícil descubrir la existencia de un deseo de que Piérola asuma la dictadura, pareciendo que todos tienen más confianza en su inteligencia y capacidad que en la de algún otro hombre, y debo decir también, que un gran número de los norteamericanos en Lima (que son como cien, casi todos relacionados con los proyectos ferrocarrileros de Henry Meiggs), parecen simpatizar con este movimiento pierolista, aunque como verdaderos norteamericanos, se abstienen prudentemente de tomar parte activa en esa dirección. En Lima y Callao se ha declarado el estado de sitio, promulgándose el 19 un decreto que prohibe la reunión en las calles de más de cuatro personas en un mismo lugar. Pero la inquietud sigue en aumento. No puedo evitar sentir los efectos de un gran temblor que se propagará por el país como una onda sísmica".

Por su parte, el ministro Saint John, al informar a su Gobierno el 22 de diciembre fue más duro en su apreciación y decía:

> "El 10 de diciembre informé sobre el aumento de confianza como resultado del regreso del general Prado. En general se esperaba que diese alguna fuerza al Gobierno, convocando gente capaz a su alrededor, dando confianza al país. Ninguna de estas expectativas se ha realizado. Incapaz de conseguir la cooperación de los líderes políticos, mantuvo el inepto Gabinete

> del general La Puerta, y cada Ministerio parecía paralizado cuando el jueves 18 del presente, el pueblo se quedó asombrado al escuchar que el general Prado se había embarcado en el vapor de la P. S. N. C. que salía para Estados Unidos.
>
> Después de su salida se publicó una proclama diciendo que se iba para obtener los medios necesarios para asegurar la victoria final; sus amigos sostienen débilmente esta declaración en general, y su partida se ve como una 'vergonzosa fuga'.
>
> Jamás pensé que el general Prado fuera 'tan indigno' de su puesto: en cada gran ocasión ha demostrado una lastimosa falta de coraje personal y es notorio que el hombre que tiene el apelativo de 'Héroe del 2 de Mayo', sea visto generalmente como un 'insigne cobarde'. El 2 de Mayo es la fecha del combate en 1866 en Callao con la escuadra española.
>
> La reputación financiera del general Prado esta a la par... (documento incompleto)".

Basadre, al tratar del viaje de Prado compara sus razones y explicaciones en relación al decreto supremo y proclama del 18 de diciembre; en las cartas al contralmirante Montero en diciembre antes de salir; luego en su carta desde Guayaquil el 22 de diciembre; en sus declaraciones al *Herald* de Nueva York en enero de 1880; en su Manifiesto de agosto de 1880 también desde Nueva York; en su carta al secretario de Hacienda Barinaga, así como también el Manifiesto del ex ministro de Hacienda J. M. Químper. Prado no regresaría al Perú hasta los primeros meses de 1887. De esas comparaciones Basadre ofrece las conclusiones siguientes:

1. Que censura el viaje; 2. que debió destituir a los comisionados y nombrar otros; 3. que su ausencia produciría conmoción política; 4. que La Puerta era un anciano enfermo y reblandecido; 5. que debió buscar la unión nacional, y 6. que no se llevó dinero.

De las apreciaciones de Paz Soldán, contemporáneo de Prado, se extraen conclusiones parecidas: 1. que censura el viaje; 2. que precipitó la inestabilidad política; 3. que las razones dadas no eran válidas, y 4. que el pueblo no confiaba en La Puerta.

Sin embargo, hay un otro tema que merece puntualizarse, que es aquel que por su alta investidura y las amplias facultades de que estaba investido favorecían alcanzar el objetivo que se proponía con el viaje. Ya se ha visto que tanto la resolución legislativa del 9 de mayo, como el decreto del 18 de diciembre nada decían de las amplias facultades para adquirir buques y otras negociaciones respecto al salitre y guano. Sus atribuciones constitucionales no se lo permitían, y si el Consejo de Ministros lo invistió con tales facultades antes de salir, ello no aparece en documento alguno. Más aun, en cuanto a los recursos que Prado había esperado obtener en Europa, basta con transcribir un párrafo de la carta que el señor Dubois escribiera a Piérola desde París, acerca de una conversación con el general:



General Mariano Ignacio Prado. (Reproducida de Carlos Milla Batres, *Diccionario histórico y biográfico del Perú*, Tomo VII, Lima, 1986).



General Luis La Puerta (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Nicolás de Piérola (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

El Consejo de Ministros del 17 de diciembre aprueba el viaje de Prado ante sus razones de conseguir en Europa recursos navales para recuperar el dominio marítimo. Prado se embarca en el vapor *Paita* de la P. S. N. C., el jueves 18 de diciembre con destino a Panamá. El vicepresidente La Puerta queda encargado del Poder Ejecutivo. El domingo 21 de diciembre estalla la sublevación pierolista que culmina con el cambio de gobierno el día 23 cuando Piérola asume el poder como Dictador.

> "Me expresó en términos que dejaba conocer que había buscado aquí, y en los Estados Unidos recursos para la guerra y que no los había encontrado. Lo cual encontré muy natural".

Finalmente, está el tema que tiene que ver con el poder naval. En varios de los documentos mencionados, reconocía Prado que esta guerra era esencialmente marítima, que había necesidad absoluta de adquirir los elementos navales, por lo menos de un poderoso blindado para devolverle al Perú su poderío naval. Reconocido esto en el mes de diciembre, y con la pérdida de la capacidad de financiamiento por la ocupación del departamento de Tarapacá, y falto de un ahorro interno, resultaba tardío. Todo esto se reconoció desde los primeros meses del año 1879, como se ha visto en los Consejos de Ministros, cuando todo era más viable, conforme se ha visto en el Capítulo I. Evidentemente, el Perú no tenía un sistema de defensa nacional, no era un país organizado para la guerra, y menos para una guerra específica. Las consideraciones estratégicas, tácticas y logísticas se remontan a la época de Alejandro Magno. Casi nada había por inventar. Solo aplicarlas al problema particular y a los nuevos medios disponibles. Quedaba también en evidencia que la logística era, es y será el puente entre la estrategia y la táctica.

4. REVOLUCIÓN DE PIÉROLA

4.1 PREÁMBULO, RECHAZOS Y ADHESIONES[80]

Como preámbulo de esta revolución se ha visto el movimiento subversivo en Ilo y Moquegua a fines de noviembre, y según editorial de *El Peruano* del 25 de diciembre, también los hubo en otros departamentos del sur de la República. En Lima, sin embargo, *El Nacional*, en su editorial de noviembre 30, al día siguiente de la llegada de Prado a Lima, criticaba abiertamente todo el accionar del partido gobernante y la política de gobierno, manifestando entre otras cosas:

> "El pueblo, el único soberano de la República, así como tiene el derecho de elegir a los hombres que deben gobernar, tiene también el derecho perfecto para destituirlos y decirles: atrás ¡no debéis permanecer un momento más en vuestros puestos, porque habéis traicionado nuestra confianza!"

Como esto se dijo e hizo antes de la salida de Prado, de ahí la crítica que antes se expresara de que Prado equivocó su apreciación sobre la estabilidad política. Pero se fue el 18 de diciembre, y el 20 *La Patria* de Lima, diario conocido como vocero de Piérola, ante un hecho consumado que conformaba una "vergonzosa deserción", disparaba sus baterías contra quien asumiera la presidencia por segunda vez, el general La Puerta, y su primer disparo fue pedirle "en nombre de los

intereses nacionales", que resolviera satisfactoriamente el conflicto en la Dirección de la Guerra en el sur, que ya se dijo quedara acéfala, y al efecto decía:

> "El Presidente de Bolivia (Daza) no puede estar sometido, sin ajar el decoro de la nación soberana a que pertenece, a un general peruano (contralmirante Montero) cualquiera que él sea, y el Perú, a su turno, no puede consentir en que dé órdenes y ejerza autoridad un extraño, así fuese aliado y tuviese todas las virtudes militares del Gran Capitán del siglo".

Hay que recordar el título del párrafo 3.4 ¿Ahora quién podrá salvarnos?, que no se escogió en forma peyorativa o sarcástica, sino porque el tema de la salvación se volvería trascendente.

Así, ante la acefalía en la Dirección de la Guerra, *La Patria* planteaba a La Puerta que esa situación "solo puede salvarse marchando V. E. al sur a colocarse a la cabeza del ejército: no hay otro remedio, y ello es una necesidad inaplazable". Por supuesto, ese planteamiento iba acompañado de una serie de preguntas de carácter personal que cuestionaban lo pudiera hacer, como su edad y salud, que obviamente no tendrían respuesta.

> "¿Cuál es, pues el plan, la iniciativa, la acción que V. E. puede llevar al Gobierno? ¿Cómo piensa 'salvar' el conflicto del mando de los ejércitos aliados?
>
> Sepamos, pues, cómo piensa V. E. iluminar este vergonzoso caos, en que la fuga del general Prado nos ha puesto; es indispensable que sepa el país si V. E. está dispuesto a marchar al Sur para ponerse a la cabeza de los ejércitos aliados o si consiente que en el territorio peruano estén a las órdenes del general Daza".

Al día siguiente, domingo 21 de diciembre, comenzaría la sublevación pierolista, pero no en el seno del pueblo mismo, sino en el ejército, pues como dice Paz Soldán, "uno de los grandes errores del Gobierno fue haber dado colocación en el ejército que organizaba en Lima a muchos jefes de antecedentes poco honrosos y muy adictos a la persona de Piérola", tal como lo expresara La Cotera en su Manifiesto del sábado 27 de diciembre.

En efecto, en aquel domingo aciago, el ministro de Guerra y Marina, general La Cotera, envía un ayudante ante el coronel Pablo Arguedas, que comandaba el batallón de voluntarios de Ica, con la orden de que enviase dos compañías al Palacio de Gobierno. Arguedas rehusó cumplir la orden. Ante ello, La Cotera envía otro ayudante, quien le transmite la orden de presentarse a Palacio, rehusándose a cumplirla por "encontrarse enfermo". Contrariando esta excusa, los diarios de los días posteriores, mencionaban a Piérola acompañado de Arguedas, quien gozaba de buena salud.

Ante el desacato de Arguedas a nuevas órdenes de La Cotera, este decide someter al orden a Arguedas y a su batallón por la fuerza y al efecto despliega varios batallones de infantería, reforzados con caballería, un cañón de campaña de pequeño calibre y ametralladoras, hacia la Plaza

de la Inquisición, en donde estaba acuartelado el batallón Ica, en el sitio denominado Carceletas. El asalto comenzó a eso de las 5 p.m., pero no tuvo el éxito que esperaba La Cotera. En apoyo de Arguedas acudió el propio Piérola al mando de su batallón Guardia Peruana, obligando a La Cotera a replegarse a Palacio. Durante estos encuentros, aparte de los muertos y heridos en las tropas del Gobierno, se produjeron deserciones que fueron a sumarse a los elementos pierolistas.

Piérola recibió el respaldo de otros batallones y en lugar de presionar sobre Palacio, en la noche se desplaza al Callao, en donde después de un breve tiroteo se apodera pacíficamente del Arsenal al haberse pronunciado a su favor el batallón que lo ocupaba. En el castillo de la Independencia había numerosos efectivos reunidos, mas no ocurrieron enfrentamientos, pues al intimárseles rendición, los jefes de las diversas unidades deliberaron en un consejo de guerra y acordaron:

> "Ceder a la intimación del señor Piérola, tomando ante todo en consideración el deseo que los anima de evitar el derramamiento de sangre en lucha fratricida, cuando el país necesita de todas sus fuerzas y elementos para salvar su integridad y su honra".

Según *La Patria* del lunes 22 de diciembre, el prefecto del Callao don F. S. Salaverry envió a La Puerta una nota en estos términos:

> "De acuerdo con el señor contralmirante Haza fui adonde el señor Piérola con una carta que este le había escrito a aquel. A pocos momentos se me redujo a prisión. En este momento, y después de haber capitulado el castillo, se me hace conocer por dicho señor Piérola que quedo libre. Me retiro, pues, a Lima con el permiso de US., y por no contar con nada".

Cabe recordar que el contralmirante de la Haza era al momento el comandante general de Marina, y comandante General de Baterías y de Armas de la Provincia Constitucional del Callao. Es pues, un hecho, que las dotaciones de los fuertes y baterías no fueron leales a la Constitución. Piérola, por su parte, designa como prefecto y comandante general de Armas, al coronel Saavedra, quien ese mismo día emite un bando exhortando a la población a reintegrarse a sus labores, y que la seguridad pública quedaba garantizada por las Columnas de la Guardia Urbana hasta que fuesen relevadas por la guardia civil y gendarmería.

¿Qué pasó con la Marina en este día? Sabido es que sus efectivos en tierra eran muy reducidos y los buques transportes, el monitor *Atahualpa*, los pontones–escuela y otras dependencias como la capitanía de puerto y Factoría Naval de Bellavista, nada significativo representaban. La *Unión* recién llegaba en la mañana de su comisión a Mollendo. Sin embargo, hubo una deliberación de sus miembros, que culminó en un acuerdo del cual el comandante general de Marina, contralmirante A. de la Haza, daba cuenta al ministro de Guerra y Marina, en un oficio suscrito a bordo del *Rímac* el lunes 22 y cuyo texto apareció en *El Peruano* del viernes 25:

> "Sometidas todas las fuerzas de la plaza a la autoridad del señor D. Nicolás de Piérola, me constituí en las primeras horas de la mañana de hoy, acompañado del Mayor de Órdenes del Departamento capitán de navío don Amaro G. Tizón, del de igual clase graduado don Manuel Palacios y del de fragata D. Antonio C. de la Guerra a bordo del transporte *Rímac*, en cuyo buque encontré que estaban reuniéndose todos los comandantes, con el fin de acordar la conducta que debieran observar, en vista de los acontecimientos que vienen desarrollándose desde la tarde de ayer (domingo 21).
>
> Habiendo manifestado a los comandantes todo lo ocurrido en tierra durante la noche, la rendición de las fuerzas de la plaza y el acta que se había firmado al practicarla y la cual original fue traída a bordo pocos momentos después por el Secretario de esta Comandancia General para que de ella tuvieran conocimiento los jefes de la escuadra; acordamos unánimemente 'no adherirnos' a la resolución adoptada por los jefes de las fuerzas de tierra y no reconocer otra autoridad que la del Gobierno de Lima; comprometiéndose los comandantes a conservar el orden en sus respectivos buques, a mis inmediatas órdenes como Comandante General.
>
> Acompaño a US. original la nota que me ha pasado el señor capitán de navío don Manuel Villar, comunicándome haber sido nombrado Comandante General de Marina por don Nicolás de Piérola, la que he dejado sin contestación.
>
> Todo lo que tengo el honor de participar a US. a fin de que tenga conocimiento de la actitud digna asumida por la escuadra".

Resalta de su contenido, al igual que en 1872, que los jefes y oficiales de marina en su gran mayoría eran partidarios del orden constitucional, y que todo lo que podían hacer era mantener el orden en sus unidades. Asimismo, que Piérola había designado como comandante general de Marina al capitán de navío don Manuel Villar, a quien hasta ese momento no lo reconocían como tal. Días después sería designado secretario de Estado en el Despacho de Marina. A partir de este momento, el contralmirante de la Haza dejaba la jefatura de las baterías de la plaza del Callao.

Sin embargo, a pesar del acuerdo habido a bordo del *Rímac*, pero después del martes 23, una comisión compuesta de los capitanes de navío Lino de la Barrera, comandante del *Chalaco* y Toribio Raygada, comandante del *Oroya*, se dirigieron a Lima para preguntar al señor Piérola, de parte de los comandantes, a quien debían subordinar los buques. Se les indicó que al nuevo comandante general de Marina, capitán de navío Manuel Villar.

En la mañana del martes 23, según anota *El Comercio* de este día, salieron de Palacio algunos batallones y al transitar por la ciudad y ante algunas manifestaciones del pueblo, un jefe ordena hacer fuego, que tuvo un efecto imprevisto, pues se armó una escaramuza entre ellos mismos, que llegó a ser controlada por sus jefes. A todo esto, Piérola continuaba en el Callao, habiendo dispuesto que no circularan trenes entre Lima y el puerto, y nombraba como nuevo prefecto interino de Lima, con

retención del mando de su división, al general Beingolea, quien ese mismo día emitía un decreto exhortando a la población a reanudar sus labores con la confianza de que las autoridades constituidas velarían por el orden y tranquilidad pública. Asimismo, exhortaba a quienes tuviesen armas, municiones, vestuario, equipo o menaje, a entregarlo a la Policía, e instaba finalmente a todos los individuos de tropa y clases dispersos de algunos batallones del Ejército y de la Guardia Nacional del Ejército de Reserva, a reintegrarse a sus cuerpos.

El martes 23 el general J. de Osma cursaba un oficio al ministro de Guerra y Marina, que *El Peruano* transcribiría el 25:

> "Reunidos en el E. M. G. los señores comandantes de división, jefes de brigada y jefes de los cuerpos del ejército, han deliberado por unanimidad, no hacer armas contra el pueblo, ni contra las fuerzas en el Callao, que están a las órdenes del señor D. Nicolás de Piérola, sino combatir al enemigo común de la patria; porque la mente de todos ellos al abandonar sus hogares y hacer cuantos sacrificios han estado a su alcance, para llenar ese fin, no puede seguir debilitándose en una guerra fratricida, que dé por resultado, el exterminio de un ejército, que tanto trabajo le ha costado a US. su organización, y que está llamado por su entusiasmo y por su abnegación a defender la honra nacional.
>
> Tengo el honor de comunicarlo a US. para que se sirva ponerlo en conocimiento de S. E. el general Presidente de la República".

Por otro lado, una comisión compuesta por los señores M. F. Paz Soldán, T. Terry y José Boza, se constituyó ante el general La Puerta para pedirle "nombrara una comisión que se entendiera con los amigos del señor Piérola y concretara una solución a las dificultades por las que se estaba pasando", que La Puerta no aceptó, según informase *El Comercio* del martes 23.

El Peruano, en su edición del jueves 25, daba cuenta de una Acta popular del martes 23 en favor de Piérola, que decía:

> "El pueblo de Lima, presidido por el Alcalde Municipal el día 23 de diciembre de 1879:
>
> Considerando:
>
> 1. La fuga clandestina del general D. Mariano Ignacio Prado, en momentos en que el país necesita del denodado valor de sus hijos, y la ineptitud que hasta ahora ha manifestado en la dirección de la guerra, causa única de todos los desastres que ha sufrido la República;
> 2. La imposibilidad de llevar adelante el orden constitucional, por la avanzada ancianidad e invalidez del primer Vice-presidente, la ausencia del segundo y la deficiencia de las leyes para estos casos anormales;
> 3. La aspiración nacional que se cifra exclusivamente en el triunfo rápido y completo sobre el enemigo extranjero y exige el llamamiento al frente de la República del ciudadano que mejor pueda 'salvarla';
> 4. La confianza que el señor Dr. D. Nicolás de Piérola inspira a los pueblos, por su probado patriotismo y su ilustración, que garantizan la buena dirección de la cosa pública y el honroso desenlace de la guerra;
>
> Resuelve:

> Elevar a la suprema magistratura de la Nación con facultades omnímodas al ciudadano Dr. D. Nicolás de Piérola.
>
> En fe de lo cual firmaron la presente. *G. A. SEOANE*... etc."

A la firma de Seoane, alcalde de Lima, seguían otras que no se consignan por ser muy numerosas, pero que revelan que muchísimas de ellas aparecían por encargo y cualquier cosa pudo pasar. Pero es apropiado recordar que la población de Lima y Callao apenas representaba un 10% de la población nacional, esto es una minoría pero en el centro del poder político mismo.

Nótese que ya empieza a aparecer el líder que podía salvar a la República. Tomás Caivano también comenta en un párrafo "que el público de Lima creyó conveniente ceder a las pretensiones de Piérola, y dejar que este, como prometía salvase el país en la terrible lucha contra Chile"; en otro párrafo, "que todos los partidos políticos del Perú se inclinaban hacia él, prestándole con completa buena fé el concurso de sus propias fuerzas, para que "salvase" al país de la invasión extranjera"; y en otro,"la importancia para Piérola y para el país: el ocupar él (Piérola) el primer puesto en la gratitud y consideración universal de la Nación, que hubiese visto en él a su "salvador". I. P. Christiancy, ministro norteamericano en su informe del martes 23 a su Gobierno, comentaba que al llegar Piérola al Callao fue aplaudido 'como un salvador' ''. Así, pues, ya el Perú tenía un salvador designado.

El martes 23, los jefes de batallón, los de brigada y división, y los de Estados Mayores celebraron en la tarde un acuerdo para, según comenta *El Comercio*:

> "Evitar mayor efusión de sangre, solicitando para llevar a cabo su propósito el concurso del Ilmo. Arzobispo y de los reverendos Obispos residentes en la capital. Entendemos que este acuerdo se debió a la iniciativa de los cuerpos Jauja y Tarma, de la división Beingolea, estacionada en Palacio. Se resolvió manifestar al general La Cotera la conveniencia de no prolongar por más tiempo la situación angustiosa en que estábamos, y su resolución de no batirse con el pueblo. Los jefes que habían adoptado esa resolución se presentaron al general La Cotera y se la revelaron. Este les contestó que siendo eso cosa resuelta, no podía hacer otra cosa que aceptarla. Por acuerdo entre los jefes de aquellos cuerpos y el general La Cotera se nombró al Rev. Obispo Tordoya para formular las bases de la transacción con el señor Piérola".

En esta situación, La Cotera sale de Palacio poco después de las 6 p.m. seguido únicamente por dos tiradores, cruza la plaza y la calle de Mercaderes, pasando sereno e impasible por entre los numerosos grupos de gente que vitoreaba al señor Piérola y lo silbaba desaforadamente. Alguien disparó un balazo, sin conseguir que el general La Cotera volviese siquiera la cabeza. El ministro de Guerra se dirigió a la casa del general La Puerta, donde permaneció unos pocos instantes, saliendo en seguida para volver a Palacio, en donde dimitiría el mando ante el Estado Mayor

del ejército y luego abandona definitivamente la Casa de Gobierno. El Reverendo Obispo Tordoya aceptó la comisión que se le encomendó, enviando emisarios donde el señor Piérola. Se anuncia, decía el diario citado, que este estará en Lima en las primeras horas de la mañana.

Sin embargo, no fue así. En efecto, Piérola vino del Callao en el tren a las 6.30 p.m., desembarcó cerca del matadero general, de donde se dirigió a la carretera para entrar a la ciudad con las tropas adictas que allí lo esperaban, y gran número de gente del pueblo. A las 7 p.m. el "salvador" entraba a Palacio de Gobierno.

La Patria del martes 23 describe esa entrada triunfal, entre otras cosas, como sigue:

> "Agolpado el pueblo al pie de los balcones de la calle de los Desamparados, pidió con insistencia la palabra del Dictador a quien proclamaba, el que expresó, entre otras frases de acendrado patriotismo, las siguientes:
>
> 'No soy sino el medio por el cual el país manifiesta su deseo, que es el de vengar la honra de la República'.
>
> No tenemos 'elementos marítimos ni terrestres', pero tenemos todo, porque tenemos la ambición santa que guía al patriotismo de los peruanos en su único deseo.
>
> El país me lo ha dado todo, otorgándome también el derecho de exigirlo todo del pueblo.
>
> Hoy no hay sino un unísono sentimiento, porque las pasiones que dividen al Perú no fueron sino pasiones nacidas aquí, y aquí tienen que morir (golpeando la baranda), pasiones individuales que hoy no existen en el país, desde que une a todos una aspiración común.
>
> Que el Perú entero, en el pueblo de Lima, reciba el abrazo fraternal del antiguo proscrito y del patriota de siempre.
>
> La inmensa muchedumbre cortaba el discurso con sus estruendosos vivas y frenéticos aplausos.
>
> El pueblo recorre las calles de la población en estos momentos, vitoreando entusiasta al Dictador".

La Patria fue pues, el primero en calificar al salvador Piérola como Dictador, y no se equivocaba en ello, pues eso era: un Dictador. La historia universal muestra que los dictadores jamás salvaron a sus respectivos países. El Perú tenía también su experiencia y esta no sería una excepción. Más adelante se verá que Piérola no salvó a la patria, porque la premisa en la que se basaba no era válida, pues acababa de decir que no tenía elementos marítimos. Las guerras no son solo cuestión de patriotismo. Es mucho más compleja.

En su informe del martes 23, Christiancy decía:

> "Como es de suponer, Piérola se proclamará 'dictador'. Todos admiten que es un hombre de gran inteligencia, audaz y decidido, y en general se cree que sus inclinaciones son buenas y humanitarias. Pero está totalmente convencido que en época de guerra, o en una gran crisis nacional, la ley de supervivencia es superior a cualquier constitución escrita. Ahora está a prueba, y se espera tanto de él que será difícil satisfacer todas esas expectativas; y es muy posible que fracase, y que

en el término de un año, sea tan impopular como Prado lo es hoy. Entre tanto, al ver que toda la responsabilidad recae en él, se ha vuelto circunspecto. Pudo haber venido a Lima el lunes en la tarde, y tranquilamente tomar posesión del Palacio y del Gobierno, sin que nada se le opusiera. Pero esperó, y aunque algunos amigos que lo aguardaban hoy le telegrafiaron para que viniera, les contestó justo antes de mediodía, lo que resumo (pues vi el telegrama cuando llegó a la oficina del telegráfo): 'Que todos los oficiales del ejército firmen un documento declarando a quién deben obediencia, de manera que yo pueda saber que órdenes dar'; y hasta ahora, 6.30 p.m. aún no había llegado a Lima. Nadie duda, sin embargo, que él mismo se proclamará dictador".

En otro párrafo decía:

La revolución en esta parte del Perú, es un hecho consumado.

Pero, ¿debo reconocer este gobierno revolucionario o esperar instrucciones? Pienso que esto último es mi curso de acción por el momento, y por lo tanto me abstendré de presentar la designación del Sr. Griffith como vice-cónsul en Callao (recibida con su última carta Nº 18) para su reconocimiento.

Ud. verá por mi nota N° 88 que yo había anticipado este estado de cosas, y pedía instrucciones, que hasta el momento sigo esperándolas.

Y en otro informe del miércoles 31 de diciembre decía:

"Con referencia a mi carta Nº 94 en que describiera los hechos que llevaron a la ruptura del viejo gobierno constitucional (nominalmente) y el acceso de don Nicolás de Piérola a la dictadura, tengo el honor de incluirle varios decretos y notas del dictador, que muestran la naturaleza del gobierno establecido y la de los medios empleados para llevar a cabo su voluntad, todo lo cual como notará, tienen el mérito de la claridad y la brevedad. De estos diversos documentos podrá US. juzgar el estado actual del gobierno aquí".

Por su parte el ministro inglés St. John en su informe del miércoles 24 a su Gobierno comentaba:

"El (lunes) 22 comenzó con el general La Cotera haciendo preparativos para defender la Capital, pero a eso de las 11 a.m. los jefes de los diferentes regimientos de la guarnición lo esperaron para decirle de que no dispararían contra el pueblo o contra los seguidores del Sr. Piérola; después se cambiaron comunicaciones con los insurgentes en el Callao, y anoche Piérola marchó sobre Lima como 'Dictador'.

Hasta donde se puede juzgar, este jefe es un favorito de las clases inferiores y de una parte del ejército, y ciertamente se encuentra generalmente con el apoyo de la iglesia, y un pequeño sector de la sociedad limeña, pero tiene la desconfianza de las clases financieras y comerciales".

El Peruano del viernes 25, consigna el telegrama que el martes 23 enviase: Piérola a Montero así como su respuesta

"Señor contralmirante don Lizardo Montero.- Arica

Por el voto espontáneo de los pueblos de Lima y Callao y con la adhesión completa del ejército he sido proclamado Jefe Supremo de la República. Me congratulo en comunicarlo a US. y le estrecha la mano su afectísimo. *PIÉROLA*".

A lo cual Montero contesta:

"Montero a S. E.

Este departamento y el ejército seguirán llenando su deber y aceptan el hecho a que se refiere V. E. *MONTERO*".

El Comercio del miércoles 24 de diciembre, ya con la camiseta del nuevo gobierno, editorializaba sobre la situación:

"La deserción del Presidente de la República y la exasperación del país ante un gobierno que por su imbecilidad y sus crímenes había llegado a ser un serio peligro hasta para la seguridad social, han provocado en el ejército un movimiento que ha traído como consecuencia, la desaparición del orden legal, levantando sobre las ruinas de nuestras instituciones un poder de hecho, que hasta estos momentos, no ha tomado forma ni se le ha dado nombre.

La ciudad ha presenciado en medio del más profundo asombro un cambio extraño en el Gobierno del país; y la gran mayoría del ejército mismo, no ha concurrido activamente a la realización de tan grave acontecimiento, limitándose a una actitud pasiva al principio, para someterse después al nuevo orden de cosas, juzgando acaso que más patriótico era de su parte evitar que la lucha se prolongara, que prestar auxilio a un gobierno que ningún respeto merecía.

La caída del ministerio era sin duda una necesidad suprema. El país no podía tolerar que por más días siguiera escarneciéndolo un gabinete que llevaba el sello de su afrenta; encadenándolo, cuando más necesitaba de su acción para rechazar a sus enemigos; y rasgando estúpidamente la Constitución, cuando esta era más indispensable para mantener la unidad entre todos, al frente del peligro exterior.

Pero los sucesos han ido más lejos, pues no solo ha caído ese ministerio, sino también la constitucionalidad. El país no estaba en verdad preparado para un cambio tan radical, y es natural temer que el nuevo orden de cosas produzca una perturbación profunda en los espíritus, difícil de disipar.

Tal vez es tiempo aún de que la reflexión concentrando un instante el espíritu del que hoy puede resolver la suerte del país, dé a los acontecimientos una dirección tal, que salvando, hasta donde sea posible, el principio de la legalidad, establezca un gobierno sólido, que mantenga al país unido, no simplemente por el temor al conflicto exterior que amenaza su existencia misma, sino por la confianza que debe inspirar a sus derechos y libertades.

En estos momentos supremos de una doble crisis que aflige al país, todas nuestras aspiraciones, respecto a sucesos que tanto afectan sus intereses más vitales, no pueden ser tan amplias como en épocas ordinarias; y los elevados derechos que el patriotismo nos impone en estos instantes, detienen nuestra pluma en los límites de una severa reserva, no dejándonos más libertad por ahora, que la de deplorar con energía la ruina de nuestras instituciones, esperando que ellas renazcan más vigorosas, después de las rudas pruebas a las que han condenado extraordinarios acontecimientos, en medio de oprobios que estremecen la dignidad nacional".

Como escribiera Paz Soldán:

"El Perú ofrecía el triste espectáculo de la más escandalosa de sus revueltas, estando al frente de un enemigo extranjero que ya dominaba una parte de su territorio... Así subió al poder supremo don Nicolás de Piérola, revistiéndose la túnica de la dictadura empapada en sangre peruana, en presencia de una guerra nacional, y cuando ya el enemigo ocupaba el departamento de Tarapacá.

El Perú dio una prueba de patriotismo resignándose a aceptar el imperio de un dictador que no traía en favor de su causa ni de su persona, sino recuerdos

poco gratos; pero ante la necesidad de reconcentrar todo el poder en una sola mano todo calló, y el ejército de Arica reconoció igualmente al nuevo Jefe Supremo".

En *El Peruano* del jueves 25 de diciembre se daba a publicidad la Proclama de Piérola al Pueblo y al Ejército con fecha lunes 22 del mismo mes, en estos términos:

"Desoyendo con dolor las exigentes demandas del pueblo y del ejército, he permanecido resignado durante los días que han seguido a la vergonzosa fuga de Prado y al advenimiento del inválido general La Puerta, esperando que el ejército se decidiese por fin a dominar las consideraciones de una mal entendida lealtad, que impedía a una parte de él obrar según sus aspiraciones, que son las aspiraciones de la nación; y anheloso de evitar todo choque entre hermanos y la pérdida de parte de nuestras fuerzas.

La atolondrada e impaciente ambición del general La Cotera, después de ahogar brutalmente la unísona manifestación de los pueblos de Lima y el Callao, ha creado ayer un conflicto, empleando las fuerzas a sus órdenes para desarmar a los patriotas del ejército a quienes solo preocupa la salvación del país y el vencimiento del enemigo exterior.

Pocos momentos han bastado en Lima para demostrar cuán irresistible era el patriótico deseo del pueblo y el ejército, y me habría sido suficiente permanecer algunas horas más en la capital para poner término a toda resistencia.

Cediendo no obstante a los móviles antes expuestos, preferí retirarme a esta plaza (Callao), que me ha recibido sin resistencia de ningún género, con el fin de hacer imposible todo choque entre hermanos, y favorecer la adhesión tranquila de las que aún quedan en Lima al régimen político proclamado meses ha por la nación en masa.

Así toda lucha se hace por entero inexcusable y descarga sin pretextos la responsabilidad de sus daños sobre sus autores únicos.

La parte del ejército aún a sus órdenes en Lima, no querrá, confío en ello, permitir que esa responsabilidad llegue a tener lugar con inmenso daño de todos.

La hora de la reparación nacional ha sonado. En la serie de desastres que han marcado la historia de nuestra guerra exterior, el Perú no tiene parte alguna. Al sacudir, como lo hace en este momento, el viejo régimen, eleva las más elocuentes protestas contra aquella deplorable historia y se presenta digno de su nombre y de sus destinos ante los demás pueblos de la tierra.

Para nosotros no hay ni puede haber sino una sola aspiración: el triunfo rápido y completo sobre el enemigo extranjero. Para esta obra no hay sino hermanos, sin memoria siquiera de pasadas divisiones y estrechados por el vínculo indisoluble del amor al Perú.

Cuanto retarde el instante de la completa unidad nacional es un delito de lesa patria. Ella es la condición del poder y del Perú. A ella ha consagrado y consagra por eso sus preferentes esfuerzos vuestro conciudadano y camarada. *N. DE PIÉROLA*.– Callao, diciembre 22 de 1879".

Luego de producido el cambio de gobierno, el diario oficial *El Peruano* cambiaba también de orientación, en una acción psicológica sobre la población limeña y chalaca. Así, en su editorial del miércoles 24 de diciembre se expresaba en estos términos:

"El ejército nacional y las poblaciones de Lima y el Callao han consumado ayer el nuevo orden político, que habían iniciado ya los departamentos del Sur de la República.

Más que la situación interior, el estado de la guerra, cuyo éxito tanto ha comprometido su desacertada dirección, habían hecho necesario el nuevo orden de cosas.

Sus causas y los sucesos que lo han conducido hasta su término, están consignados en los documentos oficiales que publicamos, especialmente en las actas del ejército, de la marina y del pueblo de Lima.

En cuanto al modo como el nuevo Jefe del Estado comprende los deberes que la confianza nacional le impone, sus palabras pronunciadas en Lima y el Callao son la mayor garantía de que las aspiraciones del país serán satisfechas.

Elevado a la suprema magistratura en las actuales circunstancias, él se declara el medio por el cual el país manifiesta su primer deseo, que es el de vengar la honra de la República.

Para llenar miras tan altas como difíciles cuenta con el mismo país, que habiéndole dado todo, le ha otorgado también el derecho de exigirlo todo del pueblo.

Y esto no podría dejar de ser, desde que felizmente la voluntad nacional se manifiesta unísona como nunca, inspirada por el común sentimiento de sacrificarlo todo en defensa de la patria.

Ese sentimiento ha impuesto silencio a las mezquinas pasiones de partido, cuya muerte ha proclamado S. E. desde el alto puesto en que lo ha colocado la voluntad del pueblo y del ejército.

Tales declaraciones, que están confirmando los hechos, abren al patriotismo las más halagüeñas perspectivas.

La guerra, su aspiración más suprema, entrará así en un nuevo período de energía y virilidad, que hará más pronta y segura la reparación de nuestros pasados desastres.

En cuanto al orden interior, libre la acción del gobierno de las trabas que imposibilitaban la realización de reformas serias, estas se realizarán en el sentido de las verdaderas necesidades sociales, bien estudiadas y comprendidas.

He ahí el programa, que en consonancia con el voto unánime de la República, se desprende de los actos oficiales con que se ha inaugurado el nuevo orden de cosas, que tiene ya la sanción de todo el país".

Conforme se ha visto de la Proclama de Piérola así como de otras comunicaciones, uno de los responsables de todos los males de la República y del estado actual de la guerra, era el general Manuel Gonzales de La Cotera, quien para aclarar los cargos que se le imputaban, publica, el sábado 27 de diciembre, un Manifiesto a la Nación, en el que refuta las afirmaciones de Piérola en cuanto a que él habría estado tramando la captura del poder en horas tan difíciles para la Patria. Dice que ha sido su único objetivo mejorar al ejército en cuanto a personal y material para combatir al enemigo, expresando que Piérola por su ambición política había sido quien hiciera la revolución con el apoyo del ejército. Continuaba La Cotera:

"Jamás me ocupé en investigar el color político de los jefes a quienes confiaba los valerosos cuerpos que acudían de los departamentos al santo

llamamiento de la patria amenazada, y aunque sabía que muchos generales y coroneles que destinaba eran adictos al señor Piérola , jamás abrigué el más leve temor de que en los solemnes momentos que atravesamos, desobedecieran los mandatos de la ley.

El coronel Arguedas viene a reforzar la verdad de mis asertos. Me eran conocidas sus simpatías por la causa política que acaba de triunfar; sin embargo, le di de buen grado el mando del batallón Ica, abrigando la creencia de que en el campo de batalla con el enemigo extranjero enaltecería el nombre de nuestro ejército.

La historia se encargará de juzgar a los altos representantes de ese ejército que, desobedeciendo al Gobierno legal en los momentos del peligro, alentaban a sus subalternos a la infidencia y a la deserción: funesto precedente que costará al país amargos y tremendos sinsabores".

Luego de referirse a las rivalidades entre civilistas y pierolistas para encaramarse al poder, concluía como sigue:

"Antes del domingo (21), civilistas y pierolistas unidos minaban la autoridad del Gobierno a que pertenecía; mas en ese día del resultado final ha sido tan grande el júbilo de los segundos como la tristeza de los primeros. Castigo providencial: voluntario suicidio de un partido devorado en los últimos años de su existencia por la rabia y el despecho.

Quédame, pues, la satisfacción de volver a la vida privada sin nada que pueda amenguar mi reputación de antiguo soldado, habiendo cumplido con los deberes sagrados que me imponía el elevado puesto de Presidente del Consejo y Ministro de Guerra, vencido pero no en leal combate, como he estado acostumbrado a vencer o ser vencido en mi larga carrera pública.

Respecto a mis procedimientos como Ministro, apelo al testimonio imparcial de mis conciudadanos, que no se hallen ofuscados por la pasión política.

Durante mi permanencia en el Ministerio, solo me he ocupado de la defensa de la patria; y firmemente persuadido de que toda revolución en la presente época era un crimen, he caído, sosteniendo en la lucha la bandera de la legalidad.

Confío también en la caballerosa hidalguía de mi sucesor, que encontrará valiosos elementos, debidos a mi perseverante actividad, y que no considero conveniente hacer de ellos una prolija enunciación.

Tranquilo, pues, y resignado no temo las iras del poder, y alejado en mi hogar de la abrasada arena de la política, solo ceñiré la espada para combatir al enemigo común".

Terminaba, pues, un año desdichado. Recién el día de Año Nuevo el Perú se enteraría del problema Bolivia–Chile, incubado durante todo 1878. Para Navidad tendría como presente a un "salvador", pero en el ínterin el único que salvó la honra nacional fue Grau. La disputa por el control del mar había dejado como saldo una corbeta, dos monitores anquilosados y cinco transportes vitales para mantener el apoyo logístico a un ejército empeñado en impedir que continuara la desintegración territorial. Quedaba al descubierto una tremenda negligencia acumulada a través de los años respecto a la seguridad nacional.

4.2 REORGANIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL ESTADO

Para llevar a efecto sus objetivos, Piérola decidió efectuar una reorganización del Estado y el miércoles 24 de diciembre promulga un decreto creando siete Secretarías de Estado, y otro nombrando a las personas que se harían cargo de cada una de ellas, publicados ambos en *El Peruano* de jueves 25:

Secrétaría de Estado de:	Secretario
Relaciones Exteriores y Culto	Dr. D. Pedro José Calderón
Guerra	Coronel D. Miguel Iglesias
Marina	Capitán de navío D. Manuel Villar
Gobierno y Policía	D. Nemesio Orbegoso *
Justicia e Instrucción	Dr. D. Federico Panizo
Hacienda	Dr. D. Manuel A. Barinaga
Fomento (que comprendería los Ramos De Obras Públicas, Industria, Comercio y Beneficencia)	D. Manuel Mariano Echegaray

* Por ausencia del titular se encargaría accidentalmente de este Despacho P. J. Calderón.

No perdió tiempo Calderón, pues un Gobierno como el que se acababa de establecer requería que sus representantes diplomáticos en el exterior tuvieran la información necesaria para actuar en el país en que se encontraban acreditados y, con ese fin, les envía el miércoles 24 una nota circular, cuyo contenido apareció en *El Peruano* del jueves 25:

> "Como resultado de una aspiración nacional manifestada en reiteradas y solemnes ocasiones durante un decenio, y formulada hoy definitivamente por una aclamación unánime del pueblo, del ejército y de la escuadra nacional, el Excelentísimo Señor Don Nicolás de Piérola ha sido investido de la autoridad Suprema del Estado, con facultades omnímodas, que serán empleadas en la regeneración que demanda imperiosamente la República; pero, señaladamente, en el triunfo de las armas nacionales, de que dependen su honor y sus más caros y trascendentales intereses.
>
> Nada se omitirá para alcanzar tan dignos propósitos, que forman hoy la conciencia nacional.
>
> Hacerlo sentir acerca del Gobierno ante el que US… representa a esta noble y generosa nación, es el deber cuyo religioso cumplimiento se le encarece por este oficio, hasta que se acuerde impartir nuevas órdenes a esa Legación.
>
> Los decretos que recibirá US... adjuntos, le instruirán de la organización que se ha dado al nuevo Gobierno y del carácter, ya sin duda presumido por US..., en cuya virtud soy el intérprete de la política exterior del Jefe Supremo de la República".

En *El Peruano* de esa misma fecha se publicaba el Estatuto Provisorio, compuesto de 12 artículos, aprobados en ese día con la firma de

todos los secretarios de Estado, y que habría de regir en la conducción del Estado en lugar de la Constitución de 1860. De ellos solo se consignan aquellos que tenían que ver con la defensa nacional, los derechos de los ciudadanos, el Poder Judicial y otros como se ve a continuación:

"Art. 1º. La soberanía e independencia del Perú, son el fundamento de su vida política y social.

Art. 2º. La unidad de la familia peruana y la integridad del territorio, que histórica y jurídicamente le pertenece, no pueden romperse ni menguarse sin cometer un atentado de lesa patria.

Art. 5º. Queda sancionada la independencia del Poder Judicial, pero el Gobierno se reserva el derecho de velar eficazmente por la pronta y exacta administración de justicia.

Art. 7º. Quedan garantizadas, bajo la lealtad del Gobierno, la seguridad personal, la libertad y la propiedad. El derecho al honor. La igualdad ante la ley. La libertad de imprenta, quedando proscrito el anónimo, que se perseguirá y castigará como pasquín. Los delitos cometidos por medio de la imprenta, no cambian su naturaleza. En su consecuencia, serán juzgados por los Tribunales respectivos.

Art. 8º. La traición a la Patria, la cobardía e insubordinación militares, la deserción en campaña, el peculado, la prevaricación, el cohecho, la defraudación de bienes públicos, el homicidio premeditado y alevoso y el bandolerismo, cualquiera que sea la condición del culpable o el carácter que invista, serán, durante la presente guerra, juzgados militarmente y penados con la pena capital.

Art. 10º. Créase un Consejo de Estado compuesto:

Del Reverendísimo Metropolitano; del Presidente actual del Congreso de Juristas; del Presidente de la Suprema Corte de Justicia; del Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas; del Prior del Consulado; del Rector de la Universidad de Lima, y de seis consejeros más, nombrados por el Jefe Supremo de la República, entre los cuales figurará un general de ejército.

Art. 11º. A este Consejo pedirá el Gobierno su voto consultivo respecto de los asuntos que en su concepto lo requieran.

Ejercerá igualmente las funciones de Tribunal de apelación y última instancia en los asuntos contenciosos administrativos.

Art. 1º. Este Estatuto regirá mientras se den las instituciones definitivas a la República".

Una resolución del 3 de enero de 1880, por la Secretaría de Gobierno y Policía, nombraba como miembros del Consejo de Estado a los siguientes: general de división Rufino Echenique, general de brigada Pedro Diez Canseco, capitán de navío José Elcorobarrutia, don Gerónimo Sánchez y don Bartolomé Figari, al tiempo que encargaba al secretario de Gobierno de ver por su pronta instalación. En el día de la instalación del recién creado Consejo de Estado, al cual asistió Piérola, le dirigió un mensaje que concluía así:

"Un nuevo periodo se ha abierto para la República. Al confiarme el pueblo y el ejército del Perú la suma del poder nacional, me ha dado el más vivo testimonio de su fe en el éxito y en mi resolución inquebrantable de alcanzarle.

Yo la tengo completa en él y en el concurso omnipotente y generoso, que vosotros representais muy especialmente desde hoy. Para hacerle más eficaz, el Gobierno extenderá vuestra intervención en los asuntos públicos hasta donde su propia índole lo aconseje".

A las palabras del Dictador, contestó su Presidente:

"Reanudando las tradicionales políticas del Perú en sus mejores días, y siguiendo el ejemplo de las más cultas y poderosas naciones, habeis instituido este ilustre cuerpo, llamado a participar, con su consejo o su voto, en los más graves negocios del Estado.

A tal propósito ha obedecido, sin duda, el pensamiento de formarlo con las más altas representaciones del sacerdocio y de la magistratura, de las armas y de las letras, de la agricultura y del comercio. Organizado de esta manera, podrá llevar siempre al seno de Gobierno la sabiduría de sus consejos y deliberar, sobre los asuntos sometidos a su fallo, con la austera imparcialidad de la justicia. Tened por cierto, Excmo. Señor, que llenará uno y otro deber, inspirándose, como cumple a su patriotismo, en los grandes intereses de la República. La nación entera recibirá con alborozo la grata noticia de haber sido satisfecha una de sus más antiguas y profundas aspiraciones con la instalación solemne del Consejo de Estado.

Al terminar, permitidme deciros, Excmo. Señor, que el Consejo de Estado hace los más fervientes votos al cielo por la prosperidad de vuestro Gobierno, por el triunfo de las armas nacionales y por el engrandecimiento de la República".

Que se conozca, el Consejo de Estado jamás fue consultado, ni ejerció función alguna en la realidad.

Es interesante la opinión del ministro Christiancy sobre el Estatuto en torno a dos temas que hoy han adquirido una relevancia mundial para los Estados Unidos. Así en una nota del 7 de enero al secretario Evarts, le comenta sobre la prolífica promulgación de decretos por Piérola, pero sobre los derechos humanos expresaba:

"Son admirables (los decretos por su brevedad que, cuando se refieren a los derechos de la persona como en la mayoría de otros decretos dictatoriales), son abominables para la libertad. Se supone que todos los asuntos humanos pueden regularse con unas cuantas líneas rectas o curvas matemáticas, ignorando totalmente la infinita variedad de formas que ellos asumen, sometiendo todos aquellos derechos a lo que un hombre determine sea de necesidad pública".

En cuanto a la prensa:

"Llamo vuestra atención, escribía Christiancy a Evarts, a aquella parte del Estatuto Provisorio que se refiere a la prensa y la redacción oficial que se le ha dado. Aunque por sus términos entrará en vigencia en 30 días, se ha explicado que en Lima y Callao su vigencia será inmediata. También se ha explicado y decidido que está prohibido hacer un resumen simple de noticias de otros periódicos, sin la firma de quien hace el resumen; de lo cual se puede apreciar que se ha adoptado por el mismo trato arbitrario en la redacción y promulgación del decreto. Pero un decreto que suprime la libertad de prensa es y ha sido siempre, la consecuencia lógica y necesaria de una dictadura".

Pues bien, escasamente tres días después, el 30 de diciembre, los directores de todos los diarios de Lima fueron reducidos a prisión, acusados de haber infringido el artículo 7º del Estatuto, al publicar sus periódicos sin las firmas de los redactores de cada sección. Para salir en libertad debían firmar una declaración con términos humillantes, a la cual se negaron todos menos dos: el señor Tovar de *La Sociedad* y el señor Zegers de *La Tribuna*, por lo que salieron libres de inmediato.

El 16 de enero de 1880, una resolución del secretario de Gobierno N. Orbegoso refrendada por Piérola, prohibía en lo sucesivo la publicación de *El Comercio* y de cualquier otro periódico en dicha imprenta, declarando que "sus directores empresarios han perdido el ejercicio de un derecho que no han sabido usar sino en daño de los demás". La razón de esta decisión estaba en el contenido de una correspondencia, publicada el sábado 10 de enero de 1880 por el citado periódico sobre las tratativas de Rosas con el Crédito Industrial de fecha 5 de enero de 1880, y la opinión expresada en el editorial sobre la transacción con Dreyfus un año atrás.

Por su parte, el 12 de enero Piérola dirigía una carta al secretario de Gobierno para que demandase del citado diario las pruebas correspondientes, y entre las expresiones de su carta, decía:

> "Y si como lo sospecho, *El Comercio* se ha hecho culpable en uno y otro punto importa aplicarle una ejemplar represión, 'que fijaré por mí mismo', y que sirva de enmienda y prevenga en adelante atentados de esta especie".

El Comercio permaneció cerrado durante dos años y medio. Reaparecería el 22 de octubre de 1883. *El Peruano* del 13 de enero editorializó desfavorablemente sobre la discrepancia de *El Comercio*, no solo sobre la falta de firma del artículo sobre el arreglo con Dreyfus, sino también sobre las opiniones vertidas.

Al respecto, Basadre comenta:

> "Clausurar el periódico y la imprenta por medio de un decreto pomposo implicó un precedente gravísimo que podía ser imitado más tarde en daño de Piérola, su partido o sus amigos políticos; y colocó al Dictador al nivel de los tiranuelos".

Obviamente, el nuevo Gobierno requería del reconocimiento de los demás países, y a ese fin el secretario de Estado de Relaciones Exteriores dirige, con fecha viernes 26 de diciembre, una nota a las representaciones diplomáticas en Lima, que aparece en *El Peruano* del sábado 27 de diciembre.

> "La transformación política que en breves horas ha instituido al Excmo. señor D. Nicolás de Piérola Jefe Supremo del Perú, con facultades omnímodas, es la revelación elocuente de una convicción radicada tiempo ha en la conciencia nacional y acentuada, de un modo irresistible, con motivo de la guerra en que se halla empeñada la República.
>
> Las aspiraciones del país están satisfechas, y sus legítimas esperanzas no serán defraudadas.

Entretanto, me cumple anunciar a… que S. E. el Jefe Supremo, al organizar el despacho de su administración, se ha dignado confiarme la Secretaría de Relaciones Exteriores y Culto, en cuyo desempeño me cabrá la complacencia de estrechar más y más cada día, los vínculos de cordial amistad que felizmente existen entre la República y… dignamente representada por...

Con tan grata oportunidad, dígnese... aceptar las protestas del alto y distinguido aprecio con que me ofrezco de... muy atento y muy obsecuente servidor. *PEDRO JOSÉ CALDERÓN*".

Similares notas envió Calderón al Delegado Apostólico de la Santa Sede, al Arzobispo de Lima, y al Plenipotenciario del Perú en el Congreso de Juristas, que aparecieron en *El Peruano* de la misma fecha.

Evidentemente, había un problema de reconocimiento tanto para lograrlo por parte del nuevo Gobierno, como para otorgarlo por la parte de los otros Gobiernos. En este sentido, el miércoles 31 de diciembre Christiancy informaba a su Gobierno:

"Tengo el honor de informar a US. que el 26 del presente recibí un oficio del Decano del Cuerpo Diplomático, el representante del Papa, comunicando que se realizaría una reunión del cuerpo diplomático en la sede de su Legación el 28 a las 3 p.m. e invitándome a asistir, lo cual hice.

Tal como lo esperaba, el encuentro con los diplomáticos tenía relación con el reconocimiento del gobierno de Piérola recientemente instalado, quien por intermedio del Decano había invitado a todos los representantes a un saludo en Palacio el próximo 1º de enero, según costumbre local.

Escuché durante un tiempo lo que tenían que decir los diplomáticos, encontrando que todas las intervenciones estaban por la aceptación de la invitación. Luego pregunté si aceptar la invitación equivalía a un reconocimiento total de nuevo gobierno por parte de los nuestros, a lo cual la mayoría contestó afirmativamente. Luego expliqué claramente a los diplomáticos presentes los principios por los que yo entendía que mi gobierno actuaría, como lo verá en la carta adjunta que dirigiera al Sr. Calderón, Secretario de Relaciones Exteriores, y manifesté a los presentes que no podía aceptar la invitación y hacer la visita, a menos que estuviera sujeta a dicha explicación, reservando a mi gobierno el derecho de decidir este asunto por sí mismo; y que si asistía sería con la expresa condición de que lo hacía en este sentido, pero también les informé que a principio de mes, anticipándome a esta eventualidad, había pedido instrucciones escritas, etc.

Al término de la reunión había llegado a la conclusión de no asistir con los diplomáticos a la visita, pero una siguiente reflexión me satisfizo en cuanto a que un rechazo incondicional de mi parte (cuando todos los demás representantes de las potencias extranjeras habían decidido aceptar) podría interpretarse como inamistoso por el gobierno, que es después de todo el único gobierno aquí y estando a lo que habíamos escuchado a la mayor parte de la gente del Perú (solo Lima) era un gobierno mucho más aceptable y popular que aquel que había sido desplazado. Concluí, por lo tanto, que a fin de evitar malas interpretaciones, adoptar el curso de acción medio indicado en la carta, cuya copia adjunto.

En espera de que me lleguen vuestras instrucciones antes de que reciba la presente, etc".

La carta a que se refería Christiancy era la que había enviado al secretario Calderón, con fecha martes 30 de diciembre:

> "Tengo el honor de acusar recibo de su carta del 26 del corriente (Nº 30), informándome del cambio en el Gobierno del Perú, por el cual ha sido designado como Jefe Supremo del Perú a su excelencia don Nicolás de Piérola, con plenos poderes, etc., y que vuestra excelencia ha sido nombrado Secretario de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores y Culto. Agradezco cordialmente el deseo expresado por vuestra excelencia de que los lazos de amistad que tan felizmente existen entre la Repúblicas del Perú y los Estados Unidos de América, sean cada vez más estrechos sin importar la forma de gobierno que el pueblo del Perú decida adoptar.
>
> Pero vuestra excelencia apreciará la franqueza y sencillez a que me obliga, como representante de los Estados Unidos de América, explicar los principios sobre los cuales de acuerdo a mi entendimiento, mi gobierno actúa sobre el tema de reconocer gobiernos que se originan por revolución, y no de acuerdo a la constitución o formas legales acostumbradas.
>
> El Gobierno de los Estados Unidos reconoce en todos los gobiernos al pueblo como la fuente legítima de poder político o de gobierno, y como gobierno constituido reconoce igualmente la legitimidad de cualquier forma de gobierno que el pueblo de cualquier nación decida adoptar, sea por el voto formal o por el consentimiento tácito demostrado por la aceptación general.
>
> Pero siendo totalmente fiel al gobierno constitucional, sus ministros en el exterior, como yo lo entiendo, no pueden sin instrucciones actuar de por sí a su discreción y ceder incondicionalmente sobre el tema de reconocimiento de una nueva forma de gobierno, como en el caso actual, o en otras palabras, de decidir finalmente sobre la naturaleza y magnitud de la evidencia que demuestra la aprobación o consentimiento del pueblo al cambio. Y el caso debe ser ciertamente tan claro que autorice a su ministro a tomar una acción definitiva sin instrucciones. En este sentido, y anticipándome al cambio que ha ocurrido aproximadamente el primero del mes actual, solicité instrucciones a mi gobierno con referencia a la eventualidad que ha ocurrido, y espero recibirlas en el transcurso de dos o a lo sumo tres semanas a partir de la fecha .
>
> Entre tanto, por respeto personal al Jefe del Estado y a US., así como en el deseo de eliminar cualquier obstáculo en el camino a una exitosa acción de gobierno, participaré en los actos que no impliquen el reconocimiento de mi gobierno. Por lo tanto, solicito se reserve a mi gobierno el derecho de la decisión final sobre el asunto del reconocimiento".

Basadre comenta que el secretario de Relaciones Exteriores de la Dictadura puso en conocimiento del cuerpo diplomático extranjero acreditado en Lima la formación del nuevo régimen y, simultáneamente, el Dictador, como lo hiciera Prado en 1865, dirigió cartas autógrafas a los jefes de Estado con el fin de comunicarles su ascensión al poder. Obtuvo un rápido reconocimiento por el hecho de haber sido acatado sin lucha en el país y porque el estado de guerra con Chile impelía a los gobiernos extranjeros a ponerse en aptitud de proteger los intereses y los derechos de sus connacionales.

Respecto a la actitud de los Estados Unidos, cabe mencionar que el 26

de enero de 1880 el secretario de Estado Evarts, contestaba a Christiancy aprobando el tenor de su carta del 30 de diciembre dirigida a Calderón, así como su actitud durante la reunión del cuerpo diplomático en Lima, que calificara de digna y juiciosa. Finalmente, le confirmaba que por un telegrama del 24 de enero de 1880, que Christiancy recibiría el 5 de febrero, dejaba a su discreción la fecha y forma del reconocimiento del Gobierno de Piérola.

En efecto, el 10 de febrero Christiancy acusa recibo a Evarts de haber recibido recién el 5 de febrero, por correo desde Chile, el telegrama sobre el reconocimiento. Al respecto informaba, que en vista de que el Gobierno tenía la concurrencia total y aceptación del pueblo peruano, y que no habiendo reclamos o pretensiones por otro gobierno que no fuera el de Piérola, como dictador, no encontraba en el derecho internacional principio alguno que lo obligase a retrasar por más tiempo su reconocimiento total, y que por lo tanto, el mismo 5 de febrero remitió al secretario de Estado Calderón, un oficio en ese sentido.

Por otro lado, el 31 de enero de 1880, el secretario de Estado Evarts, oficiaba al Encargado de Negocios del Perú, Tracy, que el presidente de Estados Unidos luego de recibir la carta de Piérola que él le alcanzara el 28 de enero, había decidido reconocer al gobierno de don Nicolás de Piérola, en el entendido de que el pueblo peruano aceptó al nuevo Gobierno temporalmente, y que la ascensión de Piérola al poder no se logró por una guerra civil o insurrección de partidos. Esta fue una respuesta verbal del presidente, pero según Evarts le habría de escribir una carta a Piérola que sería tramitada por su representante en Lima, el señor Christiancy. El 19 de marzo, Piérola recibió de Cristiancy la carta autógrafa de Washington.

El Peruano en su editorial del viernes 26 de diciembre, manifestaba:

> "La adhesión del ejército del Sur y de los pueblos del Norte de la República al nuevo orden político, que tiene ya el asentimiento unánime del país, es una elocuente prueba de que él no solo responde a necesidades manifiestas y sentidas generalmente, sino que se encontraba maduramente preparado en la opinión.
>
> No se explican de otro modo ni la rapidez, ni la espontaneidad del cambio operado, no obstante su grandísima significación y trascendencia.
>
> Pruébalo también el patriotismo y la buena voluntad con que responden los ciudadanos de todas las opiniones políticas al llamamiento del nuevo gobierno para utilizar sus servicios en favor de la causa nacional, cuyo fin primordial es la defensa de la soberanía y de la integridad territorial de la República.
>
> Es porque hoy ha renacido la confianza de que los esfuerzos del patriotismo serán acertadamente encaminados a su altísimo objeto, del que no los podrá apartar ya la vacilación, la debilidad y la culpable condescendencia, causas eficaces de nuestros pasados desastres.
>
> Hasta en los hechos económicos ha comenzado a traducirse esa seguridad; pues, cuando la víspera del cambio político el cambio monetario en su funesta

y rápida alza, tocaba en la desesperante cifra de 10 peniques, él bajó a las veinticuatro horas hasta 13, con síntomas de bajar más todavía, a pesar de las otras condiciones desventajosas del mercado financiero.

A ello y a la consiguiente disminución de la escasez y carestía de los primeros artículos de subsistencia contribuirá igualmente que la indicada seguridad, el levantamiento de la interdicción comercial con Chile, primer acto de la Secretaría de Hacienda, que revela el espíritu ilustrado y práctico del antiguo funcionario fiscal que se encuentra al frente de ella.

Tal vez este acto se haya destinado a producir resultados no menos ventajosos en el curso de la misma guerra; pues el proyecto del bloqueo del Callao por los buques de Chile, que tanto dañaría su propio comercio, quizá ha sido inspirado en parte por la referida interdicción.

Como quiera que sea, los hechos apuntados demuestran que el nuevo régimen que se ha dado la nación atiende con solícita previsión a todas sus necesidades, especialmente a las que se refieren a la guerra exterior.

He allí por qué al mismo tiempo que se preocupa de la organización que debe darse al servicio público interior, fija su consideración especial en reorganizar nuestros ejércitos y nuestra marina, a fin de que sean mejor conocidas y satisfechas todas sus necesidades y mejor preparados sus medios de acción para asegurar el éxito de la guerra.

El Perú se encuentra, pues, en un período de inmensa y patriótica labor, a la que todos concurren, secundando los esfuerzos de los colocados a la cabeza de ella por su libre voluntad y que procuran corresponder a tamaña confianza.

No hay por qué temer que nada pueda perturbar tan fecunda labor, en las que están cifradas todas las esperanzas de nuestra salvación exterior y de nuestra regeneración interna".

4.3 DISPOSICIONES SOBRE DEFENSA NACIONAL

En *El Peruano* del sábado 27 de diciembre se publicaba por la Secretaría de Guerra el nombramiento efectuado el jueves 25 designando como subsecretario de Estado en el Despacho de Guerra, al teniente coronel Juan Norberto Eléspuru.

Por otra parte, el secretario de Estado en el Despacho de Marina, Villar, cursa el jueves 25 de diciembre un oficio al capitán de navío José María García, comunicándole haber sido nombrado por disposición del jefe supremo de la Nación, comandante general de Marina, instándolo a que "en el día se constituya en el puesto indicado, a desempeñar las labores del ramo, que S. E. ha confiado a su inteligencia y reconocido celo".

En la misma fecha García le manifiesta a Villar:

"En contestación, me es honroso decir a US. que acepto ese empleo, lleno de reconocimiento, puesto que él me proporciona la ocasión de servir a mi patria, una vez más, con la decisión de siempre.

Doy a US. y por su órgano a S. E. el Jefe del Estado, las más expresivas gracias por este acto de confianza que me dispensan y al cual corresponderé con decisión y buena voluntad".

Es de advertir que esta era la primera vez en la historia republicana que se instalaba un órgano de Marina, la Secretaría, totalmente independiente de la de Guerra. Es cierto, por otro lado, que no era la primera vez que se empleaban las denominaciones de Secretarías, pues el 26 de noviembre de 1865 luego de ser Prado proclamado Dictador, una de sus primeras medidas fue convertir a los cinco Ministerios en Secretarías, designando al doctor José Gálvez a la Secretaría de Guerra y Marina, denominación que no perduraría, pues algunos meses después del combate del 2 de Mayo de 1866, los Ministerios recuperaron su antigua denominación. En esa fecha, García era comandante general de Marina, y encontrándose en la torre con Gálvez, resultó herido. El cargo de subsecretario de Marina recayó en el capitán de fragata Leopoldo Sánchez.

El Peruano del sábado 27 de diciembre consigna una circular a los prefectos del norte, que suscribe el jueves 25 don Pedro José Calderón, en su calidad de secretario accidental de Gobierno:

> "Por el ejemplar incluso de *El Peruano* se impondrá US. de la forma que se ha dado al nuevo Gobierno constituido por el voto unánime del pueblo y del ejército de mar y tierra; y de los nombramientos expedidos consiguientemente por S. E. el Jefe Supremo, en cuyo nombre encarezco a US. el cumplimiento de los deberes de su cargo bajo la más seria responsabilidad".

Es interesante la circular que con fecha viernes 26 de diciembre, publicaba *El Peruano* del sábado 27 de diciembre, que dirige el titular de la Secretaría de Estado en el despacho de Justicia, Dr. Federico Panizo, a los Tribunales de Justicia de la República, que revelaba estar compenetrado de la situación de guerra, pues en una parte de su extenso escrito manifiesta:

> "Y para decirlo de una vez, y expresándose en breves palabras, con toda la claridad que humanamente es posible emplear al que suscribe; el Gobierno está firmemente persuadido, que para 'vencer a Chile', es menester hacer uso desde luego de una 'política de guerra' en todo sentido: guerra en el exterior al enemigo extranjero que ha llegado a hollar nuestro territorio con sus plantas, guerra a él hasta morir o vencerlo, expulsarlo e imponerle con la fuerza material y el legendario patriotismo del Perú, las condiciones de la paz; y en el interior guerra también al enemigo domestico, esto es, al desorden, a las malas costumbres y a la indiferencia en punto al verdadero interés público, de que por desgracia hemos sido víctimas hasta hoy. Así el Perú triunfará como está llamado a triunfar por la Providencia, en esta solemne ocasión, porque vencerá a Chile y se vencerá a sí mismo. Basta que él lo quiera sobre todas las cosas. Para conseguirlo se ha decidido a sacrificarlo todo, y lo conseguirá".

El Peruano del sábado 27 de diciembre, trae un decreto de fecha jueves 25 declarando sin lugar la interdicción comercial que el anterior gobierno declarase el 8 de noviembre, y del cual se ha tratado en el Capítulo III.

En esa misma edición de *El Peruano* se publica un decreto por la Secretaría de Guerra de fecha viernes 26 de diciembre, sobre nulidad de

los despachos de ascenso a jefes y oficiales del ejército que no hubiesen prestado servicio alguno en la guerra y otros conceptos más, decreto sobre el cual se ha tratado en el Capítulo III al considerar los ascensos de los Aspirantes.

En *El Peruano* del sábado 10 de enero de 1880 por la Secretaría de Hacienda se publica el decreto de ese mismo día relativo a la devolución a la Compañía Kosmos del vapor alemán *Luxor,* y que se adelantara en el Capítulo III. Solo resta decir que del 21 al 22 de enero el *Luxor* recaló en Mollendo para surtirse de útiles provenientes de Arequipa para poder cumplir con la tarea que se le había encomendado como buque de la Cruz Roja, para transporte de heridos de Arica al Callao. Esta llegada a Mollendo se realizó en circunstancias que la corbeta *O'Higgins* y el transporte *Amazonas* mantenían un bloqueo del puerto, pero que dada la condición del buque no sufrió interferencias en su misión. El prefecto de Arequipa satisfizo todos los requerimientos de Ramón Azcárate, jefe de la ambulancia embarcada en *Luxor*, eficiencia que Azcárate agradeció al prefecto. El *Luxor* regresó al Callao el 27 de enero con 200 heridos procedentes de sur, cuyo estado permitía su traslación a los hospitales de Lima para recibir una mejor asistencia.

Con este motivo *El Peruano* del 28 de enero elogia en su editorial el comportamiento filantrópico de la noble institución de las ambulancias de la Cruz Roja del Perú, que cargó casi exclusivamente, en los ocho meses de la campaña en el sur, la penosa tarea de la asistencia sanitaria de nuestros ejércitos de Iquique y Arica. Para el viaje del *Luxor* todas las Secretarías del Estado y en especial del jefe supremo han colaborado para el mejor desempeño de su comisión. Pero al regresar el vapor antes de la fecha esperada, el hospital de sangre destinado a recibir a los heridos no estaba listo aún. La instalación de este nuevo establecimiento, bajo la dirección y asistencia de la Junta Central de Ambulancias, será un nuevo servicio prestado por tan humanitaria y patriótica institución. Concluía:

> "La benevolencia con que el agente de la compañía y el capitán del indicado vapor se han prestado a desempeñarla, son también un motivo de gratitud nacional, dando de este modo la colonia alemana una prueba más de los méritos que la han hecho acreedora a las consideraciones del país y del Gobierno, que motivaron la gracia concedida al *Luxor*".

En *La Patria* se publicaron dos decretos sobre reorganización del ejército y de las fuerzas de tierra, de fecha viernes 26 de diciembre:

> "Considerando:
>
> Que es necesario dar al Estado Mayor General la organización que demanda el carácter y la situación de los ejército de la República, así como las exigencias militares para el buen éxito de las operaciones,
>
> DECRETO:
>
> Art. 1º. El Estado Mayor General, que se denominará Estado Mayor de los Ejércitos, constará, para el desempeño de sus funciones, de las secciones siguientes:

Sección de Servicio; Sección de Artillería; Sección de Infantería; Sección de Caballería; Sección de Contabilidad; Sección de Administración; Sección de Justicia; Sección de Ingenieros.

Art. 2º. El Estado Mayor General dependerá en la capital de la Secretaría General de Guerra y directamente del Jefe Supremo de la República, cuando este tome el mando inmediato de los Ejércitos.

Art. 3.º El Estado Mayor General suministrará a los distintos Ejércitos el personal de Estado Mayor que sea necesario para el servicio, siendo el órgano de comunicación del Supremo Gobierno con los Ejércitos.

Art. 4º. El Estado Mayor General estará a cargo de un Jefe de Estado Mayor General y de un Sub-Jefe. El personal de las secciones se decretará por separado, así como el servicio a que ellas se destinan.

Art. 5º. El Secretario de Estado en el despacho de Guerra queda encargado del cumplimiento de este decreto".

El decreto sobre las fuerzas de tierra establecía:

"Considerando:

Que es absolutamente necesario dar a la República la organización militar conveniente, con el fin de asegurar la defensa de su soberanía y la integridad territorial,

DECRETO:

Art. 1º. Las fuerzas militares de la nación compondrán cuatro Ejércitos activos, en el orden siguiente:

Dos Ejércitos del Sur, con la denominación de Primero y Segundo.

Un Ejército del Centro.

Un Ejército del Norte.

Art. 2º. Las reservas correspondientes a dichos Ejércitos, se dividirán en Reserva Movilizable y Reserva Sedentaria.

Art. 3º. Para la formación de los contingentes destinados a los distintos Ejércitos, se observará lo que sigue:

Toda persona de 18 a 30 años de edad, será destinada al Ejército activo; y de 31 a 50, a la reserva.

Art. 4º. Los contingentes respectivos serán formados por los subprefectos de las provincias y remitidos a disposición de la autoridad departamental.

Art. 5º. Exceptúanse de los contingentes para el Ejército activo y la reserva movilizable:

1. A los empleados, en general, en servicio de la administración pública;
2. A los profesores con título de los distintos grados de instrucción que se hallen en ejercicio;
3. A los alumnos de colegios y universidades;
4. A los ciudadanos que contribuyan con 50 soles o más mensualmente para la guerra;
5. A los propietarios y empleados de imprenta y tipógrafos;
6. A los abogados y médicos en el ejercicio de su profesión, comprobada por la patente respectiva;
7. A los empleados en casas de sanidad y ambulancias;
8. Al hijo único de madre viuda;
9. Al hermano único del ciudadano que hubiese fallecido en los combates de la presente guerra;
10. Al ciudadano cuya constitución física le haga inaparente para el servicio de las armas.

Art. 6º. La Reserva Sedentaria será formada por los ciudadanos exceptuados en el artículo precedente, más el exceso de la Reserva Movilizada.

Art. 7º. Los contingentes del Ejército Activo que resulten excedentes se destinarán a las reservas.

Art. 8º. La organización de los Ejércitos se decretará por separado.

Art. 9º. El Secretario de Estado en el despacho de Guerra queda encargado del cumplimiento de este decreto".

En *El Peruano* del miércoles 31 de diciembre se consignan varias resoluciones respecto a los mandos en el ejército de fecha martes 30 de diciembre, como sigue:

- General en Jefe del Segundo Ejército del Sur, al general de brigada don Manuel Beingolea. Quedaba entendido que al contralmirante don Lizardo Montero le correspondía el mando del Primer Ejército del Sur.
- General en Jefe del Ejército del Norte, al general de brigada don Ramón Vargas Machuca
- General en Jefe del Ejército del Centro, al general de división don Fermín del Castillo.

Otro decreto organizaba la Secretaría de Guerra con cuatro secciones: Servicio General, Servicio Personal, Servicio Material y Servicio de Contabilidad, con su planta de personal, todas las cuales funcionarían a las inmediatas órdenes del subsecretario. El personal que atendería a cada sección, y el reglamento que fijaba los asuntos de que trataría cada sección y las atribuciones de los empleados, quedaron señalados en decretos del 28 y 31 de diciembre de 1879 publicados en *El Peruano* del lunes 5 de enero de 1880.

El miércoles 28 de enero de 1880, por una Orden General de la Secretaría de Guerra, el jefe de Estado Mayor General de los Ejércitos, coronel S. Leiva, que publicaba *El Peruano* en su edición del viernes 30 de enero de 1880, se daba a conocer el personal de oficiales asignados a las baterías del Callao, del cual solo se dará el nombre del jefe:

Batería	Jefe
Torreón Manco Cápac	Coronel graduado José B. Fuertes
Independencia	Sargento mayor Juan Gibaja
Ayacucho	Teniente coronel graduado Enrique Carreño
Junín	Coronel graduado Enrique Bonifaz
Santa Rosa	Teniente coronel graduado Wenceslao Gallangos
La Merced	Teniente coronel graduado Benjamín de la Barra
De a mil	Sargento mayor Julio de la Fuente

Respecto a la Secretaría de Marina, en *El Peruano* del 3 de enero de 1880, se daba a conocer el decreto del 1º de este mes, que se transcribe en el *ANEXO E*. No se conoce de reorganización a nivel de la Comandancia General de Marina.

Entre las disposiciones de reorganización en la Marina, hubo una que

se adoptó el 10 de enero de 1880, y que vino a constituir el embrión de lo que hoy se conoce como Infantería de Marina, recibiendo la difusión respectiva en *El Peruano* del 12 de enero.

"NICOLÁS DE PIÉROLA
Jefe Supremo de la República
Considerando:

Que la experiencia ha demostrado los inconvenientes que ofrece al régimen interior de los buques de la escuadra, el frecuente cambio de la tropa embarcada y las ventajas que reportarían dotándolos con guarniciones homogéneas compuestas de individuos aparentes para el servicio de a bordo y habituados al clima de la costa:

DECRETO:

1º.- Créase un batallón de seis compañías con el nombre de 'Guarnición de Marina', el cual estará bajo la exclusiva inspección y dependencia del Comandante General de Marina, y cuyo primer jefe será un capitán de navío de la Armada.

2º.- La residencia del batallón será el Arsenal o cualquier otro cuartel en el Callao, su objeto especial es proveer a los buques de la escuadra de guarniciones útiles e instruídas en el manejo de las diversas clases de artillería y en la táctica de las fuerzas de desembarco, así como también prestar servicios en todas las dependencias del ramo.

3º.- La fuerza, organización y uniforme del batallón se decretarán por separado y los gastos que ocasione su sostenimiento, se consignarán en el Presupuesto de Marina.

El Secretario de Estado del despacho de Marina, queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a los 10 días del mes de enero de 1880.- *NICOLÁS DE PIÉROLA.- MANUEL VILLAR".*

La formación de este batallón, en concordancia con el artículo 1º estuvo a cargo del capitán de navío Juan Fanning García, nombrado el 16 de enero de 1880, y como núcleo base a la conocida "Columna Constitución", que se activara por primera vez en 1875, integrada por los fleteros del Callao con su jefe el comandante J. Sánchez L., a raíz de la revolución pierolista, y luego desde comienzos de la guerra cuando participa en los buques que libraron el primer combate en Chipana el 12 de abril. Su presencia en los diversos buques de la escuadra ha sido puesta de manifiesto en las listas de revista que se han venido comentando en otros capítulos, así como las guarniciones provenientes de los batallones del ejército permanente. La resolución de la Secretaría de Marina publicada en *El Peruano* del 3 de febrero, decía:

"Lima, febrero 1º de 1880

Habiendo desaparecido los motivos por los que se embarcaron en los buques de la escuadra, guarniciones auxiliares pertenecientes a la 'Columna Constitución' de la Guardia Nacional del Callao, y siendo conveniente utilizar los servicios que la componen, acostumbrados ya al régimen y disciplina de a bordo y a las faenas marineras, se declara disuelta dicha columna, debiendo sus jefes rendir las cuentas respectivas; y se dispone a la vez, que ella sirva de base para formar el batallón 'Guarnición de Marina'.

Regístrese y comuníquese.- Rúbrica de S. E. *MANUEL VILLAR"*[81].

Es oportuno hacer un breve recuento de lo que significaba la Columna Constitución. Así, al 15 de setiembre de 1879, la conformaban 300 hombres distribuidos en buques, Departamento Marítimo del Callao, y Baterías de Arica, provenientes en este último caso de la dotación de la *Independencia*. Pero al miércoles 4 de febrero de 1880, según informe del comandante general de Marina al secretario de Marina, los efectivos de la Columna Constitución habían disminuido y consistían en tres oficiales y 75 hombres, distribuidos todos en los buques remanentes de la escuadra, aunque el informe indica que en el *Rímac* había embarcados otros 14 que pertenecieran al *Huáscar*, además de los 75 citados. Todo indica que hubo una disposición de la Comandancia General de Marina de fecha 28 de febrero para reordenar su situación, pues existen relaciones de los buques de la escuadra en las cuales se especifica que solo unos siete de los 75 de la Columna Constitución habían manifestado su deseo de seguir sirviendo a bordo como voluntarios, esto es un 7%, y el resto en tierra.

Una resolución suprema del 14 de febrero por la Secretaría de Marina, disponía la conformación del Batallón Guarnición de Marina como sigue:

PLANA MAYOR		
Primer jefe Segundo jefe Tercer jefe Cuarto jefe Ayudante Subayudante Abanderado Cirujano de 1ra. Clase Capellán	Capitán de navío graduado Juan Manuel Fanning Teniente coronel Andrés Suárez Sargento mayor José Antonio Sarrio Sargento mayor Miguel Hernández Teniente Manuel Pino Subteniente José María Valle Riestra Subteniente José L. Eslara Dr. Felipe Rotalde --------	
1ª Compañía	2ª Compañía	3ª Compañía
Capitán sargento mayor Alfonso Ugarte Teniente F. Effio Teniente* A. Hurtado Subteniente M. Marcos Subteniente Francisco Retes	Capitán sargento mayor M. Aviles Teniente J. Silva Teniente* N. Barrios Subteniente Manuel Villavicencio Subteniente* H. Elías Pastor	Capitán Mariano Bustamante Teniente A. Carvajal Teniente* F. Valega Subteniente S. Castilla Subteniente E. Cavero

4ª Compañía	5ª Compañía	6ª Compañía
Capitán H. Mansilla Teniente J. M. Delgado Teniente* M. Patrón Subteniente L. Oyague Subteniente M. Layseca	Capitán Manuel Arellano Teniente L. Hurtado Teniente N. Tellería Subteniente F. Tebe Subteniente* G. H. Arancibia	Capitán A. Gómez Lira Teniente J. M. Mar Teniente P. Eslara Subteniente Guillermo Higginson Subteniente J. C. Blanco

* Guardia Nacional

Uno de los primeros gastos para la instalación del batallón consistió en la entrega por la Caja Fiscal del Callao de la suma de 57 libras esterlinas para la compra de menaje, libros etc., y de 20 libras esterlinas para las reparaciones a realizar en el cuartel del Arsenal, conforme se publicó en *El Peruano* de viernes 20 y sábado 28 de febrero de 1880.

En mayo de 1879 se creó la Comisaría de Escuadra confiándose a Cobián su administración, pero en la reorganización en que estaba embarcado el nuevo gobierno, juzgó conveniente crear una Comisaría de Marina[82], y a ese efecto se promulgó el siguiente decreto supremo por la Secretaría Marina de fecha martes 9 de marzo:

"Considerando

1º. Que es conveniente a los intereses de la Armada centralizar la cuenta general de sus gastos y facilitar los pagamentos de los buques y de las diversas dependencias de Marina establecidas en todo el litoral de la República;

2º. Que para llevar a cabo este propósito es necesario crear una oficina que se ocupe exclusivamente de llevar dicha cuenta, de atender a las variadas exigencias del servicio del ramo en su parte económica y de intervenir en todos sus gastos.

DECRETO:

Art.1º.- Créase la Comisaría de Marina en la forma siguiente:

1. La administración de la oficina estará a cargo de un Comisario de Marina, a cuyas inmediatas órdenes funcionarán todos los empleados de ella.
2. Un pagador se encargará de llevar la cuenta de Caja y de hacer todos los pagos concernientes al ramo.
3. La cuenta general será llevada por un tenedor de libros, quien establecerá la contabilidad bajo el sistema de partida doble.
4. Los diversos asuntos de que se ocupe la Comisaría se dividirán en dos secciones denominadas Del Personal y del Material. Cada una de estas secciones estará servida por un jefe y un oficial, quien tendrá como auxiliar un amanuense.
5. El Archivo y la Mesa de Partes, estarán a cargo de un oficial, quien tendrá como auxiliar un amanuense. Al Archivo de la Comisaría pasarán todos los libros y documentos de la Marina que existen en la Caja Fiscal del Callao y que no estén afectos a responsabilidades de esta oficina.

6. Dos amanuenses trabajarán a órdenes inmediatas del Comisario y del tenedor de libros.
7. El escribano de la Comandancia General de Marina atenderá también al servicio de la Comisaría.
8. Un portero se ocupará de la policía de la oficina y de la conducción de los pliegos.

Art. 2º.- Las atribuciones de los empleados y los asuntos que se encomienden a cada sección se determinarán en el reglamento interior de la Comisaría que se expedirá oportunamente.

Art. 3º.- El personal de los empleados se designará por decreto separado, y sus haberes, así como los gastos que ocasione el establecimiento de la Comisaría, serán consignados en el presupuesto general del ramo.

Art. 4º.- Tan luego que principie a funcionar la Comisaría de Marina, creada por el presente decreto, queda suprimida la Comisaría que se organizó en 18 de mayo de 1879, con motivo de la salida de la escuadra a campaña, y la sección de Marina establecida en la Caja Fiscal del Callao, por no tener ya labores que desempeñar.

Art. 5º.- El Secretario de Estado en el Despacho de Marina queda encargado del cumplimiento de este decreto y de hacerlo publicar y circular. *NICOLÁS DE PIÉROLA.- MANUEL VILLAR".*

El 11 de marzo, se promulga por la Secretaría de Marina una resolución por la cual se designa al personal que conformará la Comisaría de Marina, como sigue:

Comisario	Capitán de fragata Juan B. Cobián
Pagador	D. Ezequiel Fernandini
Tenedor de libros	D. José Mayuro y Calderón
Amanuense del Comisario	D. Felipe Alejandro Salaverry
Id. del tenedor de libros	D. Hipólito Bracamonte
Sección de Personal	
Jefe	Oficial 1º de la Caja Fiscal del Callao D. Francisco Becerra
Oficial auxiliar	Oficial 3º de la Caja Fiscal del Callao D. Luis F. Bustamante
Sección del Material	
Jefe	D. Juan Alfaro
Oficial auxiliar	Oficial 2º de la Caja Fiscal del Callao D. José M. Reyes
Archivo y Mesa de Partes	
Oficial archivero y de partes	Amanuense de la Caja Fiscal del Callao D. M. Gordillo Amanuense D. Leopoldo Noya
Portero y conductor	D. Manuel Martínez

Finalmente, el miércoles 17 de marzo el secretario de Marina Villar, comunicaba al Comisario de Marina, Cobián, haber solicitado con acuerdo del jefe supremo, a la Secretaría de Hacienda para que se destinase como local para la Comisaría de Marina el que ocupaba antes la Caja Fiscal y en consecuencia, le solicitaba dejarlo expedito lo más

pronto posible, poniéndolo a disposición de la Comandancia General de Marina para el fin indicado.

En cuanto a la Comandancia General de Marina, la única modificación a su organización consistió en considerar, a pedido especial del comandante general de Marina, a partir del martes 16 de marzo de 1880, a un tercer jefe de Arsenales y un oficial auxiliar en la Comandancia General de Marina, con los sueldos equivalentes, para el primero, al de capitán de corbeta, y al segundo con el de ocho libras esterlinas al mes durante la guerra y el de dieciséis con haber ordinario[83].

Cabe anotar que por un decreto de la Secretaría de Hacienda del miércoles 14 de enero de 1880, publicado en *El Peruano* del viernes 16, se había declarado el oro como medio legal circulante y que mientras se resolvía el aspecto legal de la fabricación de la moneda nacional, se había adoptado la libra esterlina como moneda legal, y que la renta y los gastos públicos serían fijados y satisfechos en dicha moneda. Varios decretos fueron promulgados respecto a cuestiones financieras, como deuda externa e interna, impuestos, reorganización de municipalidades, reorganización de la Secretaría de Gobierno y Policía, sueldos de empleados públicos, etc. Un decreto de la Secretaría de Hacienda del sábado 3 de enero de 1880 publicado en esta misma fecha en *El Peruano*, disponía que a la mayor brevedad se diera inicio a la formulación del presupuesto de cada Secretaría de Estado para el año económico de 1880, así como las reglas a las que debía ajustarse su confección y ejecución, estableciendo que cada secretario de Estado era directa e inmediatamente responsable por los gastos que ordenase. Encargaba el cumplimiento del decreto al secretario Barinaga.

En *El Peruano* del viernes 20 de febrero de 1880, por la Secretaría de Guerra, se transcribe una original resolución del viernes 13 de este mes. Así, el doctor don José Casimiro Ulloa, firmante de todos los editoriales de ese diario y de aquellas inserciones que en él aparecían conforme a las regulaciones del Estatuto Provisorio, era nombrado cirujano en jefe de los ejércitos de la República.

Sobre el Estatuto y la reorganización de las fuerzas de tierra, Paz Soldán comenta:

> "El régimen político cambió por completo. El Estatuto provisorio dictado por el jefe Supremo reducía la República a la voluntad de un Dictador sin el lustre de antecedentes que le dieran el crédito que necesitara un hombre que sustituyese a la ley y no reconociera más freno que su propio juicio. En los primeros meses de la dictadura todos los decretos y arreglos se dirigían a variar, desde su base, el sistema de hacienda, de gobierno y de guerra, como si reinara la más completa paz. El ejército del Sur quedó relegado al olvido, pues con motivo de este cambio político, ni aun pudo aprovechar sino muy poco, del pequeño auxilio que, a costa de tanto riesgo, pudo mandarle el general Prado en vísperas de su partida; y cuantas órdenes se dictaban por el mismo Jefe

Supremo, en lo relativo a guerra, tenían por principal objeto asegurar la lealtad del ejército al nuevo régimen, a pesar de la buena fe, aunque sin voluntad, con que este fue aceptado por los jefes del ejército de Lima y por el contralmirante Montero en Arica.

La nueva organización del ejército, sin entrar en el examen de si era o no acertada, introdujo tal desorden y confusión en todo el servicio de guerra, que ninguno de los antiguos jefes la entendía ni podía ejecutarla, lo que dio por resultado que en nada hubiese orden alguno".

En febrero de 1880 se promulgó un decreto que creaba la Oficina de Asuntos Reservados, sobre la cual *La Opinión Nacional* emitió opinión desfavorable. *El Peruano* del sábado 28 de febrero, en su columna "Inserciones", publica un artículo de *La Patria*, que da las razones para la creación de tal oficina. Así se expresaba:

"En el Gobierno de la República, en épocas normales, no puede dejar de haber asuntos que exijan secreto, rigorosa reserva, prudente silencio. Eso se comprende y explica perfectamente. En época de guerra, cuando se trata de realizar una campaña bajo los auspicios actuales, con nuestras dificultades interiores y externas, ¿cómo no ha de haber asuntos que exijan la reserva más cumplida?

La compra de elementos marítimos, de armas, de municiones; la provisión de los ejércitos, los medios extraordinarios de comunicación, las medidas especiales, las comisiones, en fin, que necesitan sigilo ¿cómo pueden hacerse si no es creando oficinas de esa especie, en donde queda constancia de lo que se hace, y existan antecedentes y medios de responsabilidad para lo futuro?

Si apenas hay algo censurable, es la manera torpe como se procedía durante los anteriores gobiernos. Los asuntos más difíciles, las contratas de especialistas, los envíos de comisionados: todo era verbal y sin dejar constancia alguna, lo que levantó un semillero de reclamaciones en que no hay antecedente, ni comprobante, ni luz, ni derrotero.

Poner coto a semejante desbarajuste, organizar una oficina seria, con libros corrientemente llevados, con documentación ordenada, con responsabilidad efectiva, es pues satisfacer una gran necesidad del servicio y garantir la recta y honrada administración de la cosa pública.

Eso se ha querido evitar y eso se ha evitado con la creación y reglamentación de la 'Oficina de Asuntos Reservados'.

¿Qué censura cabe en lo que justamente es la mejor garantía de la honorabilidad y acierto?

Pero se habló de reservas y la mala costumbre de pasadas épocas quiso ver en ello misterios y tapujos.

No, es menester desengañarse; la Dictadura nada hará que no pueda mostrarse a la luz del día y arrostrarse con energía y sin restricciones.

Al aceptarla el señor Piérola, se ha propuesto cortar abusos y establecer el orden verdadero.

No tendría embarazo en gobernar poniendo una mesa en la plaza pública, así como no tendría inconveniente para levantar media docena de horcas para los malvados.

Tenemos motivos para creer que está resuelto a cumplir la alta misión que le han impuesto los pueblos, asumiendo por entero la responsabilidad de sus actos".

No cabe duda que era una medida conveniente, pero no había quien la controlara, excepto la palabra del señor Piérola, y eso no bastaba. Son muy pocos los documentos que han subsistido y que se pueden usar hoy para los fines de la historia. Es cierto que en la ejecución de la política de gobierno hay asuntos que deben estar vetados a la opinión pública corriente, pero no a las Cámaras Legislativas, en donde están los representantes del pueblo, para quienes no debe haber secretos, que deben conocer y manejar con la reserva y prudencia que amerite una situación dada. Muchas actas de las sesiones secretas de las Cámaras se han extraviado. Algunas se han rescatado para el análisis histórico, como se ha visto en el Tomo IX, vol. 3 de la *Historia Marítima del Perú.*

5. SE INTENSIFICA LA EXPLOTACIÓN DEL CONTROL DEL MAR POR LA ESCUADRA CHILENA [84]

Obtenido el control del mar casi absoluto en todo el Teatro de la Guerra, era lógico que se intensificase la fase de explotación de ese control, que se puso de manifiesto mediante la ejecución de una serie de acciones navales contra el litoral peruano. Obviamente, la pérdida de Pisagua e Iquique, el bloqueo de Arica, Ilo/Pacocha y Mollendo, afectaban al comercio internacional y de cabotaje, con su correspondiente efecto negativo en los ingresos de aduana, de los empresarios y público en general. A continuación un resumen cronológico previo a la invasión de la provincia litoral de Moquegua:

1. 28 de noviembre: Inicio del bloqueo de Arica con la *Chacabuco* y *O'Higgins*. La *Covadonga* se incorporó al bloqueo el 2 de diciembre.
2. 5 de diciembre: *Cochrane* llega a Arica y con la *Covadonga* asumen el bloqueo. Las corbetas son designadas para cruzar entre Sama y Mollendo. En tanto que el *Angamos*, luego de permanecer en Pisagua apoyando al ejército del 2 al 15 de noviembre, pasa a cumplir tareas de transporte de tropas y logístico entre Iquique y Antofagasta del 15 noviembre al 9 de diciembre. En los informes de este buque se cita que su andar llega a 14 m.p.h. Entre tanto la *Magallanes* regresa a Pisagua para mantenimiento de calderas.
3. 10 de diciembre: *Chacabuco* bloquea Ilo, y la *O'Higgins* cruza entre Ilo y Mollendo. El objetivo es impedir que lleguen refuerzos a Tacna y Arica, y recolectar más información.
4. 13 de diciembre: *Blanco*, *Loa* y *Amazonas* zarpan hacia la costa norte del Perú, para hostilizar tráfico marítimo y puertos. Este último viajó directo a Panamá para tratar de interceptar al *Rímac*, sin éxito. Antes de zarpar, Riveros, que tiene su insignia en el blindado,

dispone que una vez que el *Huáscar* llegue a Pisagua, proceda a Mollendo para establecer el bloqueo, y que la *O'Higgins* proceda a cruzar entre Mollendo y Chorrillos.

5. 15 de diciembre: El *Amazonas* a la altura de Santa, persigue al *Limeña* sin éxito.
6. 19 de diciembre: El *Blanco* y el *Loa*, a la altura de Huacho, persiguen al *Limeña* sin éxito.
7. 20 de diciembre: La *O'Higgins*, con su comandante Montt, al llegar a Mollendo alcanza a divisar un humo a la distancia. Su intento de darle caza no tuvo éxito. Había sido la *Unión* que acaba de desembarcar fusiles Remington para Tacna, y dos torpedos Lay y víveres para Arica, a ser conducidos a sus destinos por tierra. El comandante Viel de la *Chacabuco*, envía a la *O'Higgins* a Pisagua en donde al llegar Montt informa al ministro Sotomayor del desembarco de elementos en Mollendo y del refuerzo de la guarnición de Ilo con 300 hombres.
8. 22 de diciembre: Se reunieron en Paita el *Blanco*, *Loa* y *Amazonas*. En efecto, un telegrama de Paita firmado por Pardo de Zela de fecha 22 de diciembre, que consigna *La Patria* del 24, dirigido al ministro de la Guerra, informa que el *Loa* había fondeado en ese puerto a las 5 p.m. destacando un bote al pontón de la P. S. N. C. A las 7 p.m. salió con rumbo NO.
9. 23 de diciembre: *Amazonas* captura en Ballenitas, Ecuador, una lancha-torpedo peruana, según se ha comentado en otro capítulo.
10. Fines de diciembre: *Blanco*, *Loa* y *Amazonas*, inician etapa de regreso a Pisagua adonde llegan el 4 de enero de 1880. Al pasar por Lobos de Afuera, destruyen los medios para el carguío del guano de los que según informase el cónsul norteamericano en Lambayeque, Montjoy, al ministro Christiancy con fecha 3 de enero de 1880, la mayor parte de ellos eran de propiedad neutral americana, incluido un remolcador a vapor pero del cual se apropiaron. El informe de Montjoy también refería la destrucción en Talara, de un pontón con todo lo que contenía, de propiedad de la American Oil Company. Christiancy recomendaba que la protesta se planteara al ministro residente en Chile, Osborn. Lo interesante de esta última noticia reside en el hecho de que los intereses norteamericanos en el petróleo peruano en esa zona, se remontan a 1879. Según *La Patria* del 29 de diciembre, que consigna telegrama del 28 dirigido al jefe supremo desde Trujillo por el capitán de puerto de Eten, los buques chilenos estuvieron en dicho puerto entre 10.30–11.17 a.m. reconociéndolo y zarpando luego hacia el sur. En esta etapa el *Blanco* y *Amazonas* realizan una incursión en bahía Independencia.
11. 29 de diciembre: El *Huáscar* arriba a Mollendo para establecer el bloqueo, en tanto que la *O'Higgins* cruza entre Mollendo y Chorrillos.

Es interesante consignar a esta como la primera operación del *Huáscar* después de su reparación, precisamente contra el litoral peruano, al mando del capitán de corbeta Guillermo Peña. Para oficializar el bloqueo, el comandante cursa al jefe militar de la plaza el 29 de diciembre, la nota siguiente:

"El Gobierno de Chile ha ordenado establecer el bloqueo de este puerto y de sus caletas vecinas, el cual queda desde hoy establecido. Lo notifico a US. previniéndole que tengo instrucciones para conceder un plazo de diez días a los buques neutrales surtos en esta bahía, a fin de que efectúen su carga o descarga o zarpen del puerto. Debo también prevenir a US., que cualquiera acto de agresión al buque de mi mando, ya sea con torpedos, ya con cualquier otro medio de ataque intentado desde tierra, provocará el bombardeo de esta población por la escuadra chilena y demás actos de hostilidad que se crean necesarios. En tan dolorosa necesidad, será US. el solo responsable de los daños que le ocasionen a los neutrales y demás habitantes"

Similar nota y en la misma fecha cursa Peña al decano del Cuerpo Consular, advirtiéndole haberlo comunicado al jefe de la plaza, sugiriéndole lo hiciera conocer a sus colegas. Los detalles del bloqueo se dan a continuación en forma resumida. Huelga decir que por el telégrafo el prefecto de Arequipa tuvo conocimiento del hecho.

El 30 de diciembre, el jefe militar de la Plaza, teniente coronel Manuel San Román, acusa recibo al comandante del *Huáscar* de su nota, manifestándole que "la plaza cumplirá con su deber, rechazando cualquier hostilidad que emplee, reservándose el derecho de hacer uso de cuantos medios de hostilidad tenga a su alcance".

A su vez, el mismo 30, el subprefecto de la provincia de Islay, teniente coronel José S. Corrales, es informado de las notas intercambiadas tanto por San Román como por el cónsul de Argentina, decano del Cuerpo Consular, que cumplió con informar a los cónsules. De inmediato Corrales contesta al cónsul argentino manifestándole que el bloqueo intimado responde a un procedimiento irregular, pues no se limita solo al puerto de Mollendo, sino también a las 'caletas vecinas', lo cual no constituía un bloqueo efectivo según lo prescrito en el Tratado de París, y le solicitaba protestar contra semejante acto, contestándole el decano que no dejarían de hacerlo si el buque bloqueador atentaba contra el Derecho Internacional. Ante esta respuesta, Corrales le manifiesta que se ve en la necesidad de llamar la atención del Cuerpo Consular hacia la irregularidad del bloqueo, pues con una sola nave no se puede bloquear Mollendo, y que ya no hay 'caletas vecinas' porque todas habían sido declaradas 'puertos mayores' por decreto supremo que los cónsules conocen, dando su relación: Cocotea, Yerbabuena, Quilca, Lomas y otras. Así, pues, Corrales reiteraba que la violación del Derecho Internacional ameritaba la protesta del Cuerpo Consular.

Por otra parte, dado el hecho de haber ingresado a Mollendo durante el bloqueo los vapores *Santa Rosa* y *Coquimbo* de la P. S. N. C., Corrales solicita el 6 de enero al capitán de puerto, capitán de fragata graduado. Pantaleón Fernandini, le remita a la brevedad las copias certificadas de los documentos de recepción de los citados buques, todo lo cual cumple Fernandini el mismo día al remitirle las copias certificadas por el Escribano de Estado del *Santa Rosa*, mas no las del *Coquimbo* porque les fueron devueltas por no estar en forma.

El 6 de enero Corrales remite al prefecto y comandante general de Arequipa, coronel J. Vidal García y García, toda la documentación referida, advirtiendo que al fondear el *Santa Rosa* el 6 de enero en Mollendo, "rompió el informal bloqueo establecido por el comandante de la división chilena", y que además tampoco impidió que fondease el *Coquimbo*.

Con tales antecedentes, Corrales solicita se ponga el hecho en conocimiento del Cuerpo Consular de Arequipa y también del Cuerpo Diplomático en Lima, "para dejar constatado que el bloqueo de Mollendo no es efectivo como lo prescribe el Art. 4º del Tratado de París, ni es por lo tanto obligatorio".

El 8 de enero, el prefecto de Arequipa eleva todo lo actuado al secretario de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores, y ratifica que el bloqueo no se sujetaba a los principios del Derecho Público de las naciones y que se debía gestionar ante los ministros residentes en Lima, la reclamación diplomática respectiva. A la fecha, el tráfico naviero y mercantil quedaba restablecido, ignorándose las causas por las que el buque bloqueador se había ausentado.

En *El Peruano* del 27 de enero se dio publicidad a toda la correspondencia intercambiada, y ya en sus editoriales del 8 y 9 de enero había manifestado el rechazo a la manera como se venía aplicando el bloqueo en el litoral, contraviniendo el Tratado de París y el Derecho Internacional; y que la prensa de otros países lo ha calificado de irregular, esperándose que así lo entendieran los representantes de los gobiernos amigos y por el comercio neutral.

12. 29 de diciembre al 2 enero de 1880: incursión contra Ilo para interdecir el transporte por tierra de los pertrechos desembarcados por la *Unión* en Mollendo y recolectar información del futuro teatro de las operaciones terrestres. A este fin, Sotomayor despacha de Pisagua el 29 de diciembre, con la escolta de la *Chacabuco* y *O'Higgins*, al transporte *Copiapó* con una fuerza incursora de unos 600 hombres al mando del teniente coronel Arístides Martínez.

La fuerza incursora llega a Ilo/Pacocha el 30 de diciembre, y al amanecer del 31(4 a.m.) desembarcan sorpresivamente sin resistencia dos destacamentos: uno por el lado de punta Coles, y el otro hacia el

norte por la boca del río. Ambos destacamentos convergen en Ilo sin ser detectados, pues "el pueblo dormía tranquilo incluso el capitán de puerto encargado de la vigilancia", escribía el diario *El Moqueguano*.

Según el capitán de puerto, capitán de corbeta Rómulo G. Tizón, en su informe del 3 de enero al contralmirante L. Montero, jefe superior político y militar de los departamentos del sur, la guarnición consistía de 50 individuos de tropa que al mando del mayor M. Tejada, dejara el señor Chocano, quien por segunda vez en menos de veinte días se autoproclamara prefecto.

Esta guarnición estaba a unas ocho millas entretenida en restablecer el telégrafo de Ilo/Mollendo, destruido en un tramo de un par de millas en una incursión anterior.

Tizón decía que "en Ilo había dos columnas bien organizadas y perfectamente disciplinadas y se han disuelto por haberse disputado la prefectura, con el enemigo en casa; hoy no existe en esta desgraciada provincia más autoridad legalmente constituida que el que suscribe".

La tropa chilena tomó posesión de la oficina de la línea telegráfica a Moquegua, así como de la estación del ferrocarril, embarcándose a las 12 m. en dos trenes en buen estado, partiendo hacia Moquegua. Llevaban dos cañones de una de las corbetas. Al pasar por Hospicio destruyeron el telégrafo Moquegua/Arica. A las 6.40 p.m. se detienen en el llamado Alto de la Villa, en donde establecieron su puesto de mando, destacando avanzadas para evitar cualquier sorpresa, durante la noche. Martínez cursa una nota al prefecto de la provincia y le da una hora de plazo para que le remita todas las armas que pudiera haber en la ciudad, pero no recibe respuesta. Es de notar que hasta ese momento en Moquegua no tenían aviso alguno del desembarco. Fue una perfecta sorpresa.

Al amanecer del 1º de enero, reanudan la marcha llegando a Moquegua a eso de las 6 a.m. Hicieron un par de tiros de cañón de advertencia. La tropa chilena se desplegó, tomando la indefensa ciudad sin resistencia. Antes, el prefecto Chocano y la fuerza a sus órdenes, unos 450 hombres, se había replegado a la cuesta de Los Ángeles, con el doble objeto de evitar un enfrentamiento inicial con fuerzas superiores y mejor equipadas, y de impedir u obstaculizar cualquier avance hacia Tacna.

Martínez conferencia con el presidente del Concejo Departamental, B. Pomareda, exigiendo víveres que le fueron entregados de inmediato. Pomareda le envía nota referente a ciertos excesos de los soldados, y ante un pedido de los vecinos extranjeros, Martínez autoriza una guardia urbana. A las 4 p.m. las tropas chilenas salieron de regreso en los trenes hacia Ilo/Pacocha, adonde llegaron a las 9 a.m. del 2 de enero, reembarcándose a las 4 p.m. En el viaje hacia Ilo, el convoy de trenes hubo de detenerse para

subsanar el retiro de varios tramos de rieles realizado por saboteadores, que fueron perseguidos, dando muerte a unos ocho.

Según informe de Tizón, en el intervalo que las tropas permanecieron en Ilo el 2 de enero, sacaron las principales piezas de las locomotoras, destruyeron el telégrafo, rompieron y se llevaron todo cuanto encontraban. Todo ha quedado en pésimo estado y según un tal señor Henry, el ferrocarril "no podrá servir hasta la terminación de la guerra y con mucho trabajo y gastos". Tizón continúa su informe así:

> "La capitanía fue saqueada llevándose el escudo, la ropa, armamento para los bogas, destruyendo lo que no podían llevarse; se llevaron el bote de la capitanía con todos sus útiles y 12 de particulares. 'La mayor parte de las casas han sido saqueadas'.
>
> El señor Viel (comandante de la *Chacabuco*), jefe de la escuadra bloqueadora, ordenó que se arriaran todas las banderas extranjeras, incluso la francesa que tenía izada el Superintendente del ferrocarril. Es tanto lo que han hecho, que no puede haber ya más como humillar a un pueblo, en el que se han cebado por no haber encontrado fuerzas con que combatir. Yo estuve preso a bordo del *Copiapó* que fue el que los condujo a este puerto, poniéndome en libertad y proponiéndome el jefe de la expedición Arístides Martínez, que iría a Moquegua, llevando la nota de una rendición a lo que me negué rotundamente.
>
> Es cuanto a la ligera recuerdo de lo sucedido, advirtiendo a US. que en este puerto no hay más autoridad que yo, y ni un solo hombre armado que lo resguarde, y está expuesto a volver a ser ocupado por el enemigo. Como se me aseguró por algunos de la población que habían oído que iban a hacer la misma operación en Mollendo, hice un propio al comisario de Tambo, para que este avisara al señor Prefecto y capitán de puerto, a fin de que no fueran sorprendidos, y el enemigo encontrara allí el castigo de su alevosía".

Estas afirmaciones sobre la seguridad ciudadana motivó que Martínez emitiera el curioso e inaudito comunicado que apareciera en *El Peruano*, como sigue:

> "Ilo, enero 2 de 1880
>
> El Comandante en Jefe de las fuerzas chilenas que han ocupado militarmente a la provincia litoral de Moquegua, autoriza a los vecinos de este puerto, para que organicen y establezcan una guardia urbana que cuide de la seguridad pública. El vecindario queda representado con tal objeto por acuerdo de los principales vecinos, por el señor Eduardo Henry, quien llevará a cabo la organización de dicha guardia urbana.
>
> Viene una relación de vecinos en número de 15".

Por su parte, el prefecto de la provincia litoral de Moquegua, Chocano, solicitaba el 7 de enero al juez de 1ª Instancia que iniciara el sumario respectivo, pues suponía que algunos vecinos de Ilo/Pacocha hubieran sido cómplices, pues el telégrafo no funcionó, ni se envió un propio, y de haberlos podían ser castigados por traición a la patria o espionaje. Concluía su exhortación al Juez:

> "Siendo urgente, muy urgente, la instrucción del sumario en que deben esclarecerse los hechos que dejo mencionados y a los autores y cómplices, se

servirá US. principiar en el día las diligencias convenientes, y dar cuenta del resultado a la mayor brevedad para comunicarlo al Supremo Gobierno".

El mismo 7, Chocano emitía un bando alertando sobre el inminente peligro de una nueva incursión y que siendo una obligación de todos los ciudadanos servir a la patria con vida e intereses, dictaba una serie de medidas de alerta y vigilancia, puntualizando que el "individuo que se excuse de hacer este servicio se considerará como enemigo y traidor a su patria y será multado y sometido a juicio".

La *O'Higgins* queda en Ilo manteniendo el bloqueo, en tanto que la *Chacabuco* escolta al *Copiapó*. En la travesía se encuentra con el *Itata*, a cuyo bordo viajaba Sotomayor, quien le ordena escoltarlos hasta Arica y que luego la corbeta regrese a Ilo para seguir con el bloqueo. En la travesía de regreso, Viel detecta la presencia de una fuerza peruana en las cercanías del río Locumba. Habiendo regresado a Ilo el 4 de enero, el comandante Viel decide zarpar esa noche y regulando velocidad, amanecer frente a dicha desembocadura, y bombardear por sorpresa las instalaciones. Luego de lo anterior, envía dos botes que son rechazados por fuego de fusilería desde tierra. Prosigue a Sama, y al intentar el envío de un oficial en bote con bandera de parlamento, es rechazado también por fuego de fusilería, reaccionando Viel con el bombardeo de Sama. Después de esta incursión a Ilo, Sotomayor ordena que la *Chacabuco* y *O'Higgins* vigilen la costa de Arica a Mollendo, y que el *Cochrane* reconozca las caletas para recolectar información sobre el punto de desembarco. Viel, sin embargo, recomienda que sea Ilo por sus condiciones favorables. En consulta con Pinto, queda decidido que el desembarco para la campaña contra Tacna, se realizará en Ilo.

13. 3 de enero: La *Magallanes* incursiona en la caleta de Ite, rompiendo sus fuegos contra la guarnición allí presente, intentando un desembarco que fue rechazado, pero el buque continuó el cañoneo hasta el atardecer.
14. El 18 de enero: Zarpa de Ilo el *Huáscar* al mando del capitán de corbeta J. Guillermo Peña, para cruzar frente al Callao. Lo hizo durante cinco días, y a pesar del buen estado del tiempo y mar, no pudo navegar a más de 8 m.p.h., por problemas en la planta de ingeniería, o por personal incompetente, según Peña. El 21, estando frente al Callao "vio solo naves extranjeras y de ellas obtuvo información sobre tropas despachadas a Huacho para guarnecer la costa al norte de Lima". El 25 se dirigió hacia la isla Hormigas de Afuera para reparar la máquina y hacer ejercicio de tiro. Ahora solo daba 5 m.p.h. El 28 nuevas fallas en las máquinas. De regreso al sur, fondea en Ilo el 30, en donde lo encuentra Riveros de regreso de un viaje al norte. En esta oportunidad nombra como comandante del monitor en reemplazo de Peña, a Thompson que venía desempeñándose como

comandante del *Amazonas*, y cuyo comando lo asume el teniente 1º Manuel Riofrío.

15. El 22 de enero: Zarpan de Pisagua el *Blanco* y el *Amazonas* con dirección a Huacho, adonde llegan el 26 visitando el puerto y la bahía de Salinas. Solo encontraron una barca portuguesa. De regreso al sur, reconocen Callao y Chorrillos, y estando frente a Cerro Azul el *Amazonas* reconoce dos veleros neutrales. Luego de reconocer Pisco, se dirigen el 28 a bahía Independencia, puerto de carguío de guano. Encontraron tres buques neutrales cargando guano: dos ingleses y uno italiano. Cumpliendo sus instrucciones Riveros ordenó la captura de lanchas que fueran utilizables, y la destrucción de las restantes. Luego el *Blanco* desembarcó un destacamento que destruyó completamente todos los elementos de carguío, incendiando dos grandes muelles de plataforma, e inutilizando y arrojando al mar los carretones, carretillas y todo aquello que sirviera en la actividad guanera. El 30 de enero ambos arriban a Islay reuniéndose con la *O'Higgins* y *Covadonga* que mantenían el bloqueo de Mollendo e intermedios. La primera había realizado dos incursiones a Islay y Quilca para interrumpir el telégrafo que los enlazaba con Mollendo.
16. 23 de enero: Un telegrama desde Ite a Tacna, en donde se recibe a las 11.55 p.m., informa que a las 3.30 p.m. la *Magallanes* estaba a la vista, y que a las 4 p.m. abrió fuego contra la tropa en la playa; que a las 4.45 arrió dos lanchas que no se desatracaron del buque, y que a las 6.30 p.m. cesó el fuego. Disparó 70 cañonazos. No hubo desgracias personales, pero sí la comandancia y el cuartel con daños.
17. El 30 de enero: El *Blanco* y *Amazonas* arriban a Ilo/Pacocha en donde se encontraban la *Chacabuco*, *Loa* y *Huáscar*. El *Amazonas* se dirigió a Mollendo para relevar a la *Covadonga*, partiendo esta última hacia Pacocha.
18. El 31 de enero: El *Blanco* zarpó de Ilo para Pisagua, adonde fondeó el 1º de febrero.

Durante el mes de febrero se continuó con el bloqueo de Arica, Mollendo e Ilo/Pacocha, en tanto el ejército chileno se organizaba para la segunda invasión, a efectuarse por ese último puerto a fines del mes, como se verá más adelante.

Se ha presentado una síntesis de las operaciones navales chilenas de hostigamiento contra el litoral peruano entre noviembre 1879-febrero 1880, mientras el ejército se organizaba y preparaba para la próxima campaña, pero esto no le parecía suficiente al ministro en campaña Sotomayor, pues el 28 de enero en Pisagua, comunicaba al general en jefe, Escala:

> "Que si el enemigo sale de las vías autorizadas por el derecho de la guerra para hostilizarnos, resucitando los odiosos procedimientos de tiempos más

atrasados, debemos por nuestra parte y como legítima represalia, hacerle sentir la dureza y la crueldad de la guerra en su mayor amplitud. Que el paisano a quien se sorprenda con las armas en la mano será inmediatamente pasado por las armas, y que igual suerte correrán los individuos enrolados en cuerpos irregulares, no sometidos a la disciplina militar".

Y el 3 de febrero ordenaba al jefe de la Escuadra, almirante Riveros, su concepto respecto de cómo se debía actuar en lo sucesivo.

"Con motivo de haber sabido por documentos oficiales de autoridades peruanas, que el enemigo se propone hostilizarnos en tierra por medios vedados por el derecho de gentes, he creído necesario llamar sobre el particular la atención de US. y del General en Jefe del Ejército expedicionario. A este le he recomendado la represión severa e inmediata de las irregularidades que cometan los enemigos, y voy a manifestar a US. cuál es, a mi juicio, la manera como debemos continuar haciendo la guerra para acercar su desenlace y evitar su prolongación indefinida.

Lo que ha caracterizado hasta ahora nuestras hostilidades es su gran lenidad. Hemos respetado las propiedades de los enemigos lo bastante para dejar bien establecido que no deseamos salir de los límites que los sentimientos de humanidad y los preceptos de la civilización trazan a la guerra; pero ese respeto no puede ir tan lejos que llegue a redundar en perjuicio del país. Y eso sucederá indudablemente si no procuramos precipitar el desenlace de esta guerra, usando todos los medios permitidos por el derecho, por más rigurosos que ellos parezcan.

Así, pues, creo que nuestras hostilidades deben hacerse más severas, ya que está de manifiesto que el enemigo no aprecia debidamente la humanidad de nuestra conducta. En esta virtud, 'conviene bombardear, hasta destruirlas, todas aquellas poblaciones de la costa, que están protegidas por cañones; hacer fuego sobre todos los ferrocarriles que estén sirviendo al enemigo para el transporte de tropas y elementos bélicos; destruir todos los muelles y embarcaciones que se empleen en el carguío en los puertos, etc.'

En una palabra, nuestra norma de conducta debe ser en adelante hacer al enemigo todos los daños posibles, sin ahorrarle ninguno de los que autorizan las leyes internacionales, hasta hacerle sentir la necesidad de obtener la paz. De otro modo, la guerra se prolongará por un tiempo ilimitado, y los sacrificios que hace el país para sostenerla serán cada vez mayores.

Si antes pudo creerse que la recrudescencia de las hostilidades era hasta cierto punto innecesaria, ahora tenemos datos suficientes para pensar que no obligaremos al Perú a deponer las armas, 'sino reduciéndolo a una absoluta impotencia' y haciéndole sentir en las propiedades e intereses de sus habitantes todo el peso de la guerra. Sírvase US. tomar nota de estas indicaciones para proceder con arreglo a ellas".

G. Bulnes menciona que además de estas medidas Sotomayor encargó el 28 de febrero al almirante Riveros, destruir los elementos de carguío en las islas guaneras del Perú "sin miramiento alguno", y hostilizar el Callao. Nos conviene manifestar al Perú, continuaba, que "su Gobierno elevado en nombre de la guerra enérgica y tolerado por patriotismo es incapaz de cumplir su promesa, e impotente para defender a la Nación".

¿Por qué esas instrucciones al general Escala y al almirante Riveros? ¿Cuáles eran esos métodos de guerra que usaría el Perú contrarios al derecho internacional? La respuesta es muy simple. En *El Peruano* del 10 de enero se publicó la proclama del coronel Pedro Melgar nombrado por Piérola prefecto de Tarapacá, y en uno de cuyos párrafos decía:

> "Ciudadanos todos: Volved a vuestras poblaciones, si aún no están invadidas; y los que han perdido el pueblo querido, agrúpense a las inmediatas, para organizar todas las guerrillas que serán las avanzadas de nuestro ejército".

Había que dictar represalias y esas fueron las instrucciones citadas.

Pero ellas no quedaron dentro de los límites de la escuadra, sino que el 13 de febrero el *Diario Oficial* de Chile les daba difusión. Fueron muy aplaudidas por el Gobierno y el pueblo, según Bulnes, pero al mismo tiempo dio oportunidad al ministro Osborn de Estados Unidos en Santiago, a dirigir al ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Amunátegui, una interesante nota con fecha 21 de febrero, en la que además de referirse al derecho internacional y a la evolución histórica del concepto del bombardeo, concluía refiriéndose a esto último como sigue:

> "Estas observaciones son de carácter general, pero como tienen un impacto en los 'intereses y derechos de los neutrales', es que deseo llamar la atención de Vuestra Excelencia. Estos derechos están expuestos a quedar seriamente comprometidos por el estricto cumplimiento de las instrucciones. La destrucción de todos los muelles y embarcaciones en el litoral peruano, involucra la destrucción de todo el comercio neutral con el país sin la necesidad de un bloqueo. Espero se me informe que mi interpretación en este asunto esté equivocada. Sin más comentarios, me siento en la obligación de llevar este asunto a vuestra consideración y tengo la confianza de que cualquier defecto de la orden en referencia, al menos en lo que afecta al derecho de los neutrales, será enmendada".

Pero Osborn, en su informe del 25 de febrero al secretario Evarts sobre este tema le expresaba, que aparte de la miseria y sufrimiento que acarreará al pueblo peruano la ejecución de dichas instrucciones, consideraba que los intereses y derechos de los neutrales resultarían seriamente amenazados y, por lo tanto, sugirió a los demás miembros del Cuerpo Diplomático que harían bien en considerar apropiado dirigirse al Gobierno chileno, lo que devino dice, en una reunión en la cual se debatió el tema ampliamente, llegándose a la conclusión de que cada ministro elevaría al Gobierno chileno su interpretación sobre el tema. Así elevaron protestas los ministros de Italia, Francia, Gran Bretaña, Bélgica y Estados Unidos.

Osborn hacía notar a Evarts que en su nota a Amunátegui, cuya copia le enviaba, exigía que recurriera al bombardeo de aquellos puertos que tuvieran alguna importancia militar, pero dando el aviso oportuno para permitir que los ciudadanos y neutrales se pusieran a buen recaudo junto con sus pertenencias. Además, que había protestado contra el derecho

de Chile de destruir los muelles y demás medios de carga y descarga de mercaderías en el litoral peruano, excepto cuando tal destrucción fuera necesaria en atención a la situación militar.

El hecho más importante en relación a este tema, decía Osborn, es que una buena parte de la población y mayor aún de propiedades en las diversas ciudades de la costa de Chile y Perú, es extranjera; es sobre esta gente e intereses que recaerá en gran parte la severidad de esta medida, si se insiste en mantenerla. Muchas de estas personas son americanas. Si el Gobierno escuchara mis sugerencias se evitarán pérdidas, y abrigo la esperanza de que así será. Su nota, como aquellas de las demás ministros, estaba bajo estudio en el Ministerio de Relaciones Exteriores, y a la espera de una pronta respuesta. Aparte de acusar recibo de la nota de Osborn, jamás hubo una respuesta.

Sin embargo, parece que algún efecto tuvieron esas notas diplomáticas, de las cuales Bulnes hace un extracto, y tal como lo manifiesta, el 25 de febrero el ministro Amunátegui recomendaba a Sotomayor que:

> "Para evitar de los comandos una falsa interpretación a las referidas instrucciones, creemos oportuno para evitar las reclamaciones legítimas que usted, por medio de una nota, ordene al General del Ejército y al Jefe de la Escuadra, que no procedan a bombardear las plazas fortificadas sin que previamente hayan intimado rendición, y sin que hayan otorgado a los neutrales y personas indefensas un plazo prudente para ponerse a salvo, y que no procedan a hacer fuego contra los trenes a que se refiere la nota del 3 de febrero, sin que previamente hayan notificado a quien corresponda que tales trenes deben suspenderse".

Sotomayor luego de hacer algunas aclaraciones a Amunátegui, procedió a insistir ante Riveros reiterase a los comandos de buques la necesidad de avisar con anticipación el bombardeo de la población y ferrocarriles.

6. MISCELÁNEAS

6.1 OPERACIONES DE LOS TRANSPORTES PERUANOS[85]

- 11 de noviembre: El *Limeña* fondea en el Callao a las 11 p.m., procedente de Casma, conduciendo batallón de Ancash con 286 soldados, 10 oficiales, 3 jefes, al mando del coronel Pablo Benavides Solís.
- 15 de noviembre: El *Talismán* fondea en el Callao procedente de Pisco.
- 5 de diciembre: El *Rímac* fondea en el Callao procedente de Pacasmayo, con 1 000 soldados.

El 19 de diciembre, el comandante del *Limeña*, capitán de navío don Ezequiel Otoya, informa al mayor de Órdenes del Departamento, sobre la comisión cumplida entre el 16-19, del cual se hace el resumen que sigue:

FECHA	ACONTECIMIENTO
Lunes 15 de diciembre	Zarpó del Callao a las 2.25 a.m., adoptando las precauciones del caso para evitar encontrarse con los buques chilenos que se sabía cruzaban la zona. A 8.30 p.m. y a 10 millas de la costa a la altura de Santa, fue seguido por un vapor que apareció por su aleta de estribor, pegado a tierra, pero que por la oscuridad de la noche, no pudo reconocer. Otoya aumentó el andar. A 10.30 p.m. el vapor se perdió de vista.
Martes 16 de diciembre	A 1.30 a.m. nuevamente avistaron al vapor en la misma posición relativa. Sospechando fuese el enemigo, cambió de rumbo para alejarse de tierra. A 3.30 a.m. lo perdió de vista otra vez. Paulatinamente, Otoya enmendó el rumbo hacia Eten, en donde fondeó a las 11.20 a.m. Otoya supuso haya sido el *Amazonas*. Ambos buques navegaron oscurecidos. A bordo del *Limeña* se constituyeron el prefecto de Lambayeque, el capitán de puerto y otras autoridades. Se embarcó la fuerza de línea y caballos, según cuadro que adjunta a su informe, no habido. Sin embargo, el Corresponsal de *La Patria* que viajaba en él, señala que embarcaron 518 voluntarios y 133 caballos. A las 7.30 p.m. zarpa de Eten con destino a Casma.
Miércoles 17 de diciembre	A la 1 p.m. en la boca del puerto de Casma. Habiendo sido informado Otoya en Eten, que la tropa por embarcar lo haría el 18, y en medio de la niebla, Otoya decidió zarpar y cruzar todo el resto del día y la noche frente a Casma, para evitar así cualquier encuentro con buques enemigos.
Jueves 18 de diciembre	A la 1 p.m. fondeó en Casma. De inmediato informa por telégrafo al ministro de Guerra y Marina y al comandante general de Marina. Recibió la visita del capitán de puerto, quien le entregó una comunicación del teniente coronel P. V. Solís, fechada Paricota 17 de diciembre, comunicándole haber llegado a Paricota procedente de Huaraz, y por cansancio de la tropa solo llegaría a Casma el 19. Informado telegráficamente por el presidente, el ministro de Guerra y comandante general de Marina de la presencia en esas aguas de buques enemigos, y considerando Otoya que permanecer en Casma era arriesgado, pidió órdenes al ministro, y en cuya virtud zarpó a 9.30 p.m. para Huacho, en donde recibiría nuevas órdenes. La niebla seguía muy densa.

Viernes 19 de diciembre	En las primeras horas de la mañana, por la densa neblina, redujo velocidad. A 6.30 a.m. se dirigió a Huacho, también con niebla. A 8.30 a.m. al ingresar al puerto, avistó por el sur otro vapor, oculto por la niebla, que también ingresaba al puerto. A pesar de suponer que se trataría del vapor de la carrera que los días viernes entraba a Huacho procedente del Callao, Otoya como precaución cambió rumbo al norte, y aumentó velocidad. Las sospechas de buque enemigo se confirmaron, pues el buque avistado emprendió su persecución. En efecto, según telegrama de Huacho, que reprodujo *El Comercio*, a las 7 a.m. habían entrado el *Blanco* y el *Loa*, que al avistar al *Limeña* inician su persecución. La distancia inicial al blindado era de unas 6 millas. Luego Otoya enmendó rumbo al oeste y a pesar de andar 9 millas por hora, el blindado se le acercó visiblemente. Al mismo tiempo, por el sur a unas 10/12 millas, saliendo de la costa, avistaron otro transporte enemigo que buscaba cortar el rumbo del *Limeña*. Era una situación comprometida para el comandante Otoya, quien ordenó aumentar velocidad, dando las órdenes del caso para que el buque no fuese presa del enemigo. Así, dispuso medidas para incendiar el buque, el salvamento de la tripulación y la fuerza que conducía. El aumento de velocidad permitió evadir primero al blindado y luego al transporte, a eso de las 10.20 a.m., a lo que mucho contribuyó la niebla. Estimando estar libre, Otoya fue enmendando el rumbo poco a poco hacia el Callao, pero a las 11 a.m. al despejar la niebla, avistó por la proa a unas 15 millas al transporte que le interfería su rumbo. Nuevamente el *Limeña* navegó por más de media hora hacia el norte, y habiendo perdido de vista al enemigo, viró nuevamente al sur. Eran las 12.30 p.m. y estaba a unas 35 millas de costa. Estimando Otoya que el rumbo hacia el Callao estaba libre, enrumbó hacia Mazorca y de ahí al puerto, siempre vigilante, pues había la posibilidad de que lo esperasen allí. A las 9 p.m. fondea en el Callao. La noticia de *El Comercio* consigna que el *Limeña* se había varado para evitar su captura.

Tanto *El Comercio* como *La Patria* consignan en sus notas erróneamente, que el transporte llegaba procedente de Salaverry. A bordo del *Limeña* viajó un corresponsal de *La Patria*, quien en el artículo que describe la comisión expresa:

> "Su viaje ha sido muy fecundo en accidentes inesperados que hubieran sido de fatales consecuencias a no ser por la pericia y valor de su comandante el capitán de navío don Ezequiel Otoya.
>
> Efectivamente, desde el día que zarpamos estuvo a punto de librar un combate con el enemigo, aunque para ello, preciso es decirlo, carecía de los elementos bélicos más indispensables(no tenía artillería).
>
> Cuando ya estuvo fuera de peligro hizo rumbo a este puerto (Callao), y para tomarlo, el comandante Otoya reunió sus oficiales en junta consultiva,

a fin de determinar si sería más prudente, tomar el fondeadero, o continuar navegando al Sur hasta saber si el Callao ofrecía o no peligro. Unánimemente se optó por lo primero, es decir, por la inmediata entrada al puerto, lo que se verificó con toda felicidad logrando dar fondo a las 10 p.m."

Por su lado, Otoya concluía así su parte:

"Al terminar S. M., cábeme el honor de hacer recomendación especial del segundo del buque, lo mismo que de los oficiales y guardia marinas, quienes se han portado en los instantes supremos, con la serenidad, entusiasmo y valor de los que defienden la honra de la patria.

Así mismo no puedo menos que hacer mención del patriótico entusiasmo de los jefes y oficiales, de las fuerzas que conducía a bordo, quienes en la hora del peligro pidieron un puesto.

La conducta de los demás tripulantes del buque y maquinistas, ha sido también digna de elogio".

6.2 ASUNTOS LOGÍSTICOS Y DE PERSONAL

6.2.1 Artículos navales para el Manco Cápac

El *Manco Cápac*, estaba estacionado en Arica desde agosto. La vida a bordo continuaba y obviamente para mantenerse operativo en lo personal y material, requería de artículos navales y víveres. La situación en noviembre, no permitía el envío de transporte alguno llevando esos elementos necesarios, teniéndose que recurrir a los vapores de la P. S. N. C., que no objetaron su conducción, pues no constituían contrabando de guerra. En efecto, el 1° de noviembre el comandante general de Marina informaba al director de Marina[86]:

"En el inglés *Coquimbo* que sale hoy para el Sur, ha ordenado esta Comandancia General se embarque con destino a Arica a la orden, para que puedan ser desembarcados donde los disponga S. E. el Supremo Director de la Guerra 800 sacos de cebada, además de los 400 que mando semanalmente conforme a las órdenes de ese Ministerio.

Por el mismo vapor he dispuesto se remitan también los artículos consignados en la relación adjunta (muy extensa), con destino al Monitor *Manco Cápac* y que corresponde al cuatrimestral librado por el Ministerio del Ramo para este buque".

Estos artículos correspondían, como lo dice el oficio, a la asignación cuatrimestral, procedimiento del cual se ha tratado en el Tomo IX, vol. III, Capítulo V, p. 136 de la *Historia Marítima del Perú*. Ahora bien, es muy probable que por economía de guerra los buques experimentasen algunas restricciones en el suministro de aquellos. Pero también lo era que muchos de los artículos no hubieran sido consumidos, y que al confeccionarse rutinariamente el pedido sin tener en cuenta sus existencias, podía resultar en una acumulación antieconómica a bordo de un determinado buque. Esta probabilidad, que incluso se ha visto en

el siglo XX, llevó al secretario de Marina, Villar, a emitir instrucciones al respecto con fecha 30 de enero de 1880 para el comandante general de Marina, García, que se resumen a continuación:

1. Que la Secretaría de Marina requería tener un profundo conocimiento de las necesidades de los buques y de las razones en que sus comandos se fundaban para formular los pedidos cuatrimestrales, los extraordinarios y las órdenes de trabajo para la Factoría Naval de Bellavista u otra, por reparaciones o confección de piezas y, por lo tanto, antes de expedir el libramiento se requería tener a la vista el oficio del comandante y los respectivos presupuestos.
2. Que los pedidos cuatrimestrales se tramitarían vía la Mayoría de Órdenes del Departamento con la debida anticipación, para que su libramiento fuera oportuno.
3. Que para los pedidos por artículos de duración determinada debía demostrarse que su plazo se había cumplido y la condición en que se hallare.
4. Que para los pedidos por artículos que tuvieren duración limitada, debía demostrarse la necesidad de su cambio.
5. Que los comandos y todos los oficiales y empleados que intervinieren en la confección y tramitación de pedidos, debían investigar con celo e interés el verdadero precio y peso en plaza, de los citados artículos que no lo tuvieren fijado en la tarifa.
6. Que se previniera a las casas proveedoras a que propusieran con la mayor aproximación el precio y peso de los artículos, sea que estuvieren o no consignados en la tarifa, "pues es de desearse que no se encuentren valores excesivos en los pedidos, que son causa de que se suspenda su libramiento".
7. Que la Secretaría de Marina no quería privar a buque alguno de todo aquello que fuese útil y necesario, pero tampoco deseaba "que se aumenten los gastos extraordinarios, especialmente en las actuales circunstancias, con la entrega de artículos que no sean de gran urgencia". Villar le manifestaba al comandante general que:

   "Cualquier economía que se haga sin perjudicar al buen servicio y a la conservación de los buques y de sus maquinarias, redunda en beneficio de la armada, porque esa economía se aplicará a mejoras radicales, y porque los gastos de la marina han sido ocasión más de una vez, de la crítica injusta, no solo del vulgo, sino también de personas ilustradas, que solamente ahora que el país esta pasando por duras pruebas, han venido a comprender la verdadera importancia de la marina militar y el grave daño que se ha hecho a la nación con la falta de elementos navales para defender la integridad del territorio y conservar las riquezas que encierra nuestro vasto litoral".

   Finalmente, concluyendo su oficio a García, Villar manifestaba:

   "El Jefe Supremo recomienda pues a los comandantes que, penetrados del verdadero interés que se toma por todo lo que concierne a la marina, y de la

estimación que le merece el cuerpo general de la armada, sean empeñosos en evitar toda clase de gastos superfluos o que no sean de inmediata necesidad; y espera de su patriótico celo por el bienestar del país y de su entusiasmo por el engrandecimiento de la marina que cooperen por su parte a la consecución de los fines que se propone"[87].

6.2.2 Factoría Naval de Bellavista

Como se sabe, estaba vigente el reclutamiento para conformar los batallones del ejército, pero había algunas excepciones que a veces no se cumplían, motivando, por ejemplo, el reclutamiento de personal de la Factoría. Con este motivo, el Superintendente, Federico Lara, informaba al director de Marina el 2 de noviembre[88]

"En la mañana de hoy las comisiones nombradas para reclutar en esa Capital, han tomado a los operarios de esta factoría Matías Escribanel y Genaro Ríos, el primero modelero y el segundo fundidor, no obstante de estar provistos ambos de sus respectivos boletos de seguridad acordado por decreto supremo de 22 de marzo de 1873 y 9 de junio del presente año. Dichos individuos según se me ha informado existen en el cuartel del Espíritu Santo, y como hacen notable falta en el Establecimiento muy particularmente en la actualidad por el mucho trabajo que tenemos, suplico a US. se sirva ordenar lo conveniente para que sean puestos en libertad: permitiéndome suplicarle reitere a quien corresponda la orden para respetar el boleto de los operarios de la fábrica, pues de otro modo todas las obras quedarán paralizadas si se continúa con el sistema adoptado por las comisiones hasta de romper los boletos, operaciones que repetidas veces he presenciado".

6.2.3 Reconocimientos a pensionistas, sueldos en Marina, distribución del personal del monitor Huáscar *y* Pilcomayo[89]

Una resolución suprema del 12 de enero por la Secretaría de Marina, disponía que la pensión correspondiente a doña Zenobia García, viuda del alférez de fragata Guillermo García y García, era de 65 soles correspondientes al haber íntegro de un teniente 2º, en conformidad con la resolución legislativa del 31 de octubre de 1879. El oficial había muerto a bordo de la fragata *Independencia* en el combate de punta Grueso el 21 de mayo de 1879. La Caja Fiscal debía satisfacer la pensión a partir del 22 de mayo de ese año. El Gobierno se consideraba llamado a ejercer la munificencia nacional, conforme al Art. 9º del Estatuto Provisorio, y no podía permanecer indiferente ante la situación a la que han quedado reducidas las familias de quienes, con decidido entusiasmo, como el mencionado oficial, habían derramado su sangre y rendido su existencia en la Guerra con Chile, defendiendo los derechos de la nación y la integridad de su territorio.

Otra resolución suprema del 31 de enero, también por la Secretaría de Marina, resolvía que la Secretaría de Hacienda abonase las pensiones de montepío hasta el 24 de diciembre de 1879, que correspondían a las hermanas del teniente 2º Jorge Velarde, fallecido a bordo del *Huáscar* en el combate de Iquique el 21 de mayo de 1879, pensión que fuera otorgada como una manifestación de la gratitud nacional para los buenos servidores que se sacrifican en defensa de la patria, debiendo esta resolución servir de regla general para otros casos similares.

No todas las reorganizaciones que se dieron por la Secretaría de Marina fueron estrictamente de naturaleza militar, sino que la hubo también en el aspecto administrativo, concretamente en sueldos. Así, el 17 de febrero de 1880 se expedía por dicha Secretaría un decreto publicado en *El Peruano* de los días 18 y 25 de febrero, según el cual a partir del 1º de febrero se abonarían los haberes de las diversas clases de la Armada, con sujeción a esta escala:

	HABER ORDINARIO			DURANTE LA GUERRA		
	Al año	Al mes		Al año	Al mes	
	£	£	Chs.	£	£	Chs*
CUERPO GENERAL DE LA ARMADA						
Vicealmriante	960	80		480	40	
Contralmirante	816	68		408	34	
Capitán de navío	624	52		312	26	
Capitán de fragata	480	40		240	20	
Capitán de corbeta	360	30		180	15	
Teniente primero	240	20		120	10	
Teniente segundo	192	16		96	8	
Alférez de fragata	168	14		84	7	
Guardia marina	96	8		48	4	
Aspirante de marina	48	4		24	2	
HACIENDA DE MARINA						
Comisario de marina	528	44		264	22	
Contador de 1ra. clase	360	30		180	15	
Contador de 2da. clase	240	20		120	10	
Contador de 3ra. clase	192	16		96	8	
Escribano de marina	71	6		36	3	
MAQUINISTAS						
Superintendente de máquinas	480	40		240	20	
1er. maquinista	360	30		180	15	
2do. maquinista	240	20		120	10	
3er. maquinista	192	16		96	8	
4to. maquinista	168	14		84	7	
Ayudante	96	8		48	4	

TRIPULACIÓN						
Buzo		10		60	5	
1er. contramaestre		9		54	4	10
1er. condestable y 1er. carpintero		8		48	4	
2do. contramaestre, herrero, 1er. calafate		7		42	3	10
1er. Guardián, Maestre de víveres, Armero y Salonero		6		36	3	
2do. carpintero, 2do. condestable, Velero, Farmaceútico		5	10	33	2	15
2do. Guardián, 2do. calafate, Pañolero, Cabo de matrícula		5		30	2	10
Cocinero de equipaje, Bocafragua, Despensero, Cabo de Timoneles y Cabo de Luces		4	10	27	2	5
Mayordomos, Cocineros de Cámara y Timoneles de combate		4		24	2	
Cabos de mar, Artilleros Gavieros y Patrones de Embarcaciones		3	10	21	1	15
Marineros		3		18	1	10
Grumetes		2		12	1	
DOTACIÓN DE LA MÁQUINA						
Calderero	144	12		72	6	
Cabo de Fogoneros	66	5	10	33	2	15
Fogoneros	60	5		30	2	10
Carboneros	36	3		18	1	10
DOTACIÓN DE CAPITANÍA (incluso raciones)						
Cabos de matrícula	84	7		42	3	10
Patrones de embarcaciones	66	5	10	33	2	15
Marineros	60	5		30	2	10
Grumetes	48	4		24	2	
GRATIFICACIONES						
Comandante General de Escuadra	360	30		180	15	
Mayor General de la Escuadra Comandante General de Marina	240	20		120	10	
Comandante General de División Naval Comandante de buque de 1ra. clase	192	16		96	8	
Comandante de buque de 2da. clase	144	12		72	6	
Comandante de buque de 3ra. clase	96	8		48	4	
La clasificación de los buques se hará en el Presupuesto del Ramo						
Director de la Escuela Naval	120	10		60	5	
Comisario de Marina, Pagador de la Escuadra	120	10		60	5	

* Chs= Chelines

Lo interesante está en que dichos haberes se consignaban en libras esterlinas y chelines. Las razones para la nueva escala, están contenidas en los considerandos del decreto, así:

"1º.- Que la escala de sueldos de la Armada y de sus dependencias no es conforme a las exigencias presentes, y que hay notable desigualdad en los haberes que perciben los jefes y oficiales en distintas colocaciones;

2º.- Que la gratificación llamada de embarcado sin mando, ha venido a formar parte integrante del sueldo, y la disfrutan con pocas excepciones, todos los que se hallan en servicio activo, y

3º.- Que es justo asignar gratificaciones especiales a los cargos que ocasionan a las personas que los desempeñan, gastos extraordinarios ineludibles en el sostenimiento del rango del puesto y de las obligaciones que contraen con las autoridades y las altas clases de la marina extranjera, con quienes están frecuentemente en relación".

Entre las gratificaciones establecidas figuraban aquellas para el comandante general de la Escuadra y mayor general de la Escuadra, que eran cargos inexistentes, por lo menos en toda la década de 1870. En los demás artículos del decreto se reglamentaba que dichas gratificaciones eran peculiares al cargo y no a la clase militar; que los jefes y oficiales del ejército destinados al batallón Guarnición de Marina gozarían del sueldo de la clase equivalente fijada en la escala; que los sueldos de los cirujanos y practicantes de medicina se equiparaban con los de ciertos grados del Cuerpo General de la Armada, y, finalmente que los individuos contratados recibirían el sueldo estipulado en sus contratos. Ahora bien, en el curso del mes de marzo varias consultas del Comisario de Escuadra fueron absueltas como sigue:

HABERES DE LOS CONTADORES E INDIVIDUOS DE LA ARMADA	
Contadores de la corbeta *Unión*, y transportes *Chalaco, Limeña, Oroya* y *Rímac*	Haber de contadores de 2ª clase
Contadores del *Atahualpa, Manco Cápac y Talismán*	Haber de contadores de 3ª clase
Artilleros de preferencia	Haber de artillero
Artilleros ordinarios	Haber de marinero
Cirujano del *Rímac*	Haber de cirujano mayor
Cirujanos de la *Unión, Chalaco, Limeña, Oroya*	Haber de cirujanos de 1ra. clase
Cirujanos del *Atahualpa, Manco Cápac, Talismán*	Haber de cirujanos de 3ra. clase
Gratificaciones que deben disfrutar los comandantes de los buques para atender a los gastos del puesto: *Unión, Rímac, Chalaco, Oroya, Limeña, Manco Cápac*, y *Atahualpa*	6 libras esterlinas
Talismán	4 libras esterlinas
Haberes de los oficiales de la extinguida Columna Constitución, que han pasado revista de comisario respectiva	De acuerdo a la escala de sueldos del ejército del 30 de enero de 1880

Gratificación de embarcado de dicha Columna y de los oficiales del Ejército	1& - 150 pp. Que equivalen a 20 soles

El 31 de enero de 1880, por otro decreto por la Secretaría de Relaciones Exteriores se había recategorizado las clases de los agentes diplomáticos de República, fijando las nuevas escalas de sueldos, en libras esterlinas, y las condiciones para su aplicación.

Es interesante conocer cuál fue la distribución del personal que fuera de la dotación del *Huáscar* y de la *Pilcomayo* al regresar al Perú. Así, un oficio del comandante general de Marina del 19 de enero de 1880 al secretario de Marina reseña las relaciones de embarcados en los buques de la escuadra, en el Arsenal y de licenciados, como sigue:

EN LA CORBETA *UNIÓN* (50)			
Procedentes del *Huáscar* (21)		Procedentes de la *Pilcomayo* (29)	
Clases	Nombres	Clases	Nombres
2do. Guardián	Francisco Sena	Cocinero 2ª cámara	Antonio Montalvo
Cabo de luces	Andrés Riglos	Artillero ordinario	Jorge Sagarro
Artillero de preferencia	Francisco Espiell	Artillero ordinario	Eugenio Nodon
Artillero de preferencia	José Gómez	Marinero	Ricardo Gutres
Artillero de preferencia	John Price	Marinero	Manuel Espinoza
Artillero de preferencia	John Grand	Marinero	Benito Marroquier
Artillero de preferencia	William Burns	Marinero	Manuel Ferro
Artillero ordinario	Eleodoro Dávila	Marinero	Samuel Díaz
Marinero	José Velásquez	Marinero	Francisco Gonzales
Marinero	Manuel Pérez	Grumete	Teofilo Zevallos
Marinero	Máximo Rentería	Grumete	Patricio Avilés
Marinero	Francisco Cáceres	Grumete	Florentino Aguilar
Marinero	Mariano Portales	Grumete	Lizardo Vallejos
Grumete	Enrique Ramírez	Grumete	Teodoro Farfán
Grumete	Juan Sifuentes	Grumete	Juan Catalán
Fogonero	Apolinario Salazar	Grumete	Manuel Velásquez
Fogonero	Manuel Balvino	Grumete	Claro Salazar
Fogonero	José Chambers	Grumete	José Sosa
Fogonero	Gavino Noé	Grumete	Manuel C. Iturrizaga
Carbonero	Toribio Astudillo	Grumete	Aureliano Céspedes
Carbonero	Cipriano Gómez	Grumete	Manuel Montes
		Grumete	Manuel Aguilar
		Grumete	Manuel Dueñas
		Grumete	Silvestre Benites
		Grumete	Toribio Sánchez
		Grumete	Daniel Goytizolo
		Fogonero	Catalino Cortés
		Fogonero	Manuel Calderón
		Fogonero	Arturo Subauste

EN EL MONITOR *ATAHUALPA* (14)			
Procedentes del *Huáscar* (7)		Procedentes de la *Pilcomayo* (7)	
Clases	Nombres	Clases	Nombres
Fogonero	Ramón Galicia	Herrero	Manuel Ribadeneira
Fogonero	Lino Uria	Marinero	Juan Ortiz
Fogonero	Carmen Vásquez	Marinero	Lucas Hernández
Fogonero	Alejandro Monroe	Grumete	Francisco Villalba
Artillero ordinario	Faustino Colán	Grumete	Lázaro Gonzales
Marinero	Pedro Rodríguez	Fogonero	John Porver
Carbonero	José Morales	Marinero Columna Constitución	Eduardo Igredas

EN EL TRANSPORTE *CHALACO* (29)			
Procedentes del *Huáscar* (5)		Procedentes de la *Pilcomayo* (24)	
Clases	Nombres	Clases	Nombres
Carpintero	Ignacio Martínez	1º condestable	Martín Guerrero
Marinero	Andrés Araujo	2º guardián	Constantino Macrí
Marinero	Juan M. de la Cruz	Artillero de preferencia	Charles Herbline
Grumete	Alberto Médina	Artillero de preferencia	Daniel Boumes
Grumete	Manuel Valcárcel	Marinero	José Ramírez
		Grumete	Mariano García
		Grumete	Germán Belaochaga
		Grumete	Luciano Gonzales
		Grumete	Paulino Rojas
		Grumete	Luis Guajardo
		Grumete	Simón Aguirre
		Grumete	Juan Mollinedo
		Grumete	José Vargas
		Grumete	Mariano Quispe
		Grumete	Manuel Panchingo
		Grumete	Demetrio Huapaya
		Grumete	José Guzmán
		Grumete	Manuel Siete
		Grumete	Damián Quiroz
		Grumete	Jesús Bernales
		Grumete	Juan de la Cruz
		Grumete	Vicente Gonzales
		Fogonero	Eulogio Medina

EN EL TRANSPORTE *OROYA* (23)			
Procedentes del *Huáscar* (2)		Procedentes de la ***Pilcomayo*** (21)	
Clases	Nombres	Clases	Nombres
2º Condestable	Williams Leonard	Marinero	Nicolás Bonilla
Carbonero	José Vallecilla	Grumete	Juan Trucios
		Grumete	Martín Reyna
		Grumete	Carlos Denegri
		Grumete	Raymundo Alvarado
		Grumete	José Chávez
		Grumete	Moisés Villalba
		Grumete	Anacleto Orellana
		Grumete	Guillermo Manrique
		Grumete	Juan Campos
		Grumete	Vicente Ponce
		Grumete	Pedro Rivera
		Grumete	Bernabé Gil
		Grumete	Antonio Torres
		Grumete	Hilario Bautista
		Grumete	Manuel Valdez
		Grumete	José Zapata
		Grumete	Santiago Calisaya
		Grumete	Carlos Jonson
		Grumete	César Alipa
		Fogonero	Félix Gonzales

EN EL TRANSPORTE *RÍMAC* (9)			
Procedentes del *Huáscar* (4)		Procedentes de la *Pilcomayo* (5)	
Clases	Nombres	Clases	Nombres
Artillero de preferencia	John H. Hill	Artillero de preferencia	Carlos Hoyos
Grumete	Dámaso León	Marinero	Pedro Álvarez
Grumete	Federico Adolfo	Grumete	Alejo Reynaga
Grumete	Manuel Morales	Grumete	Primitivo Campos
		Grumete	Casimiro Zúñiga

EN EL TRANSPORTE *LIMEÑA* (6)			
Procedentes del *Huáscar* (5)		Procedentes de la *Pilcomayo* (1)	
Clases	Nombres	Clases	Nombres
2º Carpintero	Esteoso Ives	Mayordomo	Eugenio de los Ríos
Artillero de preferencia	George Harris		
Marinero	José Suárez		
Marinero	Aniceto Rivas		
Fogonero	Manuel Verdesoto		

EN EL TRANSPORTE *TALISMÁN* (6)			
Procedentes del *Huáscar*		Procedentes de la *Pilcomayo* (6)	
Clases	Nombres	Clases	Nombres
		Marinero	Juan Chinga
		Grumete	José Silva
		Grumete	Leonidas Araoz
		Grumete	Mateo Evangelista
		Grumete	Meldías Cárdenas
		Grumete	Manuel Bermeo

EN EL ARSENAL (17)*	
Clases	Nombres
1º Maquinista	Tomás Juan Wilkins
1º Maquinista	Samuel MacMahon
2º Maquinista	Tomás W. Hughes
3º Maquinista	Ricardo Treneman
4º Maquinista	Henry Lewer
Buzo	José Hilario Morales
1º Condestable	Charles MacCarthy
1º Condestable	Williams Leonard
1º Carpintero	Luis Landa
1º Calafate	José del Carmen Gómez
1º Contramaestre	Nicolás Kriamche
1º Guardián	Antonio Morro
2º Guardián	Constantino Macri
1º Carpintero	Antonio Venegas
Farmacéutico	Lorenzo Samamé
Farmacéutico	Jose Flores
Cabo de timoneles	Andrés Petroyo

* Relación al 17 de enero de 1880 del personal del *Huáscar* y *Pilcomayo* que revistaron este mes.

RELACIÓN DE LOS TRIPULANTES DEL *HUÁSCAR* Y *PILCOMAYO* QUE AL 19 DE ENERO HABÍAN SIDO LICENCIADOS POR HABER TERMINADO SUS CONTRATOS			
Del *Huáscar* (8)		De la *Pilcomayo* (8)	
Clases	Nombres	Clases	Nombres
Herrero	Williams Michell	Artillero ordinario	Charles Wilson
Artillero ordinario	Nery Smith	Artillero ordinario	Tomás Croford
Carbonero	Alejandro Henderson	Cabo de fogoneros	Francisco Exter
Cabo de fogoneros	James MacCarthy	Cabo de fogoneros	Eduardo Marconi
Fogonero	Jorge Williamson	Fogonero	John Anderson
Fogonero	Eduardo Graham.	Fogonero	James Berthilson
Fogonero	Tomás Furton	Carbonero	Hugh Popa
Fogonero	Bruno Gómez	Carbonero	Melchor López

El comandante general de Marina, García, agregaba que los no incluidos en estas relaciones no se habían presentado ni tampoco habían podido ser habidos por la policía de Lima y Callao, pero tenía el convencimiento de que lo serían cuando se les pague lo que se les adeuda a las mencionadas tripulaciones.

7. LA CAMPAÑA DE TACNA

7.1 SE GESTA LA CAMPAÑA[90]

El 13 de diciembre, Sotomayor envía instrucciones escritas al general Escala disponiendo la realización de un estudio preliminar para determinar todos los requerimientos logísticos y recolectar la información necesaria para una nueva campaña, teniendo en cuenta la experiencia recién vivida, que culminase con la "posesión" del departamento de Tarapacá. Nótese que ya se habla de "posesión" y no de ocupación, y esto no constituye una novedad como ya antes se ha tratado, pero ahora cobraba más importancia e ímpetu por la presión de la opinión pública.

En su nota a Escala hacía ver que ese Estudio de Estado Mayor preliminar serviría como elemento de juicio para el proyecto de plan de operaciones del Supremo Gobierno que decidiría cuál habría de ser el territorio enemigo que debía ser atacado. En efecto, ese proyecto, firmado por todos los ministros, le fue enviado a Sotomayor para su consideración, que lo recibe el 31 de diciembre, y en parte decía:

> "Después de una madura deliberación, y estudiados los datos que US. ha tenido a bien suministrarnos, creemos que lo que importa al objetivo de la presente guerra y a los intereses de nuestro país, es que, tan luego como sea posible, nuestro ejército se dirija a ocupar el departamento o provincia de Moquegua y muy principalmente las poblaciones de Arica y Tacna".

Para ello se esgrimían cuatro razones que se resumen así:

1. La expedición es la más fácil y menos sujeta a eventualidades y riesgos.
2. Se asegura y consolida la "posesión" del departamento de Tarapacá, al destruir el ejército enemigo que pudiera amagarlos en ese punto.
3. Se eliminan fuerzas intermedias respecto a Lima, y
4. Que la "posesión" de Arica y Tacna los colocaba en situación de entablar negociaciones directas con Bolivia, y destruir la Alianza.

Los ministros puntualizaban que si Sotomayor aceptaba este plan lo pusiera, en nombre del Gobierno, en conocimiento del general Escala para su ejecución.

El 31 de diciembre, en efecto, Sotomayor lo transcribe al citado general, ordenándole que efectuase la apreciación de la situación y

el plan que debería seguirse contra Arica y Tacna para comunicarlo al Supremo Gobierno, y concluía:

> "En el plan de estas operaciones debe entrar muy principalmente el punto elegido para desembarco del ejército y los caminos que los conduzcan hacia el enemigo".

Para que Sotomayor recibiera este proyecto de plan en Pisagua el 31 de diciembre, debió ser despachado de Santiago aproximadamente el 26 de este mes. Pero es también interesante mencionar, que el 26 el ministro de Guerra y Marina, le remite un conjunto de cursos de acción posibles para hostilizar a los aliados por todos los medios, los que transcribe a Escala el 7 de enero de 1880, y cuyo fin era colocar a la Alianza en situación de "aceptar la paz y darle a la guerra un desenlace pronto y satisfactorio para nuestro país". Esos cinco cursos de acción, en resumen, eran:

1. Destruir u hostilizar al ejército aliado en Tacna y Arica, mediante una batalla terrestre, u hostilizar o destruir las fortificaciones del puerto por bombardeos,"reduciendo en lo posible los daños innecesarios a la ciudad", y destruir el monitor *Manco Cápac*.
2. Ocupar temporalmente ciudades del litoral, "apoderarse de los bienes muebles del Estado", imponer contribuciones y capturar tropas, mediante desembarcos en los puertos apropiados de la costa.
3. Inmovilizar los restos de la escuadra, afectar el comercio, influir psicológicamente en la población de Lima, restringir el envío de tropas de refuerzo al sur, mediante el bloqueo del Callao con un transporte y un blindado.
4. Destruir o capturar la corbeta *Unión*, mediante persecución y ataque donde se encuentre.
5. Interdecir el transporte de armas y pertrechos desde Panamá y hostilizar puertos del litoral norte, mediante operaciones navales.

Hay un párrafo interesante y trascendente en el curso de acción N° 1:

> "Conviene, pues, hacerle comprender(a los aliados) que el país esta resuelto a llevar adelante las hostilidades no solo con el propósito de asegurarse de las indemnizaciones de los males que la guerra nos ha causado, y de impedir que, en lo futuro, nos veamos envueltos en una nueva contienda con ellos".

Como se puede apreciar, los cinco cursos de acción abarcaban los aspectos político, financiero–económico, militar y psicológico. Pero es interesante resaltar en el curso de acción N° 2 la frase: "apoderarse de los bienes muebles del Estado". Sabido es que al terminar la guerra muchos, muchísimos, bienes muebles del Estado peruano de todo tipo, forma y naturaleza habíanse enviado a Chile, y ahora se ve que no fue una iniciativa de los comandos o de la tropa de ocupación, sino una orden del Gobierno de Chile, que fue ejecutada a cabalidad.

Sotomayor reunió el 6 de enero en consejo de guerra a los jefes del ejército y escuadra, sin la presencia del general Escala por razones

de salud, y luego de deliberar llegó a las siguientes conclusiones que comunica al general:

1. Que el bombardeo de Arica solo y sin otra operación concurrente del ejército, no satisfacía la prueba de aceptabilidad.
2. Que el bombardeo de Arica conjuntamente con un desembarco, solo debía emprenderse en el caso de no haber otro medio más fácil de conseguir el objetivo que se buscaba: "hostilizar el ejército del departamento de Tacna".
3. Que el desembarco debía realizarse en Ilo, pues las facilidades existentes permitían ir a buscar al ejército de Tacna para batirlo, al tiempo que la escuadra atacaría Arica.
4. Que las hostilidades al litoral peruano eran posibles, excepto si entorpecían la realización del objetivo principal.
5. Que el bloqueo del Callao no era posible por falta de medios, pero que estableciendo un crucero se lograrían los efectos del bloqueo mismo.
6. Que si bien era urgente destruir los restos del poder naval peruano, "se determinó que las operaciones marítimas, por el norte hasta Panamá, se harán cuando ellas tuviesen un objetivo determinado".

Todas estas conclusiones, le expresaba Sotomayor a Escala, concuerdan con las que ha manifestado en reuniones previas, y que ahora esperaba la aceptación de las operaciones del ejército para someterlas al Gobierno; y de aprobarlas, se pondrían en ejecución de inmediato.

Días después, las cartas a Sotomayor de Pinto el 20 de enero, y de Santa María el 3 de febrero, según los párrafos que transcribe G. Bulnes, permiten esbozar un conjunto de cursos de acción que podía adoptar Montero, posibilidades del enemigo, y que deben haber sido consideradas en la fase de planeamiento. Se expresan como sigue:

1. Concentrarse en Moquegua para un ataque sobre Ilo;
2. Concentrarse en el Alto de Torata para esperar las fuerzas enemigas;
3. Concentrarse en Moquegua y fortificar Torata, desocupando Tacna y Arica;
4. Retirarse al interior desocupando Tacna y Arica;
5. Reunir los refuerzos de Arequipa con el ejército de Arica.

Pero en esta concepción había un error: jugar con las intenciones de Montero en razón de su "petulancia", y aquellas de Piérola de ceder a la presión de la opinión pública. Si hay algo que en una apreciación de la situación no se debe considerar, son las intenciones del enemigo, que pueden cambiar en cualquier momento. Lo que faltó fue considerar lo que físicamente podía hacer Montero para impedir el cumplimiento de la misión. Además, Escala admitió como supuesto que la fuerza aliada sumaba 29 000 hombres distribuidos así: 15 000 en Tacna y Arica 7 000

en Moquegua; 2 000 en Ilo; 4/5 000 en marcha de Chala y Mollendo, aunque Sotomayor tenía información no alcanzaban a la mitad. Todas estas consideraciones y las desavenencias entre Sotomayor y Escala, condujeron a que el desembarco en Ilo se materializara recién el 25 de febrero, y que las fuerzas permaneciesen allí casi estacionarias por cerca de tres semanas.

Así se gestó la Campaña de Tacna, que en realidad tuvo dos fases: la Campaña de Moquegua, y la Campaña de Tacna y Arica. Lamentablemente no se ha podido encontrar documentos peruanos que demuestren cómo se apreciaba la nueva campaña que se veía venir inexorablemente.

En Lima, sin embargo, por lo que se ha visto, la prolífica promulgación de decretos predominantemente administrativos para la "regeneración" del quehacer republicano desde la independencia, poco tenían que ver para llevar a cabo aquella "política de guerra" que anunciara el secretario de Justicia, Panizo.

No obstante, Dellepiane narra por lo menos la situación del ejército aliado en esos días previos al desembarco de Ilo/Pacocha. Así, el 31 de enero de 1880 Piérola ordenó una nueva organización del Ejército peruano de Tacna, al mando de Montero, cuya atención descuidó, "abandonándolo a su propia suerte, sino que aisló, condenándole anteladamente al desastre". A este ejército lo llamó Primer Ejército del Sur, estacionado entre Tacna y Arica, cuya casi totalidad de efectivos provenían del ejército de línea. Como plan general de operaciones, Piérola ordenó a Montero que "la defensa de Tacna debía ser el objetivo principal de la campaña".

El Segundo Ejército del Sur, debía establecerse entre Arequipa y Moquegua, cuyo mando encomendó sucesivamente al general Beingolea y después al coronel Leiva, ambos adictos a Piérola, según Paz Soldán. Dellepiane comenta que Piérola se reservó gran parte de las armas y otros elementos de guerra para armar e instruir un ejército que debía obedecer órdenes inmediatas en Lima, "esperando dar con él la batalla final y obtener la victoria como digno galardón a su loable afán creador y reformador". Pero así no le salieron las cosas. Dio la batalla final en que salió derrotado.

Pero en esta guerra había un ejército aliado y Montero, ya se ha visto, no quedó investido de su mando, manteniendo el coronel Camacho al mando de las tropas bolivianas acantonadas en Tacna. Como ninguno era presidente, el Protocolo no tenía efecto. A pesar de las desavenencias entre Montero y Camacho, estas no se ahondaron por el espíritu que animaba a ambos. Entre el dictador Piérola y el presidente provisional boliviano, Campero, las relaciones se mantenían bien, suavizadas por la distancia que los separaba, que ante la falta de comunicaciones rápidas no podía propiciar concepción estratégica alguna. De todas maneras,

antes del desembarco chileno en febrero en Ilo/Pacocha, Montero desplegó algunos destacamentos en Ite, Sama y otros lugares, sin poder para oponerse a desembarco alguno, sino como simples elementos de vigilancia. Luego del desembarco, Montero ordenó su repliegue al grueso que por esa fecha se hallaba en Tacna.

Con esta situación, era prácticamente imposible que se pudiera concebir una estrategia combinada. Se volverá sobre el tema más adelante.

Sin embargo, es pertinente e interesante transcribir la carta que el 24 de febrero de 1880 Montero envía desde Arica al secretario de Guerra, Iglesias, la víspera del desembarco chileno en Ilo/Pacocha, y que Paz Soldán consigna en su obra:

> "Solo el día de ayer ha llegado a mis manos el apreciable oficio de US. de fecha 31 del próximo pasado mes; por el cual se sirve transcribirme la suprema resolución de la misma fecha, organizando el Primer Ejército del Sur, cuyo mando se me ha confiado. Sin que sea mi ánimo negarme a cumplir las supremas disposiciones, a las que debo 'atribuir el más detenido y concienzudo estudio'; voy, sin embargo, a manifestar a US. mi opinión sobre la naturaleza de la reforma que se intenta llevar a efecto, comprometiendo gravemente la estabilidad del primer Ejército del Sur, y el porvenir de una situación tanto más excepcional, cuanto mayores han sido las vicisitudes porque viene pasando la República y los obstáculos casi insuperables que hemos tenido que vencer para construir este principal baluarte de la defensa nacional.
>
> El decreto de organización que US. me transcribe es tan funestamente peligroso llevarlo hoy a cumplido efecto, que a la verdad agradecería a S. E. el Jefe Supremo que en atención a mi desprendimiento militar, al interés patriótico que me domina, y a los servicios que vengo prestando con escasa resignación desde que se declaró la guerra, se me librase de una responsabilidad tan inmensa ante el país y la posteridad, que no serían bastantes las posteriores glorias y la vida inmaculada del hombre que las adquiriese, para reparar los males que sobrevendrían a la República y a la alianza si se reorganizase el ejército de vanguardia alterando su personal, en momentos en que ya se encuentra al frente del enemigo.
>
> Hay aún otra alta consideración que en conclusión haré valer ante el Supremo Gobierno para que reconsidere el decreto de fecha 31 de enero.
>
> Muchos de los Jefes que comandan cuerpos y divisiones, o que se hallan en otras colocaciones de más o menos importancia, han adquirido legítima y denodadamente esos puestos, unos en los campos de batalla, y otros en medio de los sinsabores y privaciones del servicio de campaña. ¿Sería justo premio para esos dignos servidores de la nación y noble ejemplo para el ejército, que ahora se les relevase de los mandos?
>
> ¿Puede ser legítimamente admisible que batallones que han conquistado su nombre en gloriosas acciones de armas, y ya como premio ó ya como estímulo se ha perpetuado el recuerdo de la victoria, dándoles el nombre del lugar donde la obtuvieron, para ser refundidos en cuerpos nuevamente creados y sin tradición? Pues bien, Señor Secretario, esto sucederá con el nuevo plan de

reorganización, porque muchos de los cuerpos existentes perderán su nombre en la refundición que se intenta efectuar.

Y si a este cúmulo de circunstancias a cual más atendible y seria se agrega la confusión que va a producir la variedad de armamentos que resultará en los nuevos cuerpos, al formar uno, de dos o tres que tienen distinto sistema de rifle y su peculiar enseñanza. Si a todo esto, por último, se agrega las consiguientes dificultades con que se tropezará indudablemente para que el soldado conozca a sus nuevos jefes y estos a sus nuevos subordinados, o lo que es lo mismo, para armonizar las costumbres, los caracteres y los lazos de unión y respetuosa confianza que debe reinar entre unos y otros. Entonces Señor Secretario, el desquiciamiento general del ejército no podrá evitarlo poder ni influencia alguna, por más que las ventajas de la reorganización hayan halagado las esperanzas del Supremo Gobierno.

En guardia, pues, del porvenir, de la situación del ejército de vanguardia, y de mi responsabilidad ante el país y el Supremo Gobierno, reitero a US. el convencimiento de cuanto dejo expuesto, esperando que en mis observaciones no se vea otra cosa que el justo pedido de la reconsideración de un decreto que entraña la más tremenda responsabilidad, así para quien lo dicta como para quien por desgracia llegara a ejecutarlo. *L. MONTERO*".

Evidentemente la carta constituía una lección de conducción de hombres, pero por la fecha de su recepción en Arica, 24 de febrero, y la probable fecha de recepción de su respuesta en Lima unos 10 días después, la reorganización era un hecho consumado en plena Campaña de Moquegua. Quedaba pues vigente la última parte de la carta: responsabilidad para quien dictó el decreto, Piérola, como para quien lo debía ejecutar: Montero. Es curioso que en ambos países se prudujeran reorganizaciones en sus ejércitos casi al mismo tiempo, excepto que los objetivos buscados eran distintos: en el Perú se trataba del afianzamiento del dictador; en Chile se trataba del logro de un objetivo nacional.

7.2 INICIO DE LA CAMPAÑA DE TACNA

7.2.1 Primera Fase: campaña de Moquegua. Desembarco en Ilo/ Pacocha[91]

Antes de tratar este tema es oportuno señalar que el ejército chileno del norte fue reorganizado en cuatro divisiones a partir del mes de febrero, siempre bajo el mando del general Erasmo Escala, y como jefe de Estado Mayor el coronel Pedro Lagos, y cómo también se practicaron una serie de modificaciones para mejorar la organización logística, de artillería y de ingeniería, bajo la iniciativa de Sotomayor.

El 24 de febrero zarpa de Pisagua un convoy de 18 buques conduciendo un efectivo aproximado de 14 800 hombres, sin contar una balsa y dos lanchas-torpedo, con destino a Pacocha, donde desembarcan el 25, sin oposición. Es pertinente dejar en claro que el único asalto anfibio

durante toda la guerra fue el de Pisagua. Todos los demás fueron desembarcos, que si bien eran masivos y requerían de un numeroso convoy, las tropas invasoras llegaban a tierra sin oposición y cualquier dificultad o deficiencia era producto del planeamiento.

El capitán de puerto de Ilo, capitán de corbeta Rómulo G. Tizón, se desplazó a Arica, y es por eso que se le encontrará embarcado en el *Manco Cápac* como 2° comandante, pero después de los combates de febrero.

El Gobierno de Santiago tomó conocimiento del desembarco el 27 de febrero por dos cables enviados por R. Sotomayor, vía Iquique, y uno del general Escala, en los que informaban sobre el desembarco en Ilo/Pacocha sin resistencia, pues los pueblos estaban casi desiertos. Una falta de previsión peruana les permitió encontrar intacta la bomba surtidora que elevaba el agua del río a un gran estanque, con lo cual el ejército chileno salvó uno de los más graves problemas; en el muelle encontró en buen estado la grúa a vapor, que permitió el desembarco fácil de la artillería y bagajes; encontraron dos locomotoras nuevas y dos viejas, que fueron habilitadas y que servían para reconocer los alrededores y decidir la elección del campamento desde donde iniciar las próximas operaciones contra Moquegua. El telégrafo no había sido cortado. Por su parte, el almirante Riveros informaba a Santiago el 28 por la misma vía que cuando terminase el desembarco enviaría a Pisagua al *Amazonas*, *Loa*, *Matías Cousiño*, *Toro* e *Itata*, para embarcar a la 4ª División y conducirla a Ilo/Pacocha. Es lamentable, pero en el lado peruano no se había asimilado la lección de Tarapacá sobre el agua, ferrocarril y telégrafo.

7.2.2 Los combates navales en Arica

7.2.2.1 Fortificaciones en Arica y otras consideraciones; División de Torpedistas en isla Alacrán[92]

En capítulos anteriores se ha venido reseñando la evolución de las fortificaciones en Arica desde el comienzo de la guerra, merced a la labor realizada por los transportes, pero fue en noviembre de 1879 cuando la plaza recibe los últimos cañones, provenientes no del Callao, sino más bien del propio armamento de dos de los buques que arribaron a Arica en ese mes. Así, el *Chalaco* por orden de Prado, entrega a la plaza 2 cañones Voruz de a 68 lb, 2 Parrott de a 30 lb y 2 Blakely de a 12 lb, con sus montajes, accesorios y munición. El contralmirante Montero, en su carácter de jefe político y militar de los departamentos del sur, ordena al comandante de la *Unión* , entregue 2 Voruz de a 68 lb de su armamento, con montajes, accesorios y munición.

Consultando más de una docena de documentos, libros y diarios, se aprecia que el número de piezas en las baterías de Arica variaba entre 15 y 22, habiéndose descartado una que consignaba solo tres y otra 37. Como las distribuciones no eran uniformes, se ha establecido la que se indica en el croquis como la más próxima a la realidad. La única pieza que no se ha podido ubicar es el Blakely de a 12 lb, aunque en la relación del general Baquedano sobre la artillería capturada se menciona un cañón de 12 libras, pero sin denominación ni emplazamiento. Otras discrepancias materiales se aclaran en la nota respectiva.

Así, pues, las baterías de Arica al inicio del bloqueo a fines de noviembre, estuvieron conformadas por un total de 21 piezas, como se aprecia en el croquis y que se describen a continuación:

<table>
<tr><th colspan="3">BATERÍAS DE ARICA</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Fuerte del Norte, al mando del teniente coronel Juan P. Ayllón, con una dotación de 76 astilleros.
(4 piezas, 3 de las cuales también podrían tirar hacia tierra)</td><td>Batería San José, al mando del mayor Manuel Martínez</td><td>2 cañones Parrott de a 150 libras</td></tr>
<tr><td>Batería Dos de Mayo, al mando del mayor Nicanor Goytizolo</td><td>1 cañón Vavasseur de a 250 libras</td></tr>
<tr><td>Batería Santa Rosa, al mando del mayor Augusto Soto</td><td>1 cañón Vavasseur de a 250 libras</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Fuerte del Este, al mando del teniente coronel Medardo Cornejo, con una dotación de 96 artilleros.
(8 piezas que podían disparar hacia tierra)</td><td>Fuerte ciudadela, al mando del mayor Fermín Nacarino.</td><td>1 Voruz de a 68 libras
2 Parrott de a 30 libras</td></tr>
<tr><td>Fuerte Este, al mando del mayor Ismael Meza.</td><td>3 Voruz de a 68 libras
2 Parrott de a 60 libras</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Batería del Morro, al mando del capitán de navío Juan Guillermo More, con una dotación de 160 artilleros de la fragata Independencia.
(9 piezas, 2 de las cuales también podían disparar hacia tierra)</td><td>Morro Alta, al mando del mismo More</td><td>1 Vavasseur de a 250 libras
2 Parrott de a 100 libras
2 Voruz de a 68 libras</td></tr>
<tr><td>Morro Baja, al mando del capitán de corbeta Manuel I. Espinosa</td><td>4 Voruz de a 68 libras*</td></tr>
<tr><td colspan="3">Monitor Manco Cápac, batería flotante al mando del capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino, que montaba la artillería que más tarde se describe.</td></tr>
</table>

* Consultar nota respecto a los alcances usados en los combates.

4. Monitor *Manco Cápac*, batería flotante, al mando del capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino, que montaba la artillería que más adelante se describe. El monitor ocupaba un fondeadero al norte del Morro, frente al Fuerte del Norte. Se encontraba en Arica desde el 7 de

agosto, en que llega al mando del capitán de navío Camilo N. Carrillo y comandante general de la 3ª División Naval, comando para el que fuera designado el 3 de abril de 1879.

Desde su llegada a Arica el 7 de agosto, comenta Arce Folch, "quedó desde entonces como baluarte de la misma, concretándose a ejercicios militares de armas menores y de artillería; sin embargo, hubo de suspender los ejercicios que se hacían a bala, porque las trepidaciones ocasionaban daños en las calderas, las que ya habían sido parchadas muchas veces".

Carrillo, entonces, disponía de tiempo para ocuparse, a solicitud del contralmirante Montero, de las baterías de la plaza de Arica y Morro, "siendo uno de los colaboradores más entusiastas". El 1º de diciembre de 1879, Carrillo entrega el mando del monitor al capitán de fragata J. Sánchez L., y asume la Comandancia General de las Baterías de la Plaza, llevando como segundo jefe del Morro, al capitán de corbeta Manuel I. Espinosa.

Así, pues, en los combates de Arica que se libran entre fines de febrero y primeros días de marzo de 1880, Carrillo estuvo a cargo de las baterías de la plaza y Sánchez del monitor, así como en ocasión de la ruptura del bloqueo de Arica el 17 de marzo por Villavisencio con la *Unión*. El 1º de abril de 1880 Carrillo queda sin colocación por decisión de la dictadura y regresa a Lima. Al desplazarse Montero a Tacna en los primeros días de abril, el coronel Francisco Bolognesi asume el mando de la plaza de Arica, y de la batería del Morro el capitán de navío J. G. More, que había permanecido en Arica con gran parte de la dotación de la fragata *Independencia* a raíz del juicio instaurado por su pérdida el 21 de mayo. En los combates de junio, el comandante de la plaza y de las baterías fue Bolognesi.

Los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, construidos en Estados Unidos en 1864/1865, casi al finalizar la Guerra de Secesión, no participaron en combate alguno. Ya en el Perú, sus primeros ejercicios de tiro navegando los hicieron cuando conformaron la Escuadra de Evoluciones en 1875. No volverían a practicar ejercicios de tiro real hasta 1879, pero con el buque fondeado contra un blanco en la isla de San Lorenzo. Así, pues, en febrero de 1880 el monitor *Manco Cápac* tendría su bautizo de fuego en el mar, nada menos que contra otro monitor construido en el mismo año en Inglaterra, el ex monitor peruano *Huáscar*, ambos con su artillería principal dentro de una torre giratoria, y el 27 de febrero protagonizarían el primer encuentro naval mundial entre monitores blindados con artillería en torre central.

En los Tomos VIII y IX de esta Historia están ampliamente descritas sus capacidades y limitaciones, actualizadas en los capítulos anteriores, así como de las modificaciones hechas al *Huáscar* en junio de 1879.

Aquellas que se le hicieron en Valparaíso entre octubre y noviembre de 1879 y en el resto de la guerra, se irán conociendo progresivamente. Sin embargo, es pertinente recordar brevemente algunas de sus características de artillería y otras:

MANCO CÁPAC	*HUÁSCAR*
2 cañones Dahlgren de a 500 libras (15"), ánima lisa, de avancarga	2 cañones Armstrong de a 300 libras (10"), ánima rayada, de avancarga*
Bala esférica sólida	Granada Palliser
Peso de andanada 1 000 libras	Peso de andanada 600 libras
Poder de penetración 5"	Poder de penetración 9"
Cadencia de tiro: 7/10 minutos por disparo	Cadencia de tiro: 7 minutos por disparo**
La torre giraba accionada por máquina a vapor	La torre giraba accionada manualmente
Dotación: 36/54 hombres, aproximadamente	Dotación: 51 hombres aproximadamente
Sectores de tiro, según croquis	Sectores de tiro, según croquis
Velocidad 3.5 m.p.h.***	Velocidad 10.5 m.p.h
Se consideraba tenia dos espolones (proa y popa)	Espolón en proa
Silueta: favorecía su defensa	Silueta: No favorecía su defensa****

* Los cañones originales reparados. Mejora del sistema de sacar y poner los cañones en batería.
Mejora en la ronza de la torre. En el alcázar se montaron nuevos cañones de a 40 lb, Armostrong, de retrocarga, con alcance de 6/7 000 metros, según informe del almirante G. Riveros.

** Cuando era peruano. Conviene anotar que la experiencia chilena con artillería en torre, comienza con el *Huáscar*, motivo por el cual este dato no se conoce.

*** A esta velocidad le tomaba aproximadamente 45 minutos alejarse 2,5 millas (5 250 yd o 4 280 m) de su fondeadero habitual en Arica.

**** Instalada nueva torre de comando similar a la original, y en el mismo lugar. También se le colocó una nueva chimenea y un nuevo palo trinquete, sin cofa. Es pertinente aclarar que lo que en algunos partes se dice que el *Huáscar* tenía un palo mesana, no es cierto, debiendo considerársele como tal al mástil o asta que tenía en la toldilla, y en cuya parte superior alojaba al compás magistral.

Los datos balísticos de los cañones del *Manco Cápac* eran:

	Punto en blanco	Angulo de elevación						
	0º	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º
Alcance: yardas	300	620	920	1 200	1 470	1 700	1 900	2 000
Alcance: metros	270	560	840	1 110	1 340	1 550	1 730	1 820
Tiempo de vuelo (seg)			1,9	3,7	4,3	5,7	6,5	7,7

Arce Folch confirma que los dos nuevos cañones del *Huáscar* de a 40 lb Tenía un alcance de 6/7 000 metros y que algunas baterías de Arica solo alcanzaban 3 500 m (3 850 yd). Ratifica que el alcance máximo de la artillería de 15 pulgadas del monitor peruano era de 2 200 yd (2 002 m), y que poner las piezas en batería era "una operación laboriosa y lenta, teniendo que refrescar el ánima de los cañones con la lanada mojada en agua después de cada disparo". Se comprende, pues, porque la cadencia era de un tiro cada 7/10 minutos. También corrobora lo favorable de su silueta, pues dice que "para entrar en combate había que suprimir el puente para el comandante en tiempo normal y la plataforma que se extendía desde la torre de la artillería hasta la popa del buque para la tripulación, cuarto de planos y oficinas; no presentando sino nueve (9) pulgadas de costado libre sobre la línea de flotación y visible por único blanco para el enemigo la torre de combate para el comandante y la torre de artillería con un blindaaje de 9" de espesor".

Es interesante la mención que hace el comandante J. Sánchez Lagomarsino en su parte sobre la presencia voluntaria en el combate del 27 de febrero del capitán de navío J. G. More, comandante del *Atahualpa* en el viaje de Estados Unidos al Perú. Coincidentemente, el capitán de navío Camilo N. Carrillo, que comandase el *Manco Cápac* en el viaje citado hasta Río de Janeiro, tenía el comando de las baterías de la Plaza y del Morro, desde diciembre, como antes se ha comentado.

Las baterías existentes en Arica ya han sido descritas, pero cabe resaltar que las del Morro estaban situadas a una altura de 139 metros (460 pies) sobre el nivel del mar, lo cual introducía un factor negativo para batir un blanco sobre el mar, al tener que disparar con un ángulo de depresión que reducía su alcance efectivo, lo que a su vez permitía que el buque enemigo se acercara más a la línea de costa para bombardear blancos en tierra como población e instalaciones militares, comerciales y buques fondeados. Sin embargo, para impactar directamente en la batería del Morro con un ángulo de caída aceptable para producirle daños dada su altura, los cañones del buque atacante debían disparar con un ángulo de elevación significativo, que podía superar el máximo para batir un buque en el mar o una instalación en la playa. Así, por ejemplo, los cañones originales del *Huáscar* no podían disparar con una elevación mayor de 18° en tercer nivel, porque las portas de la torre no se lo permitían. Así también lo aclara Ekdahl al mencionar las "dificultades que tenían los buques de la división naval chilena para alcanzar con sus fuegos la batería del Morro". En resumen, cuanto más cercano el buque atacante al Morro, mayor el ángulo de elevación; y viceversa, mayor el ángulo de depresión de las baterías del Morro.

Respecto al *Huáscar*, los informes del almirante Galvarino Riveros, de su 2º comandante, teniente Valverde y de los corresponsales, permiten citar algunas otras modificaciones:

– Que a pesar de haberse instalado una nueva torre de comando, el comandante se situaba en la toldilla al descubierto, desde donde impartía sus órdenes al timonel en la rueda de gobierno de popa, que tenía a su costado de estribor un compás y un telégrafo de órdenes a la máquina. Son interesantes los comentarios en *El Mercurio* del 24 de noviembre 1879 y 11 de octubre de 1880, de que la torre de comando blindada original del *Huáscar*, reconstruida, con un peso de 300 quintales (sic) (30 000 kilos; 30 t), obsequiada al señor Vicuña Mackenna, había sido llevada a Santiago y colocada en la cumbre del cerro Santa Lucía. La torre de comando y combate que se aprecia en las fotografías actuales fue construida e instalada después de 1882.
– Que se había instalado un palo mesana (sic) corto y un trinquete, ambos averiados en el combate del 27 de febrero, lo que significaría que tenía tres palos, a diferencia de los dos que tuviera desde su construcción hasta junio de 1879. Ya esto se ha aclarado en párrafo anterior.

Otro dato a resaltar, es que en febrero de 1880 en Arica, no había botetorpedo Herreshoff alguno, pero era tal la "torpeditis" que implantara Williams Rebolledo, que veían torpedos hasta en los peces.

El profesor don Hugo Rodolfo E. Ramírez–Rivera, de nacionalidad chilena, donó en 1994 al Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú, un conjunto de fotocopias de documentos originales relacionados a la Fortaleza de Arica y División de Torpedos de la isla Alacrán, que fueran rescatados de un incendio durante la captura de Arica, por su bisabuelo, el teniente de la Armada de Chile D. Emilio de Rivera y Berríos, y cuyos originales conserva en el archivo de su biblioteca particular en Santiago, que abarca el período del 5 de diciembre 1879-mayo 1880. El Profesor Ramírez-Rivera publicó en la Revista *Churungá* N° 13, Editorial Universitaria, Santiago de Chile, noviembre1984, facsímiles de dichos documentos, que hasta ese año habían permanecido inéditos. Es gracias a esta generosa donación, que se conoce algo más sobre Leoncio Prado y la 1ª División de Torpedistas de la isla Alacrán. Cabe aclarar que la mayor parte de esos documentos se refieren a cuestiones logísticas[93].

El alférez Leoncio Prado, que se había ausentado del país desde 1868, después de haber participado voluntaria y temporalmente en la Comisión Hidrográfica del Amazonas presidida por John Randolph Tucker, regresa al Callao a poco de comenzada la guerra, y el Gobierno lo nombra jefe de la 1ª División de Torpedistas que debía establecer en la isla Alacrán en Arica, la maestranza para el servicio de torpedos Lay.

La citada isla, como se aprecia en el croquis, es pequeña, situada al oeste del Morro y del cual lo separa un canal muy angosto, peligroso incluso para el tránsito de embarcaciones. La isla es baja e inhabitada. Según el *Derrotero* de Aurelio García y García de 1870, con motivo de

la guerra con España de 1866, se principió a construir en ella un fuerte, pero el terremoto y maremoto de 1868 obligó a suspenderla. Menciona también, que por el canal del Morro, esto es, en la parte oriental de la isla, había un pequeño muelle que facilitaba el desembarco, aunque la playa permitía varar con comodidad. Esta isla fue, pues, el lugar escogido para montar una maestranza para operar el torpedo filoguiado Lay, cuyas características han sido ampliamente definidas; deshabitada, sin agua, a más de 1/2 milla del muelle más cercano en la rada de Arica, no ofrecía condiciones favorables para dicha misión. Aparte de ello, no se conoce cuántos torpedos Lay fueron enviados a Arica. Como el torpedo Lay tenía un alcance de 1 850 metros, de acuerdo al largo de su cable, su lanzamiento desde la isla Alacrán en realidad no reforzaba en mucho las defensas de Arica, y en todo caso solo podía emplearse contra un buque que se acercara a esa distancia de la isla. Más allá de nada servía.

De los documentos citados, se puede apreciar una Lista de Revista al 15 de diciembre de 1879, y al 19 de marzo de 1880 otra relación de personal, que se reproducen y permiten apreciar la evolución de la citada División en este aspecto.

15 de diciembre de 1879 (17)	19 de marzo de 1880 (24)
Primer jefe: señor don Leoncio Prado Ayudante: alférez de batería don Pedro Ureta	Primer jefe: señor don Leoncio Prado Ayudante: alférez de batería don Pedro Ureta
Oficiales Alférez de batería don Aurelio Cárdenas Alférez de batería don Manuel Cabello Alférez de batería don Luis Azcárate Guardián de 1ra. clase don José María León	Mecánicos Don Juan Lino Don Rodolfo Smith Don Carlos Miller
Marineros Angel Fuentes Manuel Zúñiga Carlos Ocega Manuel Rodríguez Marcos Gonzales Raymundo Flores Francisco Molina Manuel Díaz Carlos Quevedo Manuel A. Zúñiga Belisario Guernica	Marineros Ángel Fuentes Manuel Zúñiga Carlos Ocega Manuel Rodríguez Marcos Gonzales Raymundo Flores Guillermo Valdez Francisco Molina Luis Parma Candelario Pinto Julián Infantes Marcelino Alvarado Antonio Fernández Adriano Rodríguez Ildefonso Suasnavar Manuel Ríos 3 carpinteros (sin nombre)

Como se puede apreciar, tanto el número como su composición habían cambiado. En lugar de los alféreces de batería había ahora mecánicos, supuestamente conocedores del torpedo Lay; los marineros habían aumentado de 11 a 16, incluidos 5 de la primera relación; había 3 carpinteros cuyos nombres se desconocían, mandados por el general (se refería a Montero).

La División generaba, por supuesto, requerimientos logísticos y gastos. En un pedido de víveres del 31 de marzo al jefe de Estado Mayor del 1º Ejército del Sur, su elevación se justificaba en razón de que la isla quedaba completamente incomunicada con tierra firme por períodos de hasta veinte días.

Se aprecia, también un serio problema en el vestuario, contenido en oficio del 8 de mayo de 1880 que firma Pedro I. Ureta, pues ya Prado no pertenecía a la División, dirigido al coronel superior de la Plaza y comandante general de las Baterías, para entonces el coronel Francisco Bolognesi, en el cual le manifestaba:

> "Estando la gente que está bajo mis órdenes, 'casi desnuda y sin abrigos ni calzado', y viendo que si continuamos así dentro de pocos días no tendré ningún hombre apto para el trabajo, pues todos se están enfermando a consecuencia de la humedad y frío que hace aquí, me veo en la imprescindible necesidad de pedir a US. se sirva ordenar a quien convenga se me proporcione tela, calzado y abrigos para los 18 hombres que tiene esta División".

En otra nota, sin firma pero que debe haber sido escrita en mayo, pues acusa recibo de una del coronel Bolognesi del 7 de mayo pidiéndole ciertos materiales, Ureta le manifestaba:

> "Me ordena US. entregue al ingeniero Sor. Teodoro Elmore todo el alambre aislado e inutilizado perteneciente a uno de los torpedos que se encuentran en mi poder; pero creo de mi deber para salvar toda responsabilidad antes de dar cumplimiento a esa orden manifestar a US. que ese alambre a pesar de estar en mal estado posible es su compostura y su colocación al torpedo que pertenece.
>
> Respecto a la razón detallada de los fulminantes eléctricos y cuerda mecha para dinamita que se encuentre, diré a US. que de los primeros solo tengo 12, los cuales me son necesarios para el arreglo y ensayo de los torpedos y de los segundos no tengo ninguno".

El 10 de mayo de 1880, el ingeniero Elmore, encargado de plantar un conjunto de minas disparadas eléctricamente en las aproximaciones por tierra a las baterías y otros lugares importantes, necesitaba pilas, alambre y fulminantes, que solicita a Bolognesi y que fueron provistos por la División de Torpedos, motivando seguramente la respuesta anterior. *La Patria*, en un artículo del 1o. de setiembre de 1880, expresa que esos materiales fueron proporcionados por la sección de torpedistas. En otro párrafo, señala que ante las divergencias surgidas entre Elmore y Bolognesi por el oficio del 10 de mayo, en todo trabajo que interviniera electricidad, dice:

> "Se encargó de su operación el joven entusiasta y resuelto don Pedro Ureta Jefe de la Sección de Torpedistas desde la separación de Leoncio Prado. El señor Ureta prosiguió los trabajos en el norte, llegando a cargar varias minas colocadas en el trayecto del panteón al camino Azapa, cerrando el paso por el ese lado de la población".

En el asalto por tierra de las tropas chilenas contra Arica, el ingeniero Elmore y el señor Ureta fueron hechos prisioneros desde un comienzo.

Se ha mencionado la separación de Leoncio Prado de la División de Torpedistas. En efecto, después del 19 de marzo en que aparece en la relación de personal consignada, Leoncio Prado, como dice Elías, encontró muy monótona su labor y consiguió que lo pasaran al Ejército, y organizó las guerrillas de vanguardia, quedando en su lugar Ureta.

No se conoce exactamente qué avance de obra hubo en la isla Alacrán, pero el combate naval del 27 de febrero de 1880, paralizó los trabajos, no solo en la isla, sino también los de fortificación en tierra firme, como manifiesta *La Patria*.

En resumen, puede afirmarse que la decisión de formar una División de Torpedistas para operar torpedos Lay desde la isla Alacrán, no fue válida, pues: no permitía cumplir con la misión; no había dinero; no tenía gente preparada; no tenía local (los torpedos tenían que cubrirlos con lona); no tenían equipo para generar gas de ácido carbónico; la isla permanecía a veces incomunicada por veinte días; escaseaban los víveres; la gente se enfermaba porque no tenía vestuario, ropa de abrigo, calzado; el suministro de querosene para alumbrado era crítico; el alambre eléctrico del torpedo inutilizado, y a pesar de ello hubo que entregarlo para el minado en tierra; su posición la hacía vulnerable al bombardeo naval. Fue una evidencia más del caos en defensa nacional.

Entre las fotocopias mencionadas, hay una nota autógrafa del ilustre Bolognesi al coronel Velarde, fecha Arica, 4 de mayo de 1880, sobre el lamentable estado en que se encontraba la tropa de la Fortaleza de Arica, lo cual desvirtúa, dice Ramírez–Rivera, lo repetido por la historiografía militar chilena al respecto.

No hay información oficial sobre cuántos torpedos Lay hubo, ni si fueron encontrados a raíz de la captura de Arica. Sin embargo, el Profesor Ramírez-Rivera manifiesta que según un documento que leyera hace ya algún tiempo, fueron de 4 a 6 que estaban descompuestos y que según un documento del Alacrán, sirvieron para que sus partes fuesen utilizadas en el artillamiento del Morro de Arica. Como se recordará, los torpedos Lay adquiridos lo fueron en número de diez. Si dos quedaron en Iquique después del frustrado ataque del *Huáscar* en Antofagasta, y la *Unión* llevó uno en noviembre a Arica, serían tres los que hubo en el sur, quedando en el Callao, siete. De aceptarse la cifra de cuatro a seis Lay en Arica, quedarían en el Callao entre dos a cuatro torpedos Lay.

Según Ramírez–Rivera, estos torpedos eran bastante temidos, pues un informe de inteligencia de la Armada de Chile, sin fecha, pero cuya copia conserva entre los papeles de familia, dice:

> "La Cancillería de la República de Chile debe preocuparse de comunicar a quien corresponda y analizar en toda su magnitud, el hecho de que los peruanos cuentan con una partida de Torpedos Lay, adquirida en los Estados Unidos de Norte América, que pueden utilizar con suerte en la oportunidad más diversa, debiéndose tener presente que son de sumo peligro especialmente durante el bloqueo de sus costas, por lo cual: averíguese cuándo y en qué sitio de ellas estos serán emplazados".

Con todos estos antecedentes se podrá apreciar mejor los pormenores que se relatan en los párrafos que vienen.

7.2.2.2 El combate del 27 de febrero de 1880[94]

Como se ha visto, el *Huáscar* fue enviado a Arica para relevar al *Cochrane* que, junto con la *Magallanes*, hacían efectivo el bloqueo del puerto, relevo que se cumplió el 25 de febrero. Cabe anotar que también en esta fecha, pero a las 2 a.m. pasaba frente a Arica, sin ser avistado, el convoy que conducía a Ilo/Pacocha a la fuerza invasora, de cuya escolta la *Magallanes* formaba parte. Llegado el convoy a su destino, la cañonera regresa a Arica, conformando con el *Huáscar* la división bloqueadora. El comando del monitor lo había asumido recientemente el capitán de fragata Tomás Thompson. El comandante de la *Magallanes* era el de igual clase Carlos Condell.

Por una curiosa coincidencia, el nuevo prefecto de Tacna, el doctor Pedro A. del Solar, tuvo que encarar en estos días una nueva situación política-militar. En efecto, el 25 de febrero después de haber sido recibido por las autoridades civiles y militares aliadas, le llegaría un telegrama de Moquegua informándole que trece buques de la escuadra enemiga habían fondeado en Pacocha y comenzado el desembarco de tropas invasoras. Sobre esta situación, Montero también informaba por telegrama al coronel Camacho de la presencia de los buques enemigos en aquel puerto. A las 3 p.m., en su calidad de jefe político de Tacna, prestaba el juramento de estilo ante la Corte de este distrito judicial. Al día siguiente 26, del Solar se traslada a Arica por tren, en donde mantuvo todo el día una entrevista con Montero, regresando en la mañana del 27 a Tacna en tren extraordinario. A las 11 a.m. recibiría en Tacna el telegrama de Montero informándole del inicio del combate entre los buques bloqueadores y las baterías de tierra. Asimismo, otros dos telegramas en la tarde, uno del subprefecto F. F. Sosa sobre las bajas y daños por el bombardeo, y otro de Montero a las 3.20 p.m., de que el ataque a la plaza continuaba.

Por otro lado, es interesante señalar que el 27 estuvieron presentes dos buques de guerra neutrales: la corbeta italiana *Garibaldi*, que había llegado a las 8 a.m. del 26 al mando del comandante E. Marin; y la cañonera francesa *Chasseur*, que llega el 27 a eso de las 8 a.m., procedente de Ilo/Pacocha, después haber seguido de cerca al convoy chileno, fondeando cerca de la nave italiana.

En la reseña que Marin publicara en la *Rivista Marittima* italiana de mayo 1880, confirma que en Arica el *Huáscar* y la *Magallanes* sostenían el bloqueo fondeados por fuera del alcance de tiro de las baterías, no habiendo en el puerto otros buques neutrales, de guerra o mercantes. Desde fin de noviembre, entonces, por Arica no se atendía el comercio exterior del Perú ni de Bolivia.

También comenta que el 26, antes de ingresar al fondeadero, puso en conocimiento del comandante Thompson, que el objeto de su presencia era, exclusivamente, ponerse en contacto con la colonia italiana de Arica y Tacna, y conducir a quienes lo solicitasen a un lugar seguro ante el peligro de un próximo ataque, habiéndole asegurado Thompson que no había en proyecto ataque inminente alguno, y que podía fondear dentro del alcance de las baterías de la plaza. Además, que el 25 había desembarcado en Ilo/Pacocha una fuerza de 17 000 hombres destinada a "asaltar Arica por tierra y mar, y que hacía bien en llevarse a sus compatriotas a lugar seguro".

Marin, pues, fondea y comunica por telegrama su arribo al cónsul italiano en Tacna, quien le contesta que el 27 llegaría a Arica en el tren de 11 a.m., regresándose a las 3 p.m. Marin conversa también con el contralmirante Montero, solicitándole permiso para embarcar a los italianos que quisieran salir de Tacna y Arica, lo que Montero autoriza. El comandante de la cañonera *Chasseur* visita a Marin en cuanto llega y le comenta haber seguido las aguas del convoy chileno desde Pisagua hasta Ilo/Pacocha, en donde esperaban refuerzos para completar 17 000 hombres.

El combate que se libra el 27 de febrero entre la división bloqueadora y las baterías de Arica, pudo deberse a una o a las dos causas siguientes. La primera por el afán del comandante Thompson de efectuar un reconocimiento de la rada de Arica y precisar mejor la ubicación de sus baterías defensivas; la segunda, una finta que provocase un intercambio de tiros que distrajeran la atención del mando en Arica con respecto al desembarco en Ilo/Pacocha, al mismo tiempo que confirmaba la ubicación y el alcance efectivo de las baterías. Según Fuenzalida, Thompson no quiso mantenerse como un mero espectador, y ni siquiera tomó en cuenta que los dos cañones nuevos de a 40 lb montados en Valparaíso, le permitían bombardear la plaza a distancia. Lo cierto es que en ese día, los sucesos se desarrollaron en tres tiempos.

1º tiempo.– El 26 de febrero en la tarde, el *Huáscar* zarpó para cruzar toda la noche en las cercanías del puerto, pero ya el 27 temprano en la mañana, mientras navegaba solo de sur a norte, es detectado a corta distancia de la isla Alacrán. Según *El Mercurio*, se acercó a 1 000 metros del Morro. El *Manco Cápac* en el fondeadero habitual del puerto, bajo la protección de la batería del Morro y Fuerte Norte.

El comandante del monitor peruano, José Sánchez Lagomarsino fue informado a las 7 a.m. de que el *Huáscar* en son de combate avanzaba lentamente hacia el norte, y como sospechara de sus movimientos ordenó zafarrancho de combate para prevenir cualquier eventualidad. A las 8.15 a.m. encontrándose el *Huáscar* a 3 500 metros o menos del Morro, es decir dentro del alcance de sus baterías, estas abrieron fuego. Según el subprefecto F. F. Sosa ello ocurrió a 8.45 a.m. Según Marin es "a las 8.30 a.m. cuando la batería del Morro abre fuego" contra el *Huáscar*, que no se aleja y contesta al quinto disparo, zarpando la *Magallanes* para tomar parte en el combate. Obviamente no se puede calificar como provocadora del combate la acción de legítima defensa de Arica, al encontrarse el buque enemigo bloqueador dentro de las aguas territoriales del Perú. Fuenzalida comenta que la batería del Morro aceptó el acto de "provocación" y abrió fuego. A esa hora, el *Huáscar* se encontraba a más de 4 000 metros (3 640 yd) del *Manco Cápac*, por fuera del máximo alcance de sus cañones Dahlgren de 15 pulgadas.

Por otro lado, este monitor no podía zarpar por tener en reparación una de sus calderas, y en cuya conclusión se trabajaba con ahínco. Sin embargo, a las 8.40 a.m. al apreciar Sánchez que el monitor chileno se encontraba más cerca, también abre fuego. Iniciado el combate la *Magallanes*, fondeada a unas 6 millas al ONO del puerto, zarpa y se une al combate después de las 9 a.m., pero manteniéndose por fuera de los 3 500 metros, 3 850 yd) de las baterías de Morro. Sus tiros estuvieron dirigidos principalmente contra la población. Según *El Mercurio* las bombas del *Huáscar* tuvieron poco o ningún efecto sobre el Morro, y las dirige contra la población. Según *El Nacional*, las baterías del norte al abrir fuego lo hicieron a máxima elevación. Este intercambio de disparos, según Sánchez, cesó a eso de las 9.50 a.m. cuando ambos buques bloqueadores se alejan hacia el NO. El *Manco Cápac* no sufrió daños personales ni materiales. En cambio, el *Huáscar* recibió tres impactos en el blindaje del costado estribor por encima de la línea de flotación, que solo removieron sus remaches.

Según el parte del coronel Arnaldo Panizo, comandante del Fuerte Norte, a las 9 a.m. ante la proximidad del *Huáscar* al Morro, este abre fuego. Panizo se constituye en el fuerte citado con su Estado Mayor y asume el mando, ordenando también abrir fuego, en tanto que la

Magallanes se une al monitor chileno. Ambos buques son batidos hasta las 10.30 a.m.

La cañonera *Chasseur*, que acababa de fondear y cuyas máquinas estaban listas, dice Marin, zarpó de inmediato. La *Garibaldi*, en cambio, tenía sus calderas embancadas y ordenó activar los fuegos para salir de una zona insegura de continuar el combate, aunque durante el tiroteo ambos bandos procuraron no impactarlo. A eso de las 10 a.m, al retirarse los chilenos y cesar el fuego, el comandante de la cañonera francesa aprovecha del intermedio y se pone en comunicación con Thompson; luego regresa y fondea cerca de la *Garibaldi*. El comandante francés visita a Marin y le comenta haber preguntado a Thompson sobre sus intenciones, y solicitado le informase si ambos buques de guerra podían permanecer cerca del puerto, contestóle Thompson que "no había sido él quien iniciara el fuego, pero siendo el atacado, no respondía por todo lo que había sucedido; que tenía intención de disparar contra el tren que debía llegar a Tacna a las 11 a.m., y que le recomendaba no permanecer en la dirección del ferrocarril".

Marin comenta que no concordaba para nada con la opinión de Thompson, y ante la propuesta del comandante francés de ir ambos a plantear la misma pregunta al contralmirante Montero, él la rechazó. Continúa: "A mi entender, un buque que bloquea un puerto marítimo al ponerse a tiro de la batería no puede considerarse como provocado si ella le dispara. Pensaba que el almirante Montero no habría podido darle otra respuesta", y que la continuación del combate dependería de la distancia a la cual los buques chilenos se colocasen de la ciudad. Como medida preventiva, Marin dispuso tener lista la máquina para zarpar en caso de reiniciarse el combate, y reiteraba que su misión era llevarse a sus compatriotas lo antes posible.

En la conferencia que el capitán de navío don Luis B. Arce Folch, ofreciera el 13 de febrero de 1926, hace una interesante descripción de la ubicación de los puestos de combate:

Torre de combate: comandante J. Sánchez Lagomarsino y su ayudante el guardia marina Felipe C. Alcorta.

Jefe de la torre de artillería: teniente 1º Bernardo Smith.

Jefe del cañón derecho de 15": el mismo Smith con el guardia marina Luis. B. Arce Folch.

Jefe del cañón izquierdo de 15": teniente 2º Nicanor Asín con el guardia marina Carlos T. Barandiarán.

En la sección de proa, 1ra. Cámara: teniente 2º Eulogio Saldías con el guardia marina Francisco E. Vidaurre, que tenían a su cargo el torpedo (sic) allí instalado. (Nunca se ha podido precisar su tipo).

En la santa bárbara: teniente 2º Juan E. Taboada con el guardia marina Juan H. Mulgrew.

Acarreo de saquetes y proyectiles: teniente 1º José S. Pizarro.

Auxiliar del trozo de abordaje: subteniente de infantería Daniel Durán.

A cargo de la máquina: 1º maquinista Thomas Calquhoun, actuando el guardia marina Carlos A. Leguía como enlace de las órdenes del comandante para su inmediata ejecución. Actuaban además el 2º maquinista Aníbal Loayza, y los 3º maquinistas Manuel Hidalgo, Toribio Villalobos, Alcibíades Maldonado y James Bonard.

Servicio de ambulancia en la 2ª Cámara: contador alférez de fragata Ramón E. Bueno, farmacéutico del buque y personal subalterno de las cámaras.

2º tiempo.– Hasta este día, desde que se iniciara el bloqueo en noviembre de 1879, el tren de itinerario nunca había sido atacado por los buques bloqueadores que lo veían llegar y partir a diario. Poco antes de las 11 a.m. apareció, efectivamente, el tren. Thompson, conforme se lo había anunciado al comandante de la *Chasseur*, junto con la *Magallanes* se acercan a la costa y a las 11 a.m. abren fuego contra aquel que "supuestamente conducía tropas". Esta nueva actitud obedecía a las recientes instrucciones que Sotomayor emitiera para G. Riveros, precisamente en febrero, como se ha visto.

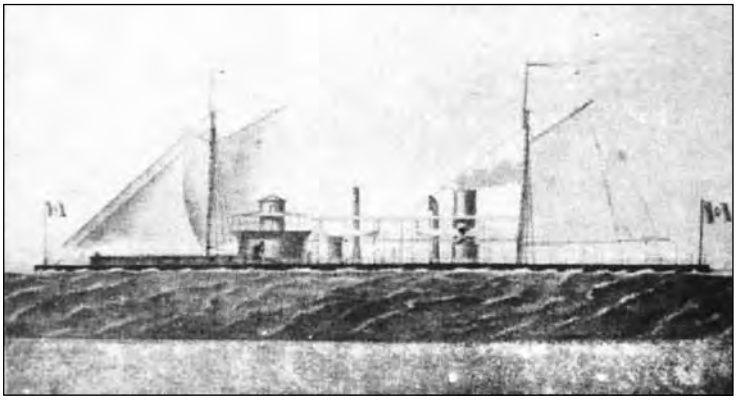
El tren se detuvo en el punto denominado Las Carpas, en las cercanías de los restos del ex *Wateree*, y retrocedió a toda fuerza. Una parte de los pasajeros se bajó y escapó por el campo. No hubo daños personales ni materiales. Al poco rato se inició el intercambio de disparos entre los buques chilenos y las baterías del norte y el *Manco Cápac* fondeado.

El comandante Sánchez, sin embargo, dispuso activar la reparación de la caldera de estribor y en esta oportunidad merced al esfuerzo del 1º maquinista T. Calquhoun, se logró concluir y comenzar a levantar presión. Los buques chilenos después de haber realizado 8/10 disparos a bomba se retiraron al fondeadero a unas 3 millas al ONO del puerto. En esta oportunidad, el *Huáscar* recibió varios impactos y uno de ellos cayó en el alcázar en las inmediaciones de los nuevos cañones de a 40, ocasionando muertos y heridos. El lapso que duró este segundo tiempo fue aproximadamente de una hora.

El comandante Marin, que esperaba la llegada del cónsul italiano en el tren de las 11 a.m., abrigaba la esperanza de que se encontrase entre los pasajeros que se bajaron, y que estaría dirigiéndose a pie hacia Arica. En consecuencia, organizó un operativo para obtener información en tierra, y al oficial que envió le fue notificado que la autoridad había enviado un caballo para facilitarle su desplazamiento, pero antes de iniciarse el 3º tiempo, no se logró obtener información concreta sobre el cónsul.



Capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino, comandante del monitor *Manco Cápac*. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



El monitor Manco Cápac. (Reproducida de: Augusto Pinochet Ugarte. *Historia ilustrada de la Guerra del Pacífico*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1979).

El 27 de febrero de 1880 el monitor se bate con el *Huáscar* chileno, provocando la muerte de su comandante y varios tripulantes. Durante la defensa del morro, cuando vio que la plaza de Arica estaba perdida, Sánchez ordenó el hundimiento de su nave. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Marin comenta que poco después de las 11 a.m. se podía notar en el *Huáscar* el impacto por popa-babor de una granada de percusión, que le había ocasionado daños importantes. En efecto, el teniente 1º E. Valverde que asumiera más tarde el comando del *Huáscar*, en su informe del 27 al comandante accidental de la División bloqueadora, Condell, dice:

> "A las 11.30 a.m. ambos buques tomaban nuevamente sus fondeaderos, después de haber recibido un balazo de consideración frente a uno de los cañones de 40 libras, al costado de babor, resultando 6 muertos y 14 heridos, entre graves y leves, contándose entre los primeros el aspirante Eulogio Goicolea, y entre los segundos, el que suscribe (Valverde), que se encontraba en ese momento al lado del comandante, sobre la toldilla; y el teniente 2º Tomás Pérez, que mandaba los cañones de cubierta".

3º tiempo.– Respecto al desarrollo de este periodo que tuviera una duración de 2h 30m, el comandante Sánchez informó:

> "A 1.15 p.m. dejé el fondeadero gobernando sobre el enemigo que se conservaba a una distancia de 5 millas, más o menos, emprendiendo la marcha hasta 3 millas fuera del puerto; y una hora después, estando a 3 500 yardas (3 200 m) del *Huáscar*, descargó su artillería de la torre y sucesivamente hizo varios disparos hasta que encontrándome a 2 000 yardas (1 800 m) hice romper los fuegos de este monitor, a las 2.10 p.m. Se trabó entonces el combate que, por parte del enemigo era sostenido por el *Huáscar*, que acortaba la distancia, y por la corbeta *Magallanes* que se conservó al mayor alcance de sus cañones; continué pues avanzando hasta estrechar la distancia haciendo siempre fuego sobre el blindado enemigo.
>
> Hubo un momento desgraciado en que se entorpeció uno de los cañones de la torre, por haberse quedado dentro de él la primera sección de la lanada; y fue entonces cuando el *Huáscar* nos ponía su proa, aproximándose rápidamente. En tal situación, goberné sobre dicho buque, que llegó a pasar por nuestro costado de babor a la distancia de 50 yardas (45 m), empeñándose un pequeño tiroteo de ametralladoras y fusilería del enemigo, el que era sostenido desde a bordo por la gente que me acompañaba sobre la torre.
>
> Subsanado con actividad, el inconveniente que acabo de hacer mención, descargué sobre el *Huáscar* que estaba ya por la aleta de babor, una de las piezas de la torre, cuyo proyectil fue a herir la popa de ese buque, echándole abajo la asta que sostenía su pabellón.
>
> A las 3.30 p.m. hice suspender los fuegos, porque el *Huáscar* aprovechando su andar se puso fuera de los tiros de este monitor gobernando hacia afuera, lo mismo que la *Magallanes*.
>
> Once tiros se hicieron con las piezas de la torre, de los cuales dos han ocasionado averías al enemigo; de los disparos de este y la corbeta, que pasan de 50, entre los que cayeron sobre nosotros, solo causaron ligeras averías, llevándose parte del pasamanos alto y uno de los candeleros de la torre; hemos tenido también despedazada una de nuestras falúas. A las 4.30 p.m. volví a ocupar con el buque de mi mando su antiguo fondeadero".

Sin embargo, este encuentro entre los monitores tuvo dos características que antecedieron a la muerte de Thompson.

Según el comandante Sánchez, mientras se aproximaba al *Huáscar* disparándole, se produjo el entorpecimiento de uno de los cañones, como está dicho, y luego de subsanado, Sánchez ordena disparar contra el *Huáscar* que se hallaba ya por la aleta de babor, yendo el proyectil "a herir la popa de ese buque, echándole abajo el asta en que sostenía su pabellón". Este es el mismo mástil mencionado por Marin, y que constituyó el tiro que segó la vida de Thompson.

Sobre la intención inicial de Thompson de espolonear al *Manco Cápac*, que quedase trunca por falla en la planta de ingeniería, el teniente Valverde en su parte del 27 de febrero ya citado, dice:

> "El *Huáscar* y *Magallanes* se acercaron al monitor tanto como les fue dable, llegando el primero a estrechar la distancia hasta 200 metros. En esta situación, el comandante Thompson ordenó a la voz, por estar cortado el telégrafo de la máquina, de dar el mayor andar al buque, pero desgraciadamente, la máquina continuó, pero a poco, por haber subido el agua en los calderos y pasado a los cilindros, razón por la cual el buque no maniobró tan ligero como era necesario, para embestirlo con el espolón, y por esta causa el *Manco Cápac* pudo gobernar hacia el fondeadero y disparar hacia la popa del *Huáscar*, originando la muerte instantánea de nuestro valiente y digno comandante. Este desgraciado incidente tuvo lugar a las 2.30 p.m. Tan luego como cayó Thompson, que fue visto por el teniente 2º Tomás Pérez que se encontraba cerca de la toldilla, en el acto corrió a proa a avisar al que suscribe (Valverde) lo acontecido, quien tomó su lugar y ordenó se izara al palo mayor el pabellón nacional, que se vino abajo con el palo mesana (sic), por efecto del proyectil que concluyó con la vida de nuestro comandante. En esta situación, el que suscribe continuó persiguiendo al monitor, haciendo fuego con los cañones de cubierta y el de la derecha de la torre durante 20 minutos, pues el de la izquierda en ese momento se le cortó la cadena sin fin. Reparado este accidente continuó haciendo vivísimo fuego sobre el *Manco Cápac*, recibiendo mientras tanto el *Huáscar* todos los fuegos de las baterías del Morro, fuertes de la población y monitor, habiendo recibido el *Huáscar* tres balazos, uno en el blindaje de estribor, al costado de la escala real que removió las planchas, hizo saltar los pernos y dejó fuera de combate al timonel que manejaba el escandallo; otro atravesó el palo trinquete por su medianía y el último perforó la cocina".

La *Magallanes* recibió tres impactos de las baterías de tierra, que le produjeron daños de poca consideración, resultando herido solo un individuo de la tripulación. El combate había durado 2h:15m. en total, de las cuales en el cañoneo y maniobras se empleó 1h:15m. Se intentó aplicar el espolón, el cañoneo se libró con la artillería principal y secundaria, y con fuego de armas menores.

Arce Folch, en su ya citada conferencia comenta, en relación al intento de espolonear al *Manco Cápac*, lo que sigue:

> "Abrigo la convicción de que a no ocurrir los impedimentos a que se refiere en su parte de combate, el comandante accidental del monitor *Huáscar*, teniente 1° E. Valverde, si hubiese en efecto atacado con el espolón el monitor *Huáscar* al *Manco Cápac*, dicho ataque no podía haberse realizado sino de una

de estas dos maneras: Ya sea de enfilada, es decir oblicuamente o normalmente sobre uno de sus costados. En el primer caso, como el casco del *Manco Cápac* era muy fino, cubierto por una coraza de fierro de cinco pulgadas de espesor y con facilidades para ofender tanto de proa como de popa (recuérdese que era conocido como el monitor de dos proas o espolones), el solo roce del casco del *Huáscar* sobre el monitor habría determinado en el primero la rotura o desgarramiento de sus fondos, ocasionándole en consecuencia una vía de agua cuyo final habría sido el hundimiento del propio buque, sin contar con el simultáneo ataque de nuestros cañones".

Como ejemplo cita el hundimiento del *Reyes*. En cuanto a la segunda manera, es decir, perpendicularmente, que Arce lo consideraba poco probable, manifiesta:

"Era inevitable asimismo que ambas naves sufriesen averías de trascendente consideración y determinantes en lo absoluto de su simultánea pérdida. En efecto al choque de la nave atacante su espolón habría perforado los fondos del *Manco Cápac* pero a la vez la afilada coraza de su cintura habría destrozado la proa del *Huáscar*, desbaratándola por completo, siendo en el expresado caso inevitable la salvación de uno y otro barco".

Lo que sí es oportuno aclarar, es que las menciones que se hacen de que Thompson desistió de embestir con el espolón porque el *Manco Cápac* tenía abarloada una lancha–torpedo, carecen de veracidad, y queda en pie que se frustró primero por la falla en la máquina, o porque Thompson reconsideró la situación, muy realista en verdad, ante los probables daños para su buque, que podían culminar en su propio hundimiento.

El comandante de la *Garibaldi* comenta que este tercer tiempo no le permitió atender al cónsul, y luego de llamar a la lancha que se encontraba en el puerto, zarpó a las 2 p.m. La *Chasseur* ya estaba en movimiento.

También comenta que el *Manco Cápac* se alejó bastante, pero siempre dentro de la protección de las baterías, y que habría podido ser espoloneado por el *Huáscar* sin mucha dificultad, pues era un buque que a toda fuerza no daba más de 3 m.p.h. "Me parece que no se intentó embestirlo". También comenta, que uno de sus disparos dio en la popa del *Huáscar* derribando un "grueso mástil o asta, sobre la cual estaba montado el compás magistral y envergada la bandera". Esta observación de Marin, permite llegar a la conclusión de que realmente en el *Huáscar* durante su estadía en Valparaíso no se le instaló palo mesana alguno, que se conservó el mástil o asta que tenía en la toldilla, en cuya parte superior llevaba el compás magistral, pero quizá se optó por cambiarle de lugar al alcázar y acondicionarle un pico y driza para envergar la bandera.

"El combate, comenta Marin, continuó hasta las 3 p.m., pero a eso de las 4 p.m. todo estaba terminado. Al regresar al fondeadero encontró fondeada a la *Chasseur*. El *Manco Cápac* había regresado a su lugar entre las lanchas

fondeadas. El comandante Sánchez vino a retornarle la visita que le había hecho el día anterior, y me dijo que en el combate no había tenido averías, excepto en una lancha".

Según informase Valverde, el número de disparos dirigidos al *Huáscar* y *Magallanes*, por las baterías de tierra y *Manco Cápac*, ascendieron poco más o menos a 300; a 100 los disparos hechos por el *Huáscar* y 40 los hechos por la *Magallanes*. En cuanto a los muertos y heridos ofrece la relación siguiente:

Muertos: comandante M. T. Thompson, aspirante E. Goicolea y 6 tripulantes.

Heridos: de muerte 2 de la tripulación. Leves: 2º comandante E. Valverde, teniente 2º T. Pérez 8 tripulantes. En la *Magallanes*: 1 tripulante.

Total de muertos y heridos en ambos buques: 21.

Se dieron evidentemente, otros hechos interesantes durante el combate de este día.

El mismo 27 Montero informaba por telégrafo al prefecto de Tacna sobre el inicio del bombardeo, hecho que debe haber sido informado a Lima ya por el telégrafo o por cable submarino. Por su parte, el subprefecto Fidel F. Sosa también cumplía en igual sentido, pero daba datos sobre las bajas resultantes y en su parte escrito concluía:

> "El entusiasmo en el pueblo y en las fuerzas ha sido indescriptible: el Benemérito señor General Montero, acompañado de sus ayudantes y de su Secretario, el señor Manzanares, recorrió a caballo las baterías y el campamento del Ejército. Recomendando de un modo especial al Gobernador D. Manzanares, a mis ayudantes teniente M. Valdivia y alférez J. R. Vargas, que han cumplido fielmente cuantas disposiciones les impartí para la conservación del orden público, para proveer de agua a las baterías y para la traslación de las personas indefensas a lugares seguros proveyéndolas de agua. El orden público se mantuvo inalterable".

Según parte del comandante J. Sánchez L.:

> "Antes de terminar, permítame US. hacerle presente que el digno capitán de navío don Juan G. More, se me presentó voluntario a bordo en el momento de la salida del monitor, solicitando cualquier puesto; y que tanto él como Leoncio Prado, cuya salud se encuentra notablemente quebrantada, el alférez de fragata don Francisco Forcelledo, ayudante de US. y el sub-teniente de artillería don Eduardo Lecca, han permanecido, durante este corto combate, sobre la torre al lado del que suscribe.

Según el comandante de la *Garibaldi*, el tren que había retrocedido en la mañana, reinició su viaje a Arica adonde arribó a las 2.50 p.m., aprovechando para enviar otra vez por el cónsul, quien permaneció todo el tiempo en él, y confirmando que no sufrió impacto alguno. El cónsul manifestó que ya había expedido pasaporte a un buen número de italianos que querían embarcarse en la *Garibaldi*. El plan, que se iniciaría el 28, consistía en conducir a Pisagua e Iquique a aquellos que

lo desearan; luego regresar por aquellos otros que quisieran dirigirse al norte.

Finalmente, el comandante italiano Marin, concluye su relato en la *Rivista Marittima* como sigue:

> "El evento del 27, especialmente las muertes que ocurrieron en el *Huáscar*, han producido, me parece, una penosa impresión entre los chilenos y aumentando la cólera, ya grande, contra los peruanos; no me sorprendería que la guerra adquiriese un 'carácter más bárbaro del que ha tenido hasta ahora'. Una persona que se cree bien informada me ha asegurado saber que se han mandado órdenes al comandante de la escuadra chilena para actuar sin más demora contra puertos habilitados e indefensos del litoral enemigo, a fin de aterrorizar a los peruanos y decidirlos a pedir la paz. Entre esos puertos está Chorrillos, que está a media hora por tren de Lima, y es el sitio donde la sociedad elegante de la capital va a pasar el verano. No sé qué fundamento puede tener esta noticia, pero todos los oficiales chilenos, con los cuales hemos conversado, dan por seguro que luego de la captura de Arica, toda la flota irá a operar contra el Callao".

Independientemente de lo opinado por Marin, el Gobierno en Lima también había apreciado que en una próxima fase, el área de Lima–Callao sería objeto de operaciones navales chilenas, y decidió establecer en la isla San Lorenzo una estación de vigías. Las resoluciones de la Secretaría de Marina de fecha 16 de marzo de 1880, decían:

> "Siendo conveniente tener durante la actual guerra, vigías en la isla de San Lorenzo, que observen a toda hora y comuniquen oportunamente los movimientos de los buques enemigos, a fin de evitar una sorpresa sobre el puerto del Callao: establécese en dicha isla, una estación de vigías, servida por un jefe, con el haber mensual de ocho libras esterlinas (8£), por un ayudante con el de siete libras (7£) y por un patrón de embarcación y cuatro marineros, con los sueldos asignados a estas clases en la escala de 17 de febrero último, debiendo además suministrárseles una ración de armada por plaza, y proporcionárseles una embarcación y los artículos necesarios para que puedan comunicarse pronto y fácilmente con las autoridades del puerto. Los gastos que demande el establecimiento de la estación citada, se consignarán en el Presupuesto General del ramo de Marina.
>
> Regístrese y comuníquese, haciéndose saber a la Comandancia General de Marina las prevenciones conducentes al buen servicio de los vigías establecidas por la presente resolución.- Rúbrica de S. E. *VILLAR*".

En la otra resolución se nombraba como jefe de la estación de vigías a Don Rosendo Melo, y como ayudante a Don Juan Quintana.

Terminado el combate del 27 de febrero, Condell asumió interinamente el comando del *Huáscar* y despachó a la *Magallanes* al mando del 2º comandante, teniente 1º J. T. Rogers al puerto de Ilo/Pacocha, para informar verbalmente al ministro R. Sotomayor, y al almirante G. Riveros, los detalles y pormenores del combate ocurrido en Arica, en particular la muerte del comandante Thompson y otros oficiales y tripulantes, así como de los daños materiales en ambos buques, y aquellos que pudieron apreciar en tierra.

Arce Folch, concluye con el relato del combate del 27:

> "Ambos buques (chilenos) siguieron alejándose al Oeste, quedando en consecuencia el *Manco Cápac* dueño del campo, regresando en seguida al puerto y tomando su fondeadero de costumbre, donde a las 5 p.m. recibió visitas de felicitación del benemérito contralmirante Lizardo Montero, General en Jefe del Primer Ejército del Sur, así como la de los señores comandantes de los buques de guerra neutrales *Garibaldi* italiano y *Chasseur* francés. Así terminó este nuestro primer combate llenos de júbilo en unión de nuestros camaradas los artilleros de las baterías y fuertes de la plaza que desplegaron pericia y valor en esta ocasión en que pudimos ofrendar un día de gloria a la patria".

Por su lado, el capitán de navío, Camilo N. Carrillo, jefe de la Batería del Morro, en su parte del 27 de febrero al jefe de Estado Mayor del Primer Ejército del Sur, expresa:

> "Que el señor contralmirante General en Jefe con varios jefes y oficiales del ejército han notado entusiasmo en todos los jefes, oficiales y tropa de las baterías del Morro, lo que me releva de recomendar su buen comportamiento; pero creo un deber hacer saber a US. que el señor capitán de navío J. G. More, el auditor general del Ejército doctor A. Gastón, los doctores G. Arbayza y J. A. Pérez y algunos otras personas que se presentaron a ofrecer sus servicios durante el combate han contribuido también con su entusiasmo y patriotismo. Las baterías del Morro han disparado 193 tiros en ambos cañoneos (1º y 3º tiempo) y no han tenido desgracia alguna que lamentar; la del Este no ha tomado parte. En cuanto a las baterías del Norte rompieron sus fuegos a 9 a.m. hasta que los buques enemigos se colocaron fuera de alcance, habiendo consumido 40 proyectiles. Durante el combate no ha ocurrido desgracia alguna que lamentar".

De los informes de Carrillo y Sánchez Lagomarsino, se deduce que More estuvo en la batería del Morro en los dos primeros combates y en el *Manco Cápac* en el combate de la tarde.

De todos los partes sobre el combate del 27 de febrero se ha confeccionado el cuadro que da el resultado general que sigue:

<table>
<tr><td colspan="2">DURACIÓN</td><td colspan="2">PARTICIPANTES</td></tr>
<tr><td>1º tiempo</td><td>50m.</td><td>Perú</td><td>Chile</td></tr>
<tr><td>2º tiempo</td><td>1h:00m.</td><td rowspan="3">Baterías de Morro
Fuerte Norte
Manco Cápac</td><td rowspan="3">Huáscar
Magallanes</td></tr>
<tr><td>3º tiempo</td><td>1h:30m.</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>3h:20m.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Muertes en el lado chileno (8)</td><td colspan="2">Muertes en el lado peruano (8)</td></tr>
<tr><td>Huáscar</td><td>Capitán de fragata Manuel Thompson
Aspirante E. Goicolea
6 tripulantes</td><td colspan="2">5 civiles
3 militares</td></tr>
</table>

Muertes en el lado chileno (8)		Heridos en el lado peruano (15)	
Huáscar	Teniente 1ro. E. Valverde Teniente 2do. T. Pérez 10 tripulantes	11 civiles 4 militares	
Magallanes	1 tripulante		
Impactos y/o averías en buques chilenos		Daños en instalaciones civiles y militares	
Huáscar	1 impacto derriba mástil o asta del compás magistral y bandera. 3 impactos en blindaje, con pocos daños. 1 impacto que daña bitácora y baranda en puente de proa. 3 impactos en blindaje de estribor, uno al costado de la escala real que deja fuera de combate al timonel que operaba el escandallo; otro atraviesa el trinquete por su medianía; otro que perfora la cocina. Falla en sinfín de cañón izquierdo de la torre, que lo inhabilita por 20 minutos. Falla en la planta de ingenierías que reduce su andar durante unos 30 minutos.	Baterías Ciudad *Manco Cápac*	Ninguno 7 casas particulares con daños. Daños en Aduana Daños en Club de la Unión. Incendio en depósito de carbon controlado. Lancha averiada en pescante. Cañón de 15 pulgadas obstruido con lanada que lo inhabilita varios minutos.
Magallanes	3 impactos en el casco de ninguna consecuencia.		
Munición consumida por buques chilenos (184)		Munición consumida en el lado peruano (244)	
Huáscar	De a 300 y 40 libras: 116	Batería Morro	193
Magallanes	De 115, 64, 74 y 20 libras: 68	Fuerte Norte	40
Ametralladora Hotchkiss, Gatling y rifles: 972		*Manco Cápac*	11

Del cuadro se puede apreciar que más afectados resultaron los buques bloqueadores en personal y material, y que los daños causados en la población fueron insignificantes para el tiempo que duró el bombardeo, la munición consumida y la cantada eficiencia artillera chilena.

El 3 de marzo llega al Callao el vapor *Lima*, procedente del sur, del cual el comandante general de Marina, García, obtiene información de la que da cuenta por telegrama al secretario de Marina, Villar, y que se refiere a:

– La llegada al Callao en calidad de pasajero el ex presidente de Bolivia, general H. Daza y su familia, en tránsito hacia Panamá;
– Asimismo, la del ex prefecto de Arequipa, Don Vidal García;
– Que el 25 el ejército chileno desembarcó en Ilo/Pacocha un efectivo de unos 9 000 hombres
– Finalmente, que el nuevo prefecto de Arequipa, don Alfonso Gonzáles Orbegoso (llegado a Arequipa el 14 de febrero), se preparaba a salir con todas sus fuerzas para hostilizar al enemigo.

En su editorial del 4 de marzo, *El Peruano* comenta que el 27 se había librado un combate en Arica entre el *Huáscar* y la *Magallanes* y las baterías del Morro, en el cual el primero resultó con averías, y cuya artillería logró causar nueve bajas en tierra, entre muertos y heridos. Asimismo, que según telegrama de Montero, en el combate también participó el *Manco Cápac* el cual le había acertado dos tiros al *Huáscar* que "lo atravesaron de popa a proa, matándole alguna gente y aun parece que a su mismo comandante, obligando a dicho buque, así como a la *Magallanes* a alejarse del Morro de Arica con bastantes averías", y concluía:

> "Tenemos formados dos grandes ejércitos y otro cuya organización se encuentra bastante adelantada, para poder reparar inmediatamente un desastre cualquiera. El 'insuceso' de su ataque naval a Arica, le habrá demostrado que los desastres, no han hecho perder el aliciente, ni la fe a nuestros incontrastables marinos y que su ejemplo estimulará más, si es posible, el patriotismo y el valor de nuestro ejército".

Sobre el combate del 27, *El Peruano* en su editorial del 10 de marzo expresaba:

> "El glorioso combate sostenido el 27 de febrero en las aguas de Arica por nuestro monitor *Manco Cápac* con el *Huáscar* y la *Magallanes*, que sostienen el bloqueo de ese puerto, habrá demostrado a nuestros enemigos que fue muy prematura su arrogante declaratoria de haber terminado su campaña naval contra el Perú y haber extinguido sus fuerzas marítimas.
>
> Al arrojo de sus marinos, que montaban una nave despreciada por nuestros enemigos, debe, pues, el Perú un nuevo triunfo, que no solo acredita que aún tenemos medios con qué disputarles todavía el imperio del mar, sino la campaña naval no ha terminado todavía, como lo proclamaba su petulante jactancia.
>
> El rechazo de las naves chilenas por nuestras baterías de Arica, es un feliz augurio de que igual suerte se espera a las envanecidas huestes, cuyas fáciles ventajas de San Francisco las han alucinado hasta esperar idénticos y tan inmerecidos favores de la suerte".

Por su parte *La Sociedad*, en relación al desembarco en Ilo/Pacocha y el combate del 27, hacía un llamado al patriotismo y a la victoria peruana que se esperaba y concluía como lo transcribe *El Peruano* en su edición del 5 de marzo:

> "Todo esto y la estrecha unión de toda la familia peruana en torno al Gobierno, nos hace esperar días de gloria para el Perú. Sí; porque no es posible

> que en la solemnidad de los momentos actuales y cuando el enemigo no cesa de trabajar por hacerse dueño y señor de nuestra soberanía e injuria de nuestros derechos, nosotros por miserias de partidos y por intereses efímeros, neguemos a la Patria el contingente de nuestras fuerzas".

El Peruano, por supuesto, en su condición de diario oficial, tenía que plantear las cosas dentro de una operación psicológica de apoyo al gobierno, pero no deja de ser interesante las casi diarias transcripciones de artículos de *La Patria,* diario de Piérola, y también de *La Sociedad*, que por ser proclive a la Iglesia, venía apoyando también al dictador.

7.2.2.3 Siete días de bombardeos: 29 de febrero al 6 de marzo de 1880[95]

La corbeta *Magallanes* llegó a Ilo/Pacocha en las primeras horas de la mañana del 28 de febrero, al mando del 2º comandante, teniente 1º J. P. Rogers, quien hizo entrega del parte de Condell, informando personalmente de los acontecimientos del 27 descritos en el párrafo anterior.

La reacción no demoró. El mismo 28 en la noche, zarparon para Arica el *Blanco*, *Angamos*, *Itata* y lancha–torpedo *Janequeo* de doble botalón. Viajaron a bordo del blindado, Sotomayor y Riveros. La fuerza amaneció en Arica el 29 reuniéndose con el *Huáscar*. Ambas autoridades recibieron el parte del 2º comandante accesitario del monitor, teniente 1º E. Valverde, y un segundo parte del comandante Condell de la *Magallanes*, y los testimonios verbales de lo ocurrido.

En vista de todo ello, se adoptaron varias decisiones como el traslado a Iquique, en el *Itata*, de los restos de Thompson, Goicolea y tripulantes muertos y de los heridos; el nombramiento de Condell como comandante del *Huáscar*, del capitán de corbeta Miguel Gaona como comandante de la *Magallanes*, del teniente 1º J. M. Simpson como 2º comandante del *Cochrane* y por último, aquella de la represalia.

En efecto, R. Sotomayor en su informe del 1º de marzo al Gobierno en Santiago expresa que, "con motivo de la agresión sorpresiva" que sufrieran los buques bloqueadores, "convine con el comandante en jefe de la Escuadra en romper y continuar las hostilidades contra las fortificaciones y población de aquel puerto por todo el tiempo que se creyera necesario".

El que las baterías peruanas en Arica hubieran iniciado una "agresión sorpresiva" contra la fuerza bloqueadora chilena en particular por la actitud provocadora de Thompson con el *Huáscar*, como se ha visto,

era desconocer el derecho de uno de los beligerantes a su defensa. Además, nada de sorpresivo había, desde que era natural que Thompson esperase un ataque.

A su vez, Riveros, en su informe del 1º de marzo en Pacocha al ministro de Guerra y Marina a.i. en Santiago, dice que ya en Arica el ministro en campaña Sotomayor le ordenó:

> "El bombardeo de la plaza sin exponer nuestros buques al tiro de los cañones de la población y fuertes contrarios por el *Huáscar* y *Angamos*, únicos buques provistos de artillería de retrocarga del último sistema y en posición, por tanto de efectuar la operación bajo esas circunstancias. El bombardeo ocupó todo el día de ayer (29) con excelente resultado en cuanto al alcance y precisión de la nueva artillería, pues los cañones enemigos fueron impotentes para alcanzar nuestras naves, que, en cambio, los herían con seguridad y buena puntería. A pesar de los daños causados a la población de Arica, esta no fue incendiada y he ordenado que el bombardeo continúe sin interrupción hasta creerlo suficiente".

Lo que sigue demostrará el desmentido a la tan cantada eficiencia de los bombardeos entre el domingo 29 de febrero y el sábado 6 de marzo, es decir 7 días, como para no dejar piedra sobre piedra, pero así no fue porque no se tomó en cuenta los principios de balística. El 29 el *Blanco* permaneció en Arica, pero sin participar en el bombardeo, y luego que Sotomayor y Riveros se dieron por satisfechos como se acaba de ver, regresaron en el blindado a Ilo/Pacocha el 1º de marzo, en tanto que la *Janequeo* lo haría el 2 de marzo.

No se abundará sobre los detalles de los cañones del *Angamos* y del *Huáscar*, porque ello se ha tratado en párrafos anteriores.

El resumen que sigue es un consolidado de los partes cursados por el jefe de la Batería del Morro, capitán de navío C. N. Carrillo, por el capitán de fragata J. Sánchez L., comandante del *Manco Cápac*, del subprefecto F. F. Sosa, y del Diario Personal que llevaba el capitán de corbeta Manuel I. Espinosa, 2º jefe de Carrillo, y que ha sido proporcionado gentilmente por el vicealmirante Pedro Gálvez Velarde. No se han encontrado los partes de los comandantes del *Huáscar* y *Magallanes* sobre el bombardeo de 7 días.

Los ataques fueron ejecutados por los buques citados contra el Morro, la población y el *Manco Cápac*, en un promedio de dos a tres veces por día, a diferentes horas, unas veces en simultáneo y otras separados, desde diferentes direcciones y en movimiento, para no ofrecer un blanco fijo; las distancias a que disparaban variaron entre 4 000/7 000 metros, con una media de 5 500 metros.

Un cuadro ilustrativo en *El Peruano* del 23 de marzo firmado por un corresponsal Arístides, resume el número de tiros disparados del 29 de febrero al 6 de marzo inclusive:

Fechas	Horas/minutos	Buques	Número de tiros	Total del día	Total acumulado
29 de febrero	11.00 am. 12.00 m.	*Angamos* *Huáscar*	19 39	58	
1º de marzo	11.07 am. 06.00 pm.	*Angamos* *Angamos* *Huáscar*	6 5 8	19	
2 de marzo	06.05 pm.	*Angamos*	5	5	
3 de marzo	09.57 am. 02.00 pm. 05.37 pm. 06.18 pm.	*Angamos* *Angamos* *Huáscar* *Angamos* *Huáscar*	5 2 5 5 4	21	
4 de marzo	11.33 am. 01.33 pm. 01.50 pm. 05.50 pm.	*Angamos* *Huáscar* *Angamos* *Angamos* *Huáscar*	4 9 1 5 6	26	
5 de marzo	12.00 m. 06.00 pm.	*Huáscar* *Angamos* *Angamos* *Huáscar*	4 2 3 2	11	
6 de marzo	06.00 pm.	*Huáscar* *Angamos*	6 5	11	150 *Angamos* 83 *Huáscar*
Según la misma fuente, el Morro a la 01.50 del 6 de marzo, disparó un tiro Vavasseur, 1 Parrott, 1 Voruz: Total 3					

Según los partes, el *Angamos* disparó 77 bombas y el *Huáscar* 75, arrojando un total de 152, un promedio de 21 diarias, que no hicieron mayores daños personales ni materiales en la población, ni en batería alguna de Arica. El servicio de trenes no se interrumpió. El tiempo promedio que la población sintió los efectos de los bombardeos, fue de 10 horas repartidas en los 7 días, o sea 1h:24m. diarios.

Por su parte, el jefe de la batería del Morro, Carrillo, ordenó disparar solo en contadas ocasiones, pues vista la distancia desde la cual los buques chilenos bombardeaban la plaza, resultaba un consumo inútil contestar todos los ataques. Por ese motivo, con el Vavasseur se disparó 5 tiros, con el Parrott 3 tiros, y con el Voruz 1 tiro, que hacen un total de 9.

La comparación entre *El Peruano* y el consolidado de los partes, arroja una diferencia de 2 tiros disparados por el enemigo, que es insignificante. Sin embargo, sí es significativa la diferencia entre los tiros disparados por el Morro.

El corresponsal de El *Nacional*, Gustavo Gutiérrez, comenta que el *Angamos* empleaba entre 7/8 minutos por tiro, y que por el humo de cada disparo se estimaba que "la cantidad de pólvora con que es cargado debe ser mucha".

El Peruano del 23 de marzo concluía:

> "En estos días de verdadera prueba se han portado con gran valor el general Montero, el JEFE DE ESTADO MAYOR, coronel La Torre, el Sub-prefecto señor Sosa, y todos los jefes y demás individuos que defendían las baterías y el Morro, siendo todos acreedores a la gratitud nacional; así mismo el comandante (Sánchez) Lagomarsino, el capitán de navío señor More, y todos los valientes que tripulan el monitor *Manco Cápac*. Gran entusiasmo del Ejército en Arica y Tacna".

Fuenzalida comenta que no se alcanzaron mayores resultados, excepto una granada que explotó muy cerca del *Manco Cápac*. Al respecto, el comandante Sánchez comenta que su buque no sufrió averías en todos esos días, excepto el 1º de marzo cuando al estallar una bomba hunde una de los lanchones fondeados a su alrededor, que le servían de defensa.

Pero las calderas continuaron representando un problema, y en ese sentido el 5 de marzo en la noche, la caldera de estribor quedó fuera de servicio, no por efecto de algún impacto enemigo, sino por una gran vía de agua. Al día siguiente iniciaban su reparación. Contaba pues solo con la caldera de babor. Las calderas chicas para accionar la máquina de la torre de artillería, en buen estado. Durante los 7 días del asedio, la dotación del *Manco Cápac* se mantuvo en zafarrancho de combate, día y noche, pero su artillería no logró entrar en acción, por estar siempre los buques chilenos fuera de su alcance. Desde antes del 27, una parte importante de la población había emigrado a Tacna. La que quedó en Arica sufrió estoicamente este asedio, y aquellos que pudieron dejaron sus casas y se establecieron en carpas.

Bulnes transcribe una carta de Sotomayor a Pinto, del 1º de marzo, en que dice:

> "No hay ya la menor duda que podemos destrozar el Callao sin que nuestros buques corran ningún riesgo. Lo mismo puede hacerse en todos los puertos fortificados como lo he prevenido oficialmente a Riveros, con la recomendación especial de no guardar ningún miramiento al enemigo".

Cabe recordar que a esa fecha los únicos puertos fortificados eran Arica y Callao.

El teniente Madan de la Marina inglesa, en un artículo sobre la guerra entre Perú y Chile, en el párrafo que trata de los bombardeos de Arica, hace la observación siguiente:

> "La lección que debe aprenderse es muy evidente. A menos que los grandes puertos en Inglaterra o en las colonias estén defendidos por cañones que tengan alcances iguales a los de nuestros probables enemigos, ellos estarán prácticamente indefensos si por alguna razón nuestros buques no están presentes".

El 7 de marzo, el *Angamos* regresa a Ilo/Pacocha, quedándose el *Huáscar* para mantener el bloqueo, sin que se produjeran nuevos combates hasta el 17 de marzo, cuando la *Unión* rompe el bloqueo. Según el diario de Manuel I. Espinosa, entre el 7 y 17 de marzo solo hubo entradas y salidas de buques de guerra neutrales: italiano, francés, alemán e inglés. En esa última fecha estaban el monitor y el *Matías Cousiño*, acción que se verá en otro párrafo. Después de 7 días los bombardeos, al creerlos suficientes, cesaron en cumplimiento de la orden de Riveros. En realidad fueron inútiles.

En Lima, cabe anotar, ante el desembarco y los 8 días de combate en Arica, primaba la "regeneración republicana" y en ese contexto se promulgan el 23 de marzo por la Secretaría de Hacienda y Comercio, dos decretos supremos: uno sobre la nueva moneda, consistente de 19 artículos, y otro sobre los detalles de su acuñación. Solo se transcribe el artículo 1º de uno de ellos. Hacía dos meses que se había establecido la libra esterlina, que resultaría reemplazada, pero no se especificó su equivalencia, dejándola al libre mercado.

> "Considerando
>
> 1º.- Que habiéndose adoptado provisionalmente la Libra Esterlina como moneda legal, ha llegado el caso de expedir la ley conforme a la cual debe fabricarse la moneda nacional;
>
> 2do.- Que por resolución de 14 de enero último, se ha declarado el oro como medio legal circulante; DECRETO:
>
> Art.1º.- La unidad monetaria en el Perú, será una moneda de oro con el peso de un gramo y 61 290 de gramo, con la ley de novecientos milésimos fino y la denominación de INCA. *N. DE PIÉROLA.- M. A. BARINAGA*"

En la Marina, sin embargo, se iban adoptando algunas decisiones que tendrían que ver con acciones navales y con las futuras fuerzas sutiles en el Callao. Así, después de estar algún tiempo en el retiro, se llama al servicio a José Gálvez, dándosele el grado de teniente 2º. Durante febrero se carenan en el dique las lanchas *Urcos* y *Arno*, y el transporte *Oroya*. En asuntos de personal está el nombramiento del ingeniero mecánico Francisco Rollete como superintendente de máquinas, en lugar del veterano inglés Samuel Cock, y ascienden a 1º maquinista al 2º maquinista Thomas W. Hughes, sobreviviente de Angamos, después de haber rendido un examen especial.

En el *Anexo F* se presenta una relación del personal del morro de Arica que participara en los combates de febrero, marzo y junio de 1880.

7.2.2.4 La incursión contra Mollendo y su saqueo[96]

En los primeros días de marzo de 1880, las fuerzas chilenas estaban ejecutando varias operaciones simultáneas: la ocupación de Ilo/Pacocha

y la consiguiente preparación para la campaña contra Moquegua; el bloqueo y bombardeo de Arica; el bloqueo de Mollendo; las incursiones navales contra el litoral al norte y sur del Callao, y las operaciones de limpieza en Tarapacá. Excepto esta última, las demás demandaban una participación naval, pero con algunos buques en recorrido y/o reparación, a Sotomayor no le era posible iniciar el bloqueo del Callao, operación a la cual el Gobierno de Santiago daba gran importancia, en el supuesto de que el Perú acosado en dos partes importantes de su territorio, se aviniera a solicitar la paz.

Para ese bloqueo se necesitaban los buques que cumplían tal tarea en Mollendo: *Chacabuco* y *O'Higgins*. Cabe anotar, sin embargo, que el 5 de marzo la *Chacabuco* fue relevada por la *Covadonga,* y en compañía del *Loa* procedieron a hostilizar puertos, como se ha dicho líneas arriba.

Asimismo, es pertinente recordar que en setiembre de 1879 el transporte *Limeña* llevó a Mollendo para su fortificación, cuatro cañones Dahlgren de a 100 lb/9", y uno Rodman de a 125 lb/10". Por razones que no se ha podido precisar, esta artillería no fue instalada y cuando ocurre la incursión contra Mollendo, hacía ya dos a tres meses que había sido enviada a Arequipa. Mollendo era, pues, un puerto no fortificado. Su guarnición se reducía a unas decenas de soldados, aunque para la inteligencia chilena el puerto estaba fortificado y su guarnición constaba de 150 hombres, de la Columna Mollendo.

G. Bulnes, en su historia, transcribe una nota de Sotomayor al presidente Pinto, de fecha 4 de marzo:

> "Mientras viene la *Pilcomayo*, hemos acordado con Riveros y el general Escala, hacer un desembarco en Mollendito para ocupar Mollendo, destruir el muelle, puentes del ferrocarril y sus baterías. Esta hostilidad tiene por objeto suspender el bloqueo de Mollendo que nos consume dos buques y establecer el del Callao".

Evidentemente, esa destrucción eliminaría el comercio exterior de varios departamentos del sur, la conexión por ferrocarril con Arequipa tan necesaria para atender los requerimientos logísticos del Segundo Ejército del Sur, en formación, las comunicaciones por telégrafo y cable con Lima. Afectaría, sin la menor duda, intereses peruanos y de residentes neutrales.

Ekdahl comenta sobre el tema de la destrucción:

> "Ninguna duda tuvo el Ministro Sotomayor sobre el derecho que tenía Chile para ejecutar la destrucción de esos bienes fiscales del Perú; pues tanto el ferrocarril y el telégrafo, como el muelle y las lanchas de la caleta eran evidentemente elementos que formaban parte de la Defensa Nacional peruana. Algo más delicada era la cuestión de la Aduana".

A su vez, Bulnes comenta:

> "Chile estaba autorizado para privarlo (al Perú) de cuantos elementos podía utilizar contra él (Chile). La medida era dura, pero justificada. Pero siendo justa en

estricto derecho, mejor fuera que la expedición no hubiera tenido lugar, porque la destrucción no resuelve sino que irrita, y si lo que se procuraba era obligar al Perú a suscribir la paz, no era ese el camino de conseguirla".

Conceptuoso discurrir de Bulnes, muchos años después de la guerra, pero cuando se decide la operación estaban en plena vigencia las instrucciones para endurecer la guerra, como se ha visto, sin mayor consideración a la protesta que el cuerpo diplomático residente en Chile presentara ante el Ministerio de Relaciones Exteriores. Mas, como se dice, la guerra es la guerra, y si hay que destruir, pues hacerlo, pero para ello y evitar desmanes, se requiere de liderazgo y control real y efectivo sobre la tropa.

Según el Censo General de población de 1876, la población de Mollendo era del orden de 1 434; la de Mejía 58; la de Ensenada 22, y la de Tambo 102. A raíz de la guerra una buena parte de la población había emigrado hacia Arequipa, quedando un reducido número de extranjeros, en su mayor parte italianos, según Ekdahl, quien agrega:

"Cierto número de las casas era de construcción buena, aunque ligera. Los habitantes restantes eran muy pobres. La población está situada en la angosta playa entre los altos cerros y el mar. La caleta es enteramente abierta; el desembarque es sumamente difícil, aun cuando el mar se encuentre completamente tranquilo; estando agitado, no es posible embarcar ni desembarcar nada. Tres leguas al Norte de Mollendo se encuentra la caleta de Islay. Entre ella y Mollendo corre por los cerros un camino áspero y accidentado".

Un comité de damas de Arequipa dirigió el viernes 19 de marzo una comunicación a diversas personalidades, pidiendo el apoyo caritativo para más de quinientas personas, emigradas de Mollendo con motivo de la incursión, y que estaban en "lamentable estado de indigencia, pues apenas han podido salvar sus vidas".

La historia, descripción e importancia de Arica, Mollendo, Islay y las caletas intermedias, incluso fotografías y mapas, están descritas en los Tomos VIII, IX y en la Monografía de los Puertos, de la *Historia Marítima del Perú*, lo que releva de algunos comentarios, pero se consignan los que siguen:

"El ferrocarril de Mollendo a Arequipa fue inaugurado en 1871, desplazando el puerto de Mollendo al de Islay, que quedó prácticamente abandonado. Mollendo, sin embargo, solo contaba con un pequeño muelle de pilotes de hierro, traído desde Europa para las labores de descarga del material y otros para la obra férrea.

Mollendo es una caleta abierta y sin abrigo ninguno para la marejada constante del SO, lo que dificultaba las operaciones de embarque y desembarque. Las bravezas del mar son frecuentes y aunque no ofrecían peligros ordinarios para los buques por ser bueno el tenedero, dice García y García en su Derrotero de 1870, llegan sí en algunos casos a impedir la descarga por dos o tres días consecutivos, y aun la comunicación con tierra, particularmente en los meses de junio y setiembre.

> Casi 9 millas al Oeste de Mollendo, está la caleta de Islay con un pequeño muelle de pilotes de hierro, y plataforma de madera, de donde sale un plano inclinado de unos 84 metros de largo por el que se comunica con la Aduana. El camino a Mollendo por los cerros, era áspero y accidentado. Por muchos años atendió el comercio exterior y de cabotaje de Arequipa, hasta su clausura en 1871 como se ha dicho.
>
> A poca distancia al Norte de Islay, se abre una pequeña caleta con playa de arena, y abrigada. Se llama Matarani. Tres millas al Norte hay otra playa pequeña y con fondeadero para embarcaciones menores, llamada Mollendito. Esta playa está pues al NO de Mollendo y no al Sur, como se expresa en algunos partes chilenos.
>
> La línea férrea hacia Arequipa salía de Mollendo. Según Ekdahl, la estación era considerada allá, en esa época, como 'la mejor de Sud América, siendo esta línea férrea en su totalidad, de una construcción tan sólida como prolija'. Su recorrido inicial hacia el Sur cerca de la costa, pasa por dos estaciones: Mejía y Ensenada; luego toma una dirección hacia el interior paralela al río Tambo hasta la estación de este nombre y sigue su desarrollo hacia la Ciudad Blanca en una longitud de 173 kilómetros. Arequipa está a 2 300 metros sobre el nivel del mar. El viaje de subida toma unas 9 horas, y de otras 8 al regreso. Las estaciones Mejía y Ensenada toman su nombre de dos caletas situadas al Sureste de Mollendo a 5 y 11 millas respectivamente, cuyas playas se usaban y usan como balneario durante el verano. La caleta Mejía no presenta abrigo ninguno, dice García y García, y de continuo es fuerte la reventazón en la playa".

Tomada, pues, la decisión, el lunes 8 de marzo zarpó de Ilo/Pacocha un convoy conformado por el *Blanco*, el *Amazonas* y el *Lamar*, que conducía 2 148 hombres, incluyendo zapadores, tropa de caballería, y elementos del cuerpo de ingenieros, al mando del jefe de la 4º División, coronel O. Barboza, llevando al señor Máximo R. Lira, secretario del ministro Sotomayor, al comandante Baldomero Dublé Almeida, al capitán de ingenieros Augusto Orrego y al mecánico Arturo Villareal. Barboza solo recibió instrucciones verbales para cumplir con la misión de destruir los objetivos físicos anotados, más "desarmar una locomotora y transportarla a Ilo donde hacía gran falta y también algunas máquinas de la maestranza que tenía la empresa del ferrocarril de Arequipa". Quizá no se emitieron instrucciones escritas para Barboza, dejándole carta blanca.

La operación conjunta de embarque y desembarque estaría a cargo del contralmirante G. Riveros con su insignia en el *Blanco*, y del comandante de la *O'Higgins*, capitán de fragata J. Montt.

Según informó Riveros en su parte a Sotomayor del domingo 14 de marzo, en la noche del 8/9 de marzo, el *Amazonas* y *Lamar* se dirigieron a Islay para desembarcar la tropa, pero antes un pequeño destacamento lo hizo en una "pequeña y oculta caleta" (Matarani) con el fin de cortar el telégrafo, hecho lo cual la división desembarcó por Islay. A las 9 a.m. del miércoles 9 toda ella estaba en tierra y se dirigía hacia Mollendo. El

Blanco hizo *rendez–vous* con la *O'Higgins* y *Covadonga* entrando a Mollendo el 9 en la mañana.

También según Riveros, el pueblo estaba abandonado y las baterías no existían. Todo ello facilitó la ocupación de Mollendo. Barboza procedió a destruir: muelle, grúa a vapor, lanchas, telégrafos, puentes, maestranza, estación del ferrocarril y todo el material rodante del mismo, operación que terminó el sábado 13. El comandante de la *Covadonga* recibió y cumplió con la orden de destruir el muelle y aduana de Islay. Riveros anota:

> "En los buques de la escuadra se embarcó algunos artículos de propiedad fiscal enemiga, como cabos de alambre, alambre telegráfico, embarcaciones menores y una grúa a vapor. Cumplida la misión, las tropas se embarcaron el (sábado) 13, una parte por Islay y el resto por Mollendo. El (domingo) 14 a las 7 a.m. fondeaba el convoy (en Ilo/Pacocha) con su botín. En Mollendo solo quedó la *Covadonga* para mantener el bloqueo".

El parte de Riveros, curiosamente, nada dice sobre los desmanes, ni siquiera menciona los incendios que echaban llamas y humo al momento de zarpar el convoy. ¿Nada le dijo Barboza? ¿Sabía de los desmanes pero lo omitió en su parte? Claro está, la responsabilidad de las acciones en tierra era de Barboza, pero es extraño que no le comentara a Riveros los hechos en tierra.

Lo sucedido en la primera incursión a Ilo y esta de Mollendo, más las destrucciones en los puertos de la costa al norte y sur del Callao, y aquellas del Atila del Pacífico que vendrían en corto plazo, constituían advertencias de lo que habría de suceder en enero de 1881.

Curiosamente, en ninguna de las reseñas de las propiedades destruídas en Mollendo, tanto en los informes chilenos como peruanos, se mencionan acciones realizadas para interrumpir la comunicación por el cable submarino, que tenía enlace directo con Arica y Lima.

Lo ocurrido en Mollendo tiene dos aspectos: uno, la incursión de Barboza a lo largo de la línea férrea; y otro, los desmanes que en su ausencia cometen las tropas en la población.

Barboza sale de Mollendo a las 3 a.m. del miércoles 10 para la estación Mejía; el jueves 11 sale hacia la estación Ensenada, que destruye. Al ver llegar tropas peruanas procedentes de Arequipa por tren, se repliega hacia Mollendo y al pasar por la estación Mejía la destruye e incendia.

En cuanto a los desmanes, es apropiado transcribir lo que relata Bulnes al respecto.

> "Síntomas de indisciplina se notaron desde que la división bajó a tierra especialmente en el regimiento Nº 3 formado con repatriados del Perú, con los expulsados del país, echados casi a empujones a los botes, ellos y su familias, al principio de la guerra, en espera de un vapor que los condujese a Chile. Eran las reliquias del éxodo de un pueblo de trabajadores repartidos en las faenas del guano y salitre, lanzados en plazo perentorio por el Gobierno de Prado, sin

víveres, perdiendo sus escasos muebles y utensilios domésticos. Era conocido en el ejército el encono de esa tropa, y su resolución de hacer pagar caros los ultrajes. Un cuerpo en esas condiciones necesitaba una vigilancia muy especial y tener a su frente un jefe capaz de mantener la disciplina, con su ascendiente personal como eran Lagos o Lynch. Desgraciadamente el que lo mandaba no tenía esas excepcionales condiciones y además estaba desconceptuado ante sus subalternos por la prensa de Santiago y de Valparaíso que había hecho comentarios poco favorables sobre su conducta en las acciones de guerra en que había figurado. No era, pues, el hombre capaz de refrenar los instintos de venganza de los soldados en una operación como la que se realizaba. Esta circunstancia obligaba al jefe de la división a ser más vigilante con ese cuerpo y a no perderlo de vista.

Por otra parte, en una empresa como la de Mollendo, el soldado va a sangre fría a colocar dinamita en obras públicas, a destruir objetos y valores que le pueden servir y que tal vez codicia, y entonces instintivamente se pregunta: ¿qué mal hay en que me apropie esa mercadería que se va a perder sin beneficio para nadie? y ante esta duda la indisciplina se relaja y la noción del derecho y del deber se oscurecen. Esto fue lo que pasó en Mollendo.

La división Barboza entró a Mollendo el 9 de marzo a mediodía y los cuerpos acamparon fuera de la ciudad. Inmediatamente pudo percibirse lo que iba a suceder. Refiere Barboza en su parte oficial que encontró al atardecer en las afueras del pueblo soldados del 3ro. y de otros cuerpos, sin oficiales, lo que ya era una irregularidad muy sospechosa. Interrogados le contestaron: unos, que no se les había prohibido salir del cuartel; otros, que andaban sin permiso. Barboza que era perspicaz y conocedor de los instintos del soldado, debió comprender lo que eso significaba, porque luego dispuso que al siguiente día temprano se reembarcase un batallón del regimiento Nº 3.

Creyó que con eso todo volvería a sus rieles y esa misma tarde mandó alistar una columna de quinientos hombres para que marchase con él antes del amanecer del siguiente día a la estación de Mejía a sorprender la guarnición que se había retirado del pueblo. Durante su ausencia se produjeron lamentables excesos. Había circulado la noticia en la escuadra y en tierra que se iba a incendiar la aduana con aquella parte de sus existencias que pertenecía al Gobierno peruano y antes que eso sucediera, la tropa se propuso salvar en su provecho las especies que se iban a destruir. Los marineros que servían los botes enviados para el reembarque se unieron con los soldados del 3ª y juntos se lanzaron a saquear la aduana, pero habiendo encontrado en el rebusque de la mercadería cajones con alcohol se embriagaron, y desobedecieron a los oficiales que querían contenerlos. Por supuesto el embarque proyectado se frustró. Lo más lamentable fue que dos o tres oficiales se asociaron a ellos en estas vergonzosas escenas de desmoralización.

Barboza contramarchó a Mollendo, adonde llegó en la tarde de ese día, y allí pudo imponerse de los graves sucesos que se habían verificado en su ausencia.

Determinó entonces reembarcar la división, una parte en Islay, y la otra en Mollendo. Un piquete de 25 hombres con dos oficiales se ocupó de reunir a los dispersos que no se habían presentado a sus cuarteles, pero durante la marcha se desertaron cerca de 100 más, los que pusieron fuego a las casas produciendo un incendio que consumió una parte considerable de la población. En esas

condiciones se reembarcó la división el 11 de marzo. Hubo incidentes personales de mucha gravedad. Tres oficiales fueron denunciados por sus jefes como copartícipes de esos abusos; y otro fue herido de una puñalada por un cabo. El muelle de Mollendo, la estación del ferrocarril, el material rodante que Barboza encontró en el interior, la maestranza, la oficina del telégrafo y la estación del ferrocarril fueron destruídos.

Ello debió ser un terrible desengaño para los que daban importancia a campañas de merodeo de la clase de la actual y si de algo sirve la triste relación de lo sucedido es para poner de manifiesto los peligros que entrañan, si no son dirigidas por un hombre de condiciones excepcionales. No es difícil calcular la indignación que estos hechos despertaron en Chile.

Lo más grave, la coronación de este triste episodio, es que los delitos cometidos quedaron impunes. El general Escala, inspirándose en los informes de un civil de malos antecedentes, que acompañó la expedición a título de curioso, y desoyendo los denuncios que se le hicieron oficialmente, se puso del lado de los que excusaban las faltas. Digo esto es lo más grave, porque toda fuerza armada puede incurrir en faltas a la disciplina y a la moral. La historia está llena de ejemplos de esta clase. Esos delitos no afectan al país bajo cuya bandera se cometen, cuando son reprimidos con energía, no así cuando los encargados de la reparación se muestran blandos, como sucedió esta vez.

La expedición a Mollendo ocurrió en los últimos días que permaneció al frente del ejército el general Escala. Cuando el coronel Barboza envió al Cuartel General su parte oficial aquel había dejado el mando y lo reemplazaba Baquedano, el cual, de otro temple que su antecesor, reprobó lo sucedido y también la estratagema de las ramas, estimándola contraria al honor y dignidad militar.

A consecuencia de estos hechos el país hubo de pasar por la vergüenza de recibir una nota del jefe de las fuerzas navales de la República francesa en el Pacífico, el almirante Bayane (sic) du Petit-Thouars, (que según Ekdahl había presenciado los sucesos en tierra) dirigida a Riveros en la cual le decía que llamaba su atención 'a las graves consecuencias que podrían resultar para los franceses y en general para los súbditos de las potencias neutrales con la repetición de los actos ejecutados en Mollendo'".

Bulnes consigna párrafos de cartas de Lira a Sotomayor, de Altamirano a Santa María, de Gandarillas a Sotomayor, de Santa María a Sotomayor condenando este acto. Solo se reproduce la de Pinto a Sotomayor: "Marzo 21. La conducta del 3ro. es vergonzosa y es preciso castigar a los culpables con la mayor severidad".

El prefecto de Arequipa, C. Alfonso Gonzales Orbegoso, en su parte al secretario de Guerra, coronel Iglesias, del miércoles 17 de marzo, da cuenta que el martes 9 de marzo a la 1 p.m. recibe un telegrama (no dice de dónde) alertándolo del desembarco chileno por Islay, ocupando sorpresivamente Mollendo, pues a pesar del bloqueo que se mantenía desde diciembre no se habían dado indicios de ello. Los bloqueadores patrullaban entre Islay y Mejía, normalmente. La guarnición de nacionales en número de 150 se retiró de Mejía y procedió a Tambo, junto con la guarnición de artillería de Tambo, pues la fuerza chilena y

su armamento eran superiores. Orbegoso pudo organizar de inmediato una fuerza de 700 hombres, con el apoyo del pueblo arequipeño. Así, el miércoles 10 en la madrugada salió con 700 hombres en trenes especiales que la empresa preparó con gran prontitud. A las 5.10 p.m. del 10 llegaban a Tambo, no pudiendo llegar antes por la mala calidad del carbón consumido. Antes de llegar a Tambo, el mando de esa fuerza recayó en el coronel Juan F. Goyzueta. Desde Tambo destacó avanzadas a la estación Ensenada ocupada por el enemigo, que huyó.

En la tarde del viernes 12 de marzo, Orbegoso reúne un Consejo de Guerra que acuerda la inmediata recuperación de Mollendo. Al poco rato recibe información de que el enemigo ya no estaba en Mejía y, por lo tanto, se dirige a Ensenada por tren, de noche y en silencio. Encontraron carros incendiados y en otros todo listo para hacer lo mismo, lo que demostraba una fuga precipitada.

Con el mayor sigilo siguen a pie hacia Mejía, adonde llegan a las 3 a.m. del sábado 13, pero ya el enemigo no estaba, y confirmando con los indicios encontrados la fuga precipitada. Pero todo en la estación estaba destruído e incendiado y saqueadas las casas. Durante la mañana de este día decidieron seguir a las alturas de Mollendo, pues en Mejía quedaban expuestos al bombardeo por los buques enemigos. Ya en su puesto, un nuevo consejo de guerra decide que era más seguro y ventajoso estacionarse en Tambo, y así en la madrugada del domingo 14 llegaban a dicha estación, enterándose que el enemigo se había embarcado, dejando indicios de que ello ocurrió en desorden y confusión.

En Mollendo, Orbegoso encontró que la aduana y almacenes fiscales no estaban incendiados, ni se había concluído de incendiar el muelle, en el que se habían dejado muchos de los objetos robados, como sacos de harina, etc.

Mollendo presentaba un aspecto mucho más desolador que Mejía. La maestranza, la estación del ferrocarril, una parte de la población incluída la iglesia, estaban en cenizas; además, la maestranza destrozada; se había saqueado y violado a las mujeres; robado y maltratado a muchos extranjeros.

Los extranjeros residentes y el comandante de un buque de guerra francés, llegado de Ilo/Pacocha, comentaban que los invasores fueron del orden de 2 500, bien armados, número superior a los mil que el prefecto había reunido.

Orbegoso comenta que las pérdidas en Mollendo y línea férrea habrían sido menores si los agentes comerciales se hubiesen apresurado a despachar sus mercaderías conforme al decreto del lunes 8 de marzo que puso en su conocimiento por telegrama del mismo día.

Desaparecido el peligro, reparadas la vía férrea y la tubería de agua, terminada casi la reparación del telégrafo, resguardadas las mercaderías

abandonadas, regresaron a sus puestos las autoridades y empleados de Mollendo. Orbegoso regresó a Arequipa con la fuerza de nacionales con que saliera el martes 9.

Cuando ocurre la incursión a Mollendo, el capitán de puerto era el capitán de fragata Antonio C. de la Guerra, nombrado el sábado 10 de enero de 1880 en reemplazo de Pantaleón Fernandini. En viaje a su nuevo destino, desembarcó en Quilca, viajando por tierra a Mollendo. No se ha encontrado el parte de De la Guerra sobre lo sucedido, pero a estar por el informe del comandante Alayza, que lo relevara el 12 de abril, De la Guerra sí lo envió en su oportunidad.

Se ha encontrado, en cambio, el de su sucesor, el capitán de corbeta Enrique N. Alayza. Según informe de este jefe al comandante general de Marina del lunes 12 de abril de 1880, en circunstancia de encontrarse en Torata restableciéndose de una afección pulmonar contraída durante su estadía en el *Manco Cápac* en Arica, del cual era su 2º comandante, recibe de aquel el sábado 13 de marzo, un oficio del sábado 31 de enero transcribiéndole la resolución del viernes 30, por la que se le nombraba capitán de puerto de Mollendo, en reemplazo de De la Guerra.

Aun cuando no se hallaba restablecido del todo, inicia viaje hacia su nuevo destino, al cual llega el sábado 10 de abril, después de un largo y penoso recorrido por tierra, primero en razón de las operaciones chilenas en Moquegua, y luego por la carencia de recursos económicos. De inmediato recibe el cargo según inventario que firman ambos jefes, y que adjunta a su informe.

En la misma fecha, pero en documento aparte, Alayza manifiesta al comandante general de Marina su apreciación:

> "Por consecuencia del robo e incendio de esta población ocasionado por las fuerzas enemigas en la invasión del día 9 y siguientes del mes de marzo, han emigrado todos los habitantes inclusive la matrícula y gente de la capitanía, no habiendo quedado más que el Sub-prefecto, unos pocos empleados del ferrocarril y unos 20 individuos de la Guardia Nacional sustentados hasta hoy con los pocos víveres que aún quedan pertenecientes al Estado.
>
> Sin embargo de que mi antecesor había dado oportunamente a US. cuenta detallada de esos acontecimientos, creo de mi deber hacerle prresente que el estado del puerto es 'lamentable'. La Aduana, estaciones del ferrocarril, Factorías y gran parte de la población ha sido saqueada y después incendiados. El muelle destruído en parte e inutilizado del todo los pescantes y embarcaciones menores, inclusive la de esta capitanía. En la oficina no existen libros, lámparas ni útiles de escritorio, reducida únicamente a los que constan en el inventario. Finalmente, la carencia absoluta de todo recurso aun de los más indispensables para la subsistencia hace 'inhabitable' el puerto".

El Peruano del sábado 27 de marzo, en su Sección Editorial, comenta sobre los salvajes atentados cometidos por las tropas chilenas desembarcadas en el puerto de Mollendo e Islay. Se calcula, dice, en tres millones el importe de los daños causados, habiendo recaído

algunos de ellos en propiedades particulares o de neutrales, cuyos dueños organizan ya el expediente de sus respectivas reclamaciones. En otro párrafo expresa la satisfacción que se ha experimentado al ver la noble y patriótica actitud del heroico pueblo de Arequipa, secundado por el vecino departamento de Puno, que al saber del desembarco en Mollendo, corrieron presurosos a enrolarse en las filas de los que marchan a repeler y castigar a los profanadores de su territorio.

El Peruano del martes 30 de marzo inserta un artículo de *La Bolsa* de Arequipa, que después de describir las operaciones chilenas y peruanas, expresa:

> "En suma Mollendo ha sido arrasado. La estación del ferrocarril y la magnífica máquina y acabada factoría, fueron arrasadas completamente por medio de polvorazos de dinamita. En los primeros momentos de la ocupación del puerto, los cónsules existentes en este pudieron entenderse con los jefes militares, y evitar que fuese saqueada la aduana. Después fue imposible contener el pillaje, y los licores especialmente, eran extraídos por la tropa. Los soldados en completa beodez, desobedecían las órdenes de sus superiores, y solo un batallón menos desmoralizado que los otros, sirvió de respeto para que los jefes y oficiales no fueran degollados".

Por su parte, R. Melo refiere que "aquella división (de Barboza) fue hasta Mollendo primero y después a Ensenada y Mejía, dejando en todos esos lugares desguarnecidos la huella de su paso; robos, incendios, profanaciones, violencias, infamias cuyo recuerdo se conservará en el Perú de generación en generación".

El ministro norteamericano Christiancy, en su informe del martes 23 de marzo al secretario de Estado, Evarts, comenta sobre la incursión a Mollendo, pero que si bien no hay todavía información oficial, él había tenido una conversación con el ministro inglés informado a su vez por el cónsul británico (en Mollendo), de que los hechos eran una vergüenza para la guerra civilizada. Según otros comentarios, que Christiancy benévolamente se inclinaba a creer, los desmanes se debían a que unos marineros y soldados al saquear la aduana, se embriagaron con los licores que encontraron, llevándolos a tales excesos, y que las autoridades chilenas tenían la intención de abrirles juicio. "Espero, decía Christiancy, que en nombre de la humanidad esa sea una versión real".

Luego refiere que el Gobierno chileno ha dado orden a su escuadra de destruir todos los puertos y sus elementos, y que los neutrales ingleses, americanos, franceses, italianos y alemanes, "en cuyas manos colectivamente está la mayoría de los negocios y propiedades en estos puertos, miles de los cuales si son atacados sin aviso, u oportunidad para retirarse ellos mismos o sus propiedades fuera de peligro, corren el riesgo de perder sus vidas, o si salen con vida, quedarán sin un centavo, como ya los hay muchos".

Luego, en otra carta también del 24 de marzo, Christiancy se refiere

al bombardeo de Eten sin aviso previo, y que se espera que los chilenos sigan igual actitud en otros puertos.

> "Esta manera de conducir la guerra por Chile ha causado un fuerte malestar entre los representantes de los países neutrales: Inglaterra, Alemania, Italia y Francia. Se ha sugerido una protesta del cuerpo diplomático, y el representante de uno de los primeros, del que menos habría esperado, que tiene una poderosa fuerza naval aquí (cuyo nombre no estoy autorizado a mencionar) (pero que evidentemente era el ministro inglés), ha sugerido que el cuerpo no solo proteste contra los ataques hechos sin aviso contra ciudadanos pacíficos de pueblos desarmados, sino que insista en que antes de que cualquier ciudad en la costa, incluído Callao, sea bombardeada, se dé un plazo razonable para que los habitantes, y especialmente los neutrales, se retiren del peligro incluso con sus propiedades, y para que todos los cónsules extranjeros se lleven sus archivos y efectos a algún lugar seguro; y que si estas exigencias razonables no se cumplen, se estacionen los buques de guerra neutrales entre la escuadra chilena y la costa, con la orden de devolver cualquier disparo que la escuadra agresora haga contra la ciudad.
>
> Sin duda habrá una reunión del cuerpo diplomático dentro de algunos días, y de realizarse trataré de actuar fríamente y con circunspección; y entretanto evitaré protestar contra cualquiera de los medios regulares o legítimos que use cualquier beligerante en concordancia con las prácticas más humanitarias de la guerra moderna para debilitar a su adversario, aunque estaré presto a unirme a cualquier protesta contra aquellos medios que apoyen aquellas prácticas salvajes o semibárbaras de épocas pasadas, condenadas por los códigos más humanitarios de la guerra moderna. Lo humanitario tiene algunos derechos, mucho más elevados que aquellos de los beligerantes".

Si bien en el párrafo 5 de este capítulo se ha enumerado una serie de operaciones de la escuadra chilena contra el litoral, estas recrudecieron en el mes de marzo, en cumplimiento de la orden ya referida de destruir los puertos peruanos y todos los elementos de carguío. Ahora bien, las diversas autoridades informaban a Piérola por telegrama, aunque con cierto retraso a veces, y cuyos textos eran transcritos en *El Peruano* para conocimiento de la población.

En ese orden de ideas, el miércoles 10 de marzo, la *Chacabuco* y el *Loa* arribaron a Lobos de Afuera, en donde destruyeron el muelle incendiándolo y las plataformas de carga, seis lanchas y se embarcó una veintena de animales. El domingo 14 de marzo arribaron a Eten y bombardearon la población, dirigiéndose luego a Pimentel. También estuvieron en Lobos de Tierra. Terminadas estas operaciones en el norte, se dirigieron al sur, siendo avistados el miércoles 17 a la altura de Pisco. El viernes 19 de marzo entraron a las islas Chincha en donde quemaron lanchas, la plataforma de embarque y el muelle, capturando dos botes y una balandra. Luego procedieron a bahía Independencia, en donde también incendiaron los elementos portuarios que quedaban.

7.2.2.5 Actividades de la Unión *en el Callao*[97]

Conforme a lo expresado en el párrafo 2.1.9.4, la *Unión* permaneció en el Callao desde fines de diciembre hasta el viernes 12 de marzo 1880. Durante este lapso, sus actividades fueron de carácter rutinario, registrándose, conforme al Libro de Guardias: altas y bajas de personal, recepción de artículos navales, víveres, vestuario, Listas de Revista de Comisario, pago de haberes, reparaciones en la planta de ingeniería, mantenimiento y conservación del buque en general y artillería, abastecimiento de carbón rechazando el de mala calidad y ejercicios doctrinales en puerto. El lunes12 y martes 13 de enero de 1880 realizó ejercicios de tiro real en la mar en la zona de la isla de San Lorenzo.

Algunas de las actividades, según constan en el Libro de Guardias de la corbeta, es de interés resaltar.

Miércoles 31 de diciembre de 1879	El Arsenal entregó 2 cañones Armstrong de a 12 lb, de fierro, con sus montajes, elementos y accesorios, que se montaron en la toldilla.
Sábado 3 de enero de l880	S. E. el Presidente se embarcó en el *Talismán*, que lo llevó y trajo de regreso, a la isla San Lorenzo. Cabe anotar que el domingo 28 de diciembre, la corbeta fue visitada por su S. E. el Jefe Supremo de la República acompañado de los Secretarios de Guerra, de Marina y de Fomento, rindiéndosele los honores correspondientes. Como protección antitorpedo, se instalaron en el mar por el costado de afuera, una serie de perchas unidas en fila.
Lunes 12 de enero de 1880	Se enviaron al Parque General de Artillería 130 rifles peruanos, 130 bayonetas y 18 500 tiros a bala, en cumplimeinto de una disposición del secretario de Marina, para que fueran cambiados por Peabody–Martini, de los cuales solo recibió 76, visto que en el Parque solo había en existencia ese número, aparte de que las bayonetas recibidas carecían de vaina. El comandante Villavicencio solicitó a la Mayoría de Órdenes que se completase el saldo con carabinas Evans, aparentes para armar a la tripulación. Como solo se recibieron 100 tiros por rifle, solicitaba que se le dieran 200 para poder entrenar a la tripulación que los usaba por primera vez, aparte de ser muy reducida para un combate, pues el rifle Peabody tiene un alto régimen de fuego. Tramitado el asunto ante el secretario de Marina, este lo hizo a su vez el 14 de enero ante el secretario de Guerra sin reducciones, pues eran elementos necesarios para completar el armamento menor de la corbeta
Sábado 17 de enero de 1880	Se remitió al *Marañón,* dos torpedos Harvey con sus respectivas boyas.

Sábado 24 de enero de 1880	El contramaestre Francisco Jesús, falleció a consecuencia de un ataque del grumete Gregorio Roca con arma cortante. El occiso recibió los honores de Ordenanza y cristiana sepultura. El grumete Roca quedó detenido a bordo y con centinela de vista. Al día siguiente se iniciaron las investigaciones del caso. El 10 de febrero sesionó a bordo durante varias horas, el Consejo de Guerra Ordinario. El 20 de febrero a la 1.30 p.m. se dio lectura a la sentencia del reo G. Roca, condenándolo a la pena capital. En el acto quedó en capilla. A las 4.15 a.m. del 21 se celebró una misa y el reo comulgó. A las 11 a.m. en el castillo de proa se cumplió la sentencia, del modo y manera como prescribían las Ordenanzas Navales, asistiendo 4 jefes del ejército. El reo estuvo acompañado por el capellán de la Escuela de Aspirantes de Marina. Luego, la gente formó a popa y el comandante Villavicencio, según el Libro de Guardia, les dirigió las palabras siguientes "Acabamos de presenciar el cumplimiento de la pena que las Ordenanzas imponen al homicida. La conservación de la moral militar exige la ejecución de sus servicios, prescripciones sin las cuales no puede existir aquella. Yo, en cumplimiento del deber y de la ley os llevaré a la gloria en honra y provecho para la patria". El mismo 21 Villavisencio informaba al comandante general de Marina del cumplimiento de la sentencia. "Dicho individuo, decía, ha cumplido con los deberes espirituales y hecho su disposición testamentaria ante el escribano don Alejandro O. Deustua". En la misma fecha el comandante general informó al secretario de Estado en el Despacho de Marina haberse cumplido con el Decreto Supremo del 19 de marzo que aprobase la sentencia del 9 por el Consejo de Guerra Ordinario. Daba cuenta el haber recibido del juez fiscal todo el expediente, a ser archivado en esa Secretaría.
Lunes 26 de enero de 1880	El Arsenal remitió una ametralladora con 18 cajas de munición.
Viernes 13 de febrero de 1880	Entre las 12m. y 4 p.m., S. E. el Jefe Supremo visitó la corbeta por segunda vez.
Domingo 18 de febrero de 1880	En la mañana, el marinero Manuel Ferro hirió con su cuchilla al grumete Jose Sosa en el muslo de la pierna izquierda, pero sin que revistiera gravedad alguna. El marinero quedó bajo arresto.
Domingo 25 de febrero de 1880	Del *Chalaco* se recibieron 2 cañones Parrott de a 30 lb, con sus montajes, piezas, munición y accesorios. Al respecto, el comandante Villavicencio solicitó a la Mayoría de Órdenes la presencia del constructor Naval poara que determinase el lugar en dónde se debían montar, y habiéndolo hecho, opinó porque se montasen uno en proa y otro en popa, y presentado el presupuesto por materiales y jornales ascendentes a 284,27 soles, se inició el 29 de febrero un expediente para su aprobación, que luego de una serie de trámites, concluyó aprobado por el secretario de Marina el 31 de marzo de 1880.

Viernes 5 de marzo de 1880	En la cofa del trinquete se instaló una ametralladora.
Miércoles 17 de marzo de 1880	Como guarnición se embarcaron 32 individuos del batallón Mirave Nro. 69, y se desembarcaron 31 del batallón Jauja Nro. 23, y otros 28 de la Columna Constitución.

Así pasó la *Unión* estos dos meses y medio en el Callao.

7.3 LA DOBLE RUPTURA DEL BLOQUEO DE ARICA[98]

7.3.1 Villavisencio, en audaz acción burla el bloqueo de Arica

El secretario de Marina Villar encarga, al comandante Villavisencio de la *Unión*, una misión de alto riesgo en el sur. En el Archivo Piérola de la Biblioteca Nacional, aparecen las instrucciones que el 11 de marzo emitiera el secretario de Marina, Villar, con la rúbrica de Su Excelencia, para el comandante de la corbeta *Unión*. Villavisencio en su parte reservado del 21 de marzo al comandante general, García, le expresa que no pudo "cumplir en todas sus partes el pliego de sus instrucciones". Lo cierto es que el 12 de marzo el comandante general de Marina informaba al secretario Villar, que la corbeta había zarpado a las 11.45 a.m. de ese día, "cumpliendo las órdenes expedidas por US". A continuación las órdenes:

> "Su Excelencia el Jefe Supremo ha tenido a bien designar el buque de su mando para emprender una importante expedición sobre la costa del Sur y en el desempeño de esa misión, deberá US. seguir las instrucciones siguientes:
>
> Recibida la carga que debe de remitir la Secretaría de Guerra y la lancha *República* (fue la *Alianza*), zarpará US. esta noche procurando estar al amanecer fuera de la vista del puerto.
>
> Seguirá US. la derrota que juzgue más conveniente para llegar frente al puerto de Arica en la noche del domingo 14 o en la madrugada del 15 y hará US. por entrar a ese puerto forzando el paso si se le opusieren buques sobre los que US. juzgase obtener ventaja; y rehuirá la entrada, si estuviera allí alguno de los blindados y tuviese US. fundado temor de ser alcanzado por él. En este caso, maniobrando en tiempo de manera a desorientarlo, intentará US. de nuevo la entrada cuando creyere oportuno. Al acercarse al puerto, y cuando esté US. próximo al radio de alcance de los cañones de tierra y de los del monitor *Manco Cápac* hará izar US. las inteligencias de su buque según se ha convenido últimamente entre la Mayoría de Órdenes y el Comandante General de las Baterías de esa Plaza.
>
> Dentro ya de la rada de Arica, desembarcará con prontitud la carga y dejará allí la lancha y saldrá inmediatamente después del puerto, si no estuviese fuera la Escuadra bloqueándolos, o si hubiere posibilidad de forzar la salida, aun

cuando fuere combatiendo, sin desventaja notable con algunos de los buques de madera o de los transportes.

Una vez fuera la *Unión* de Arica, se dirigirá a la costa del Sur, entrando a los puertos peruanos ocupados por el enemigo o a los inmediatos del litoral boliviano o chileno y sin exponerse contra buques superiores, ni contra las baterías, hará todos los daños posibles, destruyendo los transportes del buque chilenos mercantes, las lanchas y embarcaciones menores y disparando con granadas sobre los establecimientos públicos y depósitos de agua.

El objeto primordial de esta expedición es perturbar al enemigo en sus actuales operaciones, llamándole la atención sobre la presencia de nuestros buques en la costa del Sur a fin de proceder en consecuencia.

US. queda facultado para permanecer fuera del Callao el tiempo que juzgase conveniente y para volver a emprender sobre los mismos puertos en que antes no haya podido lograr su objeto.

En el viaje de regreso, seguirá también la derrota que en su juicio sea más acertada y procurará entrar al Callao por la noche, forzando el paso, a menos de recibir antes órdenes contrarias.

El Gobierno al confiar a US. esa importante comisión ha tenido en cuenta sus buenos servicios y honrosos antecedentes y espera que US. sabrá desempeñarla con acierto y distinción y que en caso necesario procederá US. como se lo prescribe su honor y las Ordenanzas Navales. Fdo. *MANUEL VILLAR*.- Rúbrica de S.E.

Adición:

El comandante de la *Unión*, convoyará el *Talismán* hasta dejarlo a la altura de Quilca dejándolo cuando no haya peligro para este buque y crea que puede entrar a la caleta con facilidad, enseguida continuará a desempeñar su comisión. Media firma de S. E."

Curiosamente, el Libro de Guardias no registra el embarque de los artículos y lancha–torpedo *Alianza* que la *Unión* condujera a Arica. Tampoco registra preparativo alguno para zarpar, como encendido de calderas, prueba de máquinas, etc. Todo indicaría, pues, que se trataba de una comisión secreta y sorpresiva. Sin embargo, en el libro de Storace *Un marino italiano en la guerra de 1879*, aparece que el jueves 11 de marzo se recibió la orden de encender las calderas, con el objeto de contar con presión para las 2 a.m. del viernes 12.

Sin embargo, el capitán de navío J. J. Elías, en sus notas al libro de Storace, pero sin citar fuente, comenta:

"En la noche del 11 (de marzo) se constituyó a bordo del *Oroya* el Dictador Piérola y el Sub-Secretario de Marina, capitán de fragata Hipólito Sánchez, procediendo el personal de a bordo a izar sin dificultad la *Alianza*, mas fue imposible maniobrar los pescantes a fin de colocar a dicha embarcación segura sobre los respectivos calzos. Por este motivo, Piérola, siendo la medianoche, dispuso que fuera la corbeta *Unión* la cual condujera para Arica la citada lancha, a cuyo bordo se instaló cabalmente y con toda garantía. Entonces, quedó cancelado el viaje del *Oroya* y, en su lugar, se dispuso la salida de *Talismán*".

Rosendo Melo, y sin citar fuente, comenta en su obra:

"El dictador hizo a esas naves solemne visita (12 marzo), permitiendo tal aparato suponer que iban a realizar hechos capaces de neutralizar el efecto desmoralizador que la repetición de noticias funestas causaba en la enfermiza imaginación popular. Cada nave llevaba no obstante comisión distinta, si bien al salir, el comandante de la *Unión* indicó al señor Piérola que su buque como de más andar, podía servir de explorador al *Talismán*, indicación que el dictador acogió, pues ambos buques iban al Sur. Queda dicho que al despedir al dictador en el portalón de la corbeta lista para zarpar del Callao, su comandante le insinuó la conveniencia de servir de explorador al transporte, insinuación que fue aceptada".

A su vez, Manuel I. Vegas, sin citar fuente, comenta así este pasaje:

"En los primeros días de marzo (de 1880) el dictador don Nicolás de Piérola llamó a Palacio al comandante Villavisencio y le manifestó que había necesidad urgente de enviar auxilios por mar al Ejército de Tacna y Arica y, como este puerto estaba ahora rigurosamente bloqueado, quería saber si Villavisencio consideraba posible la aventura.

Señor, respondió el bravo marino, durante los diez meses que he hecho la campaña en el transporte *Chalaco*, he desempeñado con feliz éxito comisiones importantes y aunque perseguido muchas veces por los buques enemigos, he tenido la suerte de salir ileso. Ahora que mando un buque mejor no vacilo en decir a V. E. que entraré al puerto sobre la escuadra bloqueadora. Del regreso no puedo responder; pero cumpliré con mi deber".

Del informe del comandante general del 12 de marzo se aprecia que la *Unión* zarpó conduciendo "a su costado la lancha-torpedo *Alianza*", esto es, en pescantes y no en calzos sobre cubierta, y artículos de guerra; y también el *Talismán,* conduciendo personal del ejército y artículos de guerra para Arequipa, debiendo todo ello desembarcarse en Quilca, visto que Mollendo estaba bloqueado.

Pero es interesante transcribir también, las instrucciones que el mismo 11 de marzo emitiera el secretario de Marina Villar, con la rúbrica de S. E., para el comandante del transporte *Talismán*, que decían así:

"Recibirá US. como pasajero al señor General en Jefe del Segundo Ejército del Sur don Manuel Beingolea, a los jefes y oficiales de su Estado Mayor y a los demás jefes y oficiales e individuos de tropa que el señor Comandante General de Marina le designe, asi como a los bultos que este le remita.

Embarcadas todas las personas antes indicadas y recibida toda la carga, recibirá US. al Comandante General de Marina, quien le ordenará salir esta misma noche, procurando que el buque esté al amanecer fuera de la vista de tierra.

Navegará US. primero al Sur-Oeste alejándose de las costas y después cambiará rumbo de manera a seguir al perímetro de ella a distancia de 30 a 35 millas. Tendrá US. especial cuidado de seguir una derrota precisa y en determinar con exactitud sus puntos de situación, a fin de estar siempre seguro del lugar en donde se halle el buque para poder recalar en donde convenga, si encontrare a buques enemigos.

Caminará US. a un andar moderado de manera de no fatigar la máquina, pues teniendo tiempo bastante para llegar a Quilca, lugar de su destino, en la

noche del lunes 15, es necesario tener siempre la máquina en aptitud de poder sacar todas las ventajas de ella en el momento preciso.

Determinará el lunes citado su posición geográfica, con toda exactitud y acercándose al anochecer a la costa, procurará reconocer bien la quebrada de Quilca, a fin de entrar durante la noche. Una vez en la caleta, entrará el *Talismán* al interior de ella, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un siniestro, pues es conveniente desembarcar al señor general Beingolea, y a los demás pasajeros y poner la carga en tierra en esa misma noche. Dentro de la caleta hará tornear su buque, si fuera posible, de modo que tenga la proa hacia afuera, para poder hacer uso del cañón de a 40, en caso de ser sorprendido.

Cumpli (da) su comisión, regresará US. al Callao, siguiendo poco más o menos la misma derrota que en el viaje de subida. Situará bien su punto, y cuando estuviere próximo a la boca de este puerto procurará entrar pegado a la costa del Norte, pues siendo de poco calado el *Talismán* puede navegar sin peligro en tres brazas de agua y hacer varar a cualquier buque enemigo de mayor calado, en caso de ser perseguido.

Observará durante los viajes de ida y regreso la mayor vigilancia a fin de no ser sorprendido, y si por desgracia encontrare buques sospechosos o enemigos, rehuirá US. toda aproximación a ellos, pero si notare que le van dando caza y ganándole en andar, procurará US. que el buque no caiga en poder de ellos, bien sea encallándole sobre la costa, si estuviere cerca de ella o bien destruyéndolo en tiempo oportuno y por completo, sin dejar por esto a la vez de atender a la salvación de los tripulantes.

Al acercarse al puerto de Quilca, lo hará US. con la precaución que demanda el caso y usando las señales convenidas entre la Comandancia General de Marina y el capitán de puerto de ese lugar.

El teniente don Bernabé Carrasco ha sido nombrado por la Secretaría Comisionado Especial para ayudar a US. en el desempeño de su comisión, pues este oficial conoce perfectamente la caleta de Quilca y puede ser a US. de mucha utilidad.

El Gobierno espera de su patriotismo que llevará US. a buen término esta delicada comisión y que en caso extremo sabrá US. cumplir debidamente los deberes de su honor y (que) la Ordenanza le prescribe y la que la patria le impone.

Adicional:

Estas instrucciones quedan modificadas en cuanto a la derrota de ir al Sur, en la que se mantendrá hasta la altura de Quilca en convoy con la *Unión*, cuyas aguas seguirá US. y a cuyo jefe obedecerá hasta el momento que se separe de US. Rubricada por S. E. en todos sus márgenes. Fdo. *MANUEL VILLAR*".

Del texto de estas instrucciones, se podrá apreciar la diferencia con aquellas dadas a Villavisencio, en cuanto a la libertad de acción que se debe conferir a un comandante de buque para cumplir la misión ordenada.

En su parte del 20 de marzo dirigido al comandante general de Marina, Villavisencio expresa:

"Tengo el honor de elevar al despacho de US. el presente parte referente a la comisión que he desempeñado con el buque de mi mando y que S. E. el Jefe Supremo tuvo a bien confiarme.

> El 12 del presente zarpé de este puerto a las 11.30 a.m. no habiéndolo hecho más temprano por las circunstancias que US. conoce perfectamente".

Este informe ni el del 21, menciona que Piérola estuviese a bordo el día del zarpe ni la víspera en la noche, pero que fue él quien le confió la comisión, lo que dejaría de lado, aunque no necesariamente, al secretario de Marina, Villar. Además, según Storace, la corbeta debió zarpar a las 2 a.m. del 12 pero lo hizo a las 11.30 a.m., y por eso Villavisencio le manifiesta al comandante general de Marina que no zarpó más temprano "por las circunstancias que US. conoce perfectamente". Esto querría decir que entre las 2 a.m. y las 11.a.m. en la corbeta se embarcan los artículos de guerra y abarloada a su costado la torpedera, hecho lo cual bien pudo zarpar el *Oroya* con el personal y artículos de guerra ya embarcado, pero como hubo que trasladar todo al *Talismán*, la salida de ambos se concretó el 12 de marzo entre 11.30 y 11.45 a.m., no en convoy, pero con la *Unión* como explorador en alguna medida.

El corresponsal de *El Nacional*, M. H. Horta, que fuera testigo a bordo de la corbeta de los primeros momentos del Combate de Angamos, se embarca a último momento en ella, y en dos artículos fechados en Callao el 12 de marzo y en Quilca el 14, describe cómo ocurre su embarque, los momentos que se vivieron en la noche del 11 al 12 de marzo, y la presencia de Piérola, de la cual los demás diarios nada dijeron. En el primero de los artículos comenta:

> "Por tren ordinario de 12 vino anoche S. E. el Jefe Supremo, acompañado del señor Ministro de Guerra. Permaneció en este puerto hasta hoy en la mañana que regresó a esa capital.
>
> La línea telegráfica del Norte se encuentra interrumpida en Huacho. La del Sur está ya expedita.
>
> Se ha dispuesto que el teniente 1º don Manuel C. de la Haza, se traslade de la corbeta *Unión* al transporte *Limeña*".

En el segundo, que abarca las horas previas y el zarpe mismo, escribía:

> "La noticia de una expedición que debía realizar esta corbeta, me hizo abandonar la vida tranquila de tierra, para constituirme a bordo a las 2.30 de la madrugada del día 12 del mes en curso.
>
> Al embarcarme noté gran movimiento en el dársena; multitud de luces blancas y coloradas iban y venían, subían y bajaban, dejando ver un sin número de sombras que se agitaban en medio de la oscuridad de la noche, cual si fueran una procesión de fantasmas entregados a una faena misteriosa.
>
> Los botes de los buques de guerra de nuestra armada, se balanceaban sobre las olas dentro del recinto del muelle, mientras la tripulación, dormitando sobre las bancadas, esperaban el grito de los guardia marinas, para atracar y conducir en seguida a bordo a los jefes y oficiales que estaban aún en tierra.
>
> Esta animación, este bullicio sordo, presagiaban un serio movimiento en nuestras naves de guerra, precursor de alguna comisión importante a los puertos del Sur.
>
> Hacía días que corrían en tierra rumores de salida de tropa, pero la

tranquilidad habitual de los buques de guerra surtos en la bahía, había parecido querer desmentir las suposiciones de los curiosos.

A la hora en que nuestro bote se encaminaba a bordo, pasaba por el costado una lancha a vapor conduciendo al Jefe Supremo, acompañado de un numeroso séquito, compuesto de sus edecanes y de jefes de alta graduación del ejército y de la marina.

Atracamos al costado de la corbeta, cuya silueta negra se destacaba entre la oscuridad de la noche, moviendo su esbelto casco al compás de las ondas y luciendo esa coquetería de formas, que solo poseen los buques construidos en los astilleros de Brest y de Nantes.

De un salto nos encontramos en la cubierta, apretando en seguida con efusión las manos que con la ruda franqueza del marino nos tendían, nuestros compañeros de viajes, estos bravos oficiales que llevan sobre sus hombros el peso de cerca de un año de campaña.

Hénos otra vez a bordo, en víspera de salir a la mar, ante la perspectiva de un peligro desconocido y la esperanza de prestar a la patria un servicio útil, en la suprema situación porque atraviesa.

Cuan lejos estábamos de encontrarnos en este sitio. Pero la vida tiene notables contrastes: en pos de la alegría se desliza el pesar, del mismo modo que a una hermosa mañana de sol, sucede una melancólica tarde de brumas. La noticia de nuestra partida, nos había sorprendido en el momento en que íbamos a buscar en el lecho el reposo del espíritu dulcemente impresionado por las emociones de una noche de teatro. Del ensueño engañador de las fantasmagorías de bastidores venimos a despertarnos a la realidad de la vida en el mar, sobre la cubierta de un buque en tiempo de guerra.

La brisa del mar dio nuevo vigor a nuestro espíritu, las emanaciones del alquitrán de los cordajes, más expansión a nuestros pulmones y nuestro ser pareció reanimarse con este cambio brusco de escenario, operado en el breve espacio de menos de dos horas, gracias a la ley maravillosa del progreso que aprovechando el vapor de una gota de agua hirviendo, inventó la locomotora que atravesando con vertiginosa celeridad las campiñas y los desiertos ha acortado las distancias que separan a los pueblos, haciendo correr el tiempo a medida del deseo del hombre. El trayecto de Lima al Callao, se hizo tan pronto como la aspiración de nuestro pensamiento.

El mayor movimiento reinaba a bordo, sin embargo era un movimiento sordo, interrumpido únicamente por el silbido modulado y sonoro de los pitos del contramaestre y guardianes que mandaban las maniobras y las voces de mando de los oficiales que los dirigían.

A las 5 a.m. llegó a bordo el Jefe Supremo con su comitiva. Durante la noche había estado en los transportes, donde su presencia era necesaria para activar los preparativos de la salida. Tenía el secreto de la expedición y venía a dar sus últimas órdenes, a presenciar el embarque de los elementos que debíamos conducir. Hasta las 11 a.m., estuvo recostado sobre la baranda de la toldilla sin pestañear, ni dar muestras de cansancio, a pesar de haber pasado la noche en vela; solo se embarcó cuando terminadas las últimas labores, la marinería empujando las barras del cabrestante, lo hicieron rechinar con el peso del ancla que levantaban del fondo. Entonces se dirigió a tierra, lanzando una última mirada, al único buque de guerra que posee el país, cuyo viaje en las actuales circunstancias era de todo punto necesario, pareciéndose sin embargo

al cuarto de hora del viajero que atraviesa un puente suspendido sobre el abismo que existe entre dos montañas".

Luego de varios párrafos de linda literatura:

"¿Adónde vamos? A salvar la patria, a morir por ella; hé ahí todo. ¡Para qué saber más!

Llevamos una comisión importante que desempeñar y llegaremos a nuestro destino, aunque sea con nuestra corbeta hecha flecos, según la expresión de uno de nuestros marinos.

El *Talismán*, siguió nuestras aguas hasta la entrada de la noche, en que lo perdimos de vista. Viene a desempeñar también una comisión importante en las actuales circunstancias".

El valor militar de lo que condujese la *Unión* ha sido usado para demostrar que aquel era tan escaso que se arriesgó inútilmente al único buque de guerra de alta mar que le quedaba al Perú. Pero, ¿qué transportó la corbeta?

El comandante general de Marina en Anexo Nº 2 a su informe, lo detalla:

"37 cajones de calzado
39 fardos de loneta
1 cajón con 190 gruesas botones
5 cajones con dos ametralladoras completas
100 cajones con 100 000 tiros para rifle Remington Cal. 43".

Juzgue el lector por sí mismo este cargamento, pero lo más importante, en todo caso, era la conducción de la lancha-torpedera *Alianza*, cuya dotación García la consigna en Anexo Nº 4 como sigue:

LANCHA–TORPEDO *ALIANZA*

Comandante teniente 2º	Manuel Fernández Dávila
Guardia marina	David Flores
Guardia marina	Juan de Mora
3º Maquinista	Clodomiro Gonzales
Practicante	Carlos Carranza
Fogonero	José Montero
Fogonero	Aurelio Díaz

Mucho más importante, según la relación de personal y material que aparece en el citado Anexo 2, era lo que transportaba el *Talismán* para Arequipa, vía Quilca:

"Personal

General D. Manuel Beingolea, y su Estado Mayor con 9 jefes y oficiales, más 5 de sanidad, y 2 ordenanzas. De la Comisaría 5 empleados; de Artillería 5 oficiales, y finalmente 86 individuos de tropa. También viajaban destacados del *Limeña* 3 marineros, del *Chalaco* 6 entre fogoneros, timoneles, marineros y grumetes. En total conducía 121 personas, aparte de la dotación.

Material de guerra

2 cajones con medicinas
90 cajones con 1 800 rifles Remington Cal. 50

587 cajones con 500 000 tiros para los rifles
5 cajones con 2 ametralladoras completas
100 cajones con 100 000 tiros para rifles Remington Cal. 43
2 cajones con 2 000 tiros Winchester
6 cañones de montaña: 4/9 pulgadas y 2/11 pulgadas, con todos sus útiles
12 cajones con proyectiles para los anteriores cañones
12 cajas con proyectiles de los cañones
Varios bultos pertenecientes a la Comisaría".

En el *ANEXO G* a este capítulo, se transcribe la relación nominal de la dotación del *Talismán*, conforme al informe de García. En cambio, si bien García consigna también en un anexo la relación nominal de la dotación de la corbeta *Unión*, dicho anexo no aparece en el expediente respectivo. Sin embargo, J. J. Elías en sus notas a la obra de Storace, consigna una relación de la dotación de la corbeta, que conciliada con la que presenta en su libro *Marinos peruanos en Arica,* han servido para presentar en el *ANEXO H*, la dotación de la corbeta.

Es interesante señalar, que para esta comisión viajó en la corbeta, personal destacado de los transportes y otros buques, en condición de auxiliares, y si bien no se conoce su relación nominal, sí su número conforme aparece en el Libro de Guardias de la *Unión* del día 21 de marzo, que registra su desembarco: del *Chalaco* 10; del *Rímac* 8; del *Limeña* 8; del *Oroya* 5, y del *Atahualpa* 4, que hace un total de 35.

Para la descripción del viaje de la *Unión* al sur, se seguirá una presentación similar a la de capítulos anteriores, dejando en claro que en esta síntesis se han conciliado los partes de Villavisencio, el Libro de Guardias y las notas de M. F. Horta, desde la salida del Callao hasta la recalada el 17 en la costa al sur de Arica.

FECHA	ACTIVIDAD O HECHO
Viernes 12 de marzo de 1880	A 11.30 a.m. zarpó del Callao la *Unión* en convoy con el *Talismán*. Después de transitar por el Boquerón, tomaron punto de salida a 12.30 p.m. Lat. 12º06'S Long. 77º09W. Villavicencio comunicó a Carrasco, comandante del transporte, que el rumbo a seguir era 162º, velocidad normal 10 m.p.h. El *Talismán* siguió las aguas de la corbeta, pero al aumentar la distancia, reguló esta su velocidad a partir de las 4.50 p.m. para mantener contacto con el transporte. Al anochecer se perdió de vista. Cabe advertir que los rumbos mencionados son rumbos verdaderos en virtud de la aplicación de los desvíos del compás y variación magnética de 11º E. Asimismo, que para toda esta expedición, se considera que el ocaso del sol se producía a las 6.42 p.m. y que el crepúsculo náutico matutino empezaba a las 4.44 y el orto del Sol ocurría a 5.35 a.m., en términos de Hora Civil del Callao.

Sábado 13 de marzo de 1880	El día amaneció sin que el *Talismán* fuera visto, "a pesar, como dice Villavicencio, de haber reducido el andar a 7 m.p.h. y haberme asegurado el comandante del *Talismán* que podía hacer 10.5 m.p.h. de subida". También refiere que lo del convoy "era accesorio a sus instrucciones". En consencuencia a las 6 a.m. aumentó velocidad a toda fuerza y cambió al rumbo 133º, navegando a vista de costa. A las 8 a.m. posición observada por marcaciones al Morro Carretas y Sur de las Islas Viejas: Lat.14º21'S Long. 76º19'W. En la mañana practicó ejercicio de tiro a bala hasta las 12 a.m. En la tarde a la 1 p.m. se hicieron 25 tiros de cañón con carga de salva. También ejercicios de ametralladoras y rifles. Entre 8.10-8.45 p.m. se paró la máquina principal para subsanar una falla, pero la navegación continuó a vela en el intervalo.
Domingo 14 de marzo de 1880	Navegando al rumbo anotado con la costa a la vista, hasta 9.30 a.m. que cambió al rumbo 115º. A las 8.30 a.m. se hizo ejercicio de cañón y fogueo sin proyectiles. A la 1.20 p.m. cambió al rumbo 095º en demanda de Quilca. Avistado el puerto a 1.40 p.m. se gobernó desde este momento a la voz del comandante, quien luego de maniobrar apropiadamente, dejó a la corbeta amarrada a las 2.40 p.m. a la boya de la P. S. N. C., recibiéndose la visita de la autoridad del lugar. En Quilca, Villavicencio se informó de la ocupación de Islay y Mollendo por las fuerzas chilenas y decidió permanecer en el puerto tanto para esperar por el *Talismán*, cuanto al vapor de la carrera que debía arribar en ese día del sur, para obtener noticias sobre los buques enemigos. Villavicencio dispuso medidas preventivas contra sorpresas durante la noche.
Lunes 15 de marzo de 1880	A las 6 a.m. la corbeta largó amarra de la boya y zarpó del puerto con dirección 138º para establecer un patrullaje de ida y vuelta entre Quilca y punta Cornejo. A las 10.30 a.m. avistó vapor, que reconocido resultó ser el *Mendoza* de la P. S. N. C., del sur con destino al Callao y escala en Quilca, el cual se amarró a la boya. A su vez, la *Unión* fondeó a la 1.30 p.m., se embancaron calderas, y el 3er. comandante, capitán de corbeta E. Benavides y el teniente A. Larrea acudieron al vapor *Mendoza* para obtener noticias. Pasajeros argentinos y dos peruanos, comentaron que el bloqueo de Arica lo mantenían tres buques, y sobre la situación en Moquegua sus noticias eran vagas y sin confirmar. Horta consignó también, que por dos tripulantes del bote de la capitanía de Quilca se habían informado con mayor exactitud que: "Los chilenos han desembarcado en Islay, Mollendo, Chiguas y Tambo. Se les hizo resistencia, pero bombardearon e incendiaron estas poblaciones. La gente enemiga escalonada entre Mollendo y Arica. El número de la fuerza que ocupa el litoral últimamente invadido es de 2 000 hombres. Comunicación telegráfica interrumpida". A las 5 p.m. zarpó el *Mendoza* y a las 7.35 p.m. lo hizo la *Unión*, navegando a la voz del comandante al haberse avistado un vapor por la amura de estribor, Villavicencio, aparte de ordenar zafarrancho de combate, no quiso perder más tiempo en reconocimientos y decidió navegar a diversos rumbos que lo alejaran de la costa, hasta las 12 de la noche en que cayó al rumbo 243º. Horta anotó que por la chimenea de la *Unión* salía una densa columna de humo.

Martes 16 de marzo de 1880	A las 3 a.m. nuevamente se navegó a la voz del comandante en el 3er. cuadrante, para aclararse de una luz blanca avistada por el lado de tierra, probablemente enemiga, hasta las 4 a.m. que cayó al rumbo 216º. A las 5.30 a.m. habiéndose alejado de la costa 80 millas, Villavicencio decidió navegar hacia el puerto de su misión, del cual distaba unas 200 millas y enrumbó al 126º. "El término de nuestro viaje se acercaba, escribe Horta, la hora suprema iba a llegar. Nuestra corbeta parecía una fortaleza; estaba lista para el combate. ¡Nuestra proa buscaba Arica! Ibamos a romper el bloqueo, llevando nuevos elementos a nuestros hermanos del Sur. Esta empresa era superior a un combate de buque a buque. Los buques de guerra de la marina neutral iban una vez más a juzgar del valor de nuestros marinos. ¡Honor para los valientes que iban a llevar a cabo la expedición! ¡Romper el bloqueo de Arica!. Hé ahí una verdad que parecía mentira, pero tal eran las instrucciones que tenía nuestro comandante, tal era la comisión que llevábamos, para poder dejar en la plaza los elementos de guerra y las interesantes comunicaciones para el contralmirante Montero enviadas por el Jefe Supremo". El Libro de Guardias registra que antes de las 8 p.m. se ordenó zafarrancho de combate. La corbeta mantuvo su aproximación a tierra al 115º. A las 12 de la noche, avistó una sombra oscura por la amura de babor y poco después una luz viva y clara por el mismo lado. A esa hora la corbeta hallábase a unas 30 millas de tierra, de todas maneras, buques enemigos o no, Villavicencio ordenó otra vez zafarrancho de combate y continuó su aproximación a tierra. Es de notar que desde el 14 al 16, en diversos momentos la corbeta se auxilió parcialmente con el velamen.
Miércoles 17 de marzo de 1880	A las 2.44 a.m., se avistó tierra por la proa a unas 4 millas y a partir de ese momento se gobernó a la voz del comandante Villavicencio. Había sido una recalada perfecta, pues la costa avistada correspondía a la topografía de la quebrada Vitor, a unas 16 millas al sur de Arica. El teniente Sánchez Carrión registró en su guardia de 4 a 8 a.m.: "Continuamos navegando con proa al Norte de quebrada de Vitor, a la voz del señor comandante, después barajando las puntas La Capilla y La Licera, en esta última nos aguantamos sobre la máquina". Por su parte, Horta escribe: "Una inmensa mancha negra. Por estribor percibimos la silueta de un buque; se avistaban luces que parecia ser señales que hacía a algún otro que no debía estar lejos. Pasamos sin haber sido notados, quizá porque navegábamos sin luces, a pesar de que nuestra chimenea arrojaba una inmensa columna de humo que se confundía en el horizonte con las nubes que lo cubrían. El comandante Villavicencio, continúa, conoce palmo a palmo estas aguas y dirigía la entrada con la conciencia y seguridad del que puede meterse por un laberinto con los ojos cerrados sin perderse. A las 4.45 a.m. nos aguantamos sobre nuestra máquina". ¿Serían esas luces las del *Huáscar* y *Matías Cousiño* que normalmente dejaban sus fondeaderos en la noche y se hacía a la mar para evitar sorpresas?

La doble ruptura del bloqueo de Arica.
(Óleo de Etna Velarde, que preside la
Cámara de oficiales del BAP *Villavicencio*).

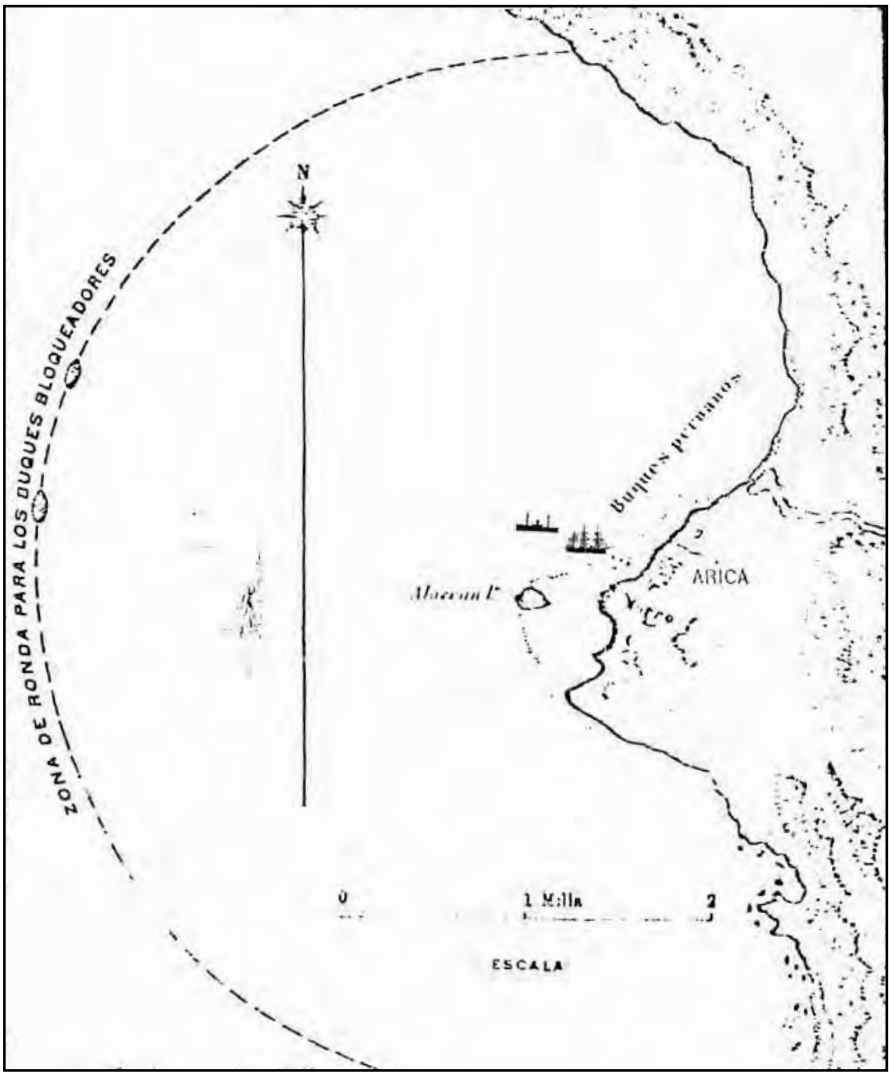




Capitán de navío Manuel Antonio Villavicencio, comandante de la corbeta *Unión*, nave con la que el 17 de marzo de 1880 rompió por dos veces el bloqueo del puerto de Arica. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



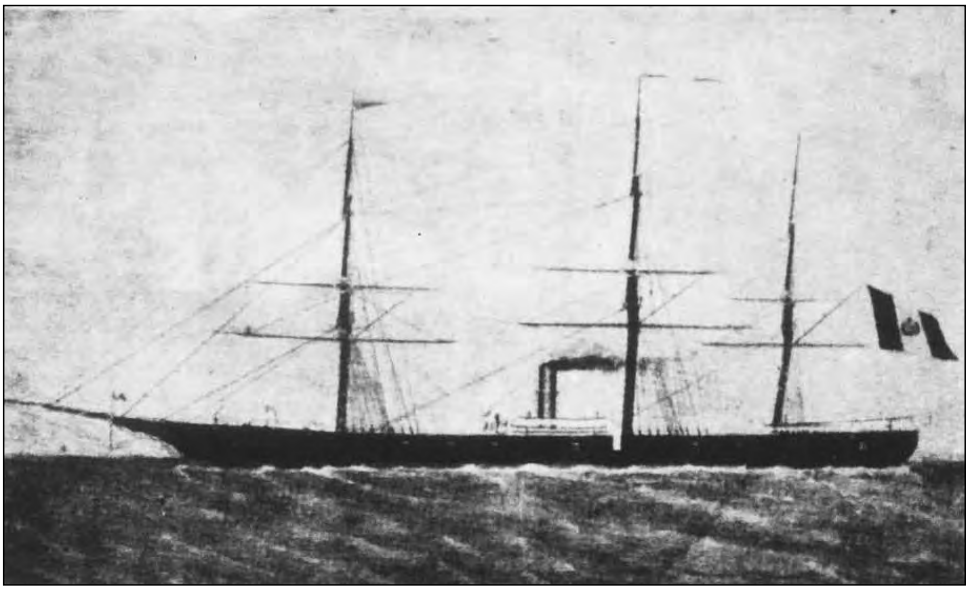
Plano del puerto de Arica, con el Morro y la Isla de Alacrán a la vista. Este es el escenario de la hazaña de la doble ruptura del bloqueo de Arica. (Cortesía de la Asociación Nacional Pro Marina).



El Bloqueo de Arica. Croquis que señala la zona de ronda de los buques bloqueadores, los que, obligados a permanecer fuera del alcance de las baterías de tierra se mantenían en rondas a distancia de tres o cuatro millas. (Reproducido de Luis Uribe Orrego. *Los combates navales en la Guerra del Pacífico, 1879-1881*. Valparaíso, 1886).



La doble ruptura del bloqueo de Arica. 1. Corbeta *Unión*. 2. Monitor *Manco Cápac*. 3 y 4 *Huáscar* y transportes chilenos 5. Blindado *Cochrane* 6. Buques neutrales. 7. Baterías del Morro. 8. Lanchas descargando pertrechos. 9. Aduana del puerto. (Reproducida de la revista *La Ilustración Española y Americana*, Año XXIV, Nº XXII. Madrid, 15 de junio de 1880).



La corbeta *Unión* navegando. (Reproducida de *Álbum gráfico militar de Chile: Campaña del Pacífico*. Santiago de Chile, 2008).

Hasta aquí la síntesis del viaje para recalar a la costa al sur de Arica. Al decir de Melo: "una recalada espléndida, estimada en metros de distancia y segundos de brújula".

Según comenta Paz Soldán, el *Talismán* se aproximó a Quilca en la noche del domingo 14, y al observar un buque fondeado en el puerto, que era la *Unión*, estimaron más bien que era enemigo. El general Beingolea que según parece tenía cierta autoridad sobre Carrasco, comandante del transporte, le ordenó que procediera a Pisco, en donde desembarcó todo el pasaje y cargamento destinados a Arequipa, que llegó a su destino por tierra tardíamente.

A continuación, la ruptura del bloqueo, la descarga de lo que condujera la *Unión*, y el combate. Al respecto hay también varias versiones que conciliar, en particular las horas y distancias, que aparecen en los partes de: Villavisencio, Diario de Guardia, los de Carrillo, Espinosa, capitán de puerto Raygada, comandante del *Manco Cápac*, Sánchez L., jefe de Estado Mayor General, de La Torre, reseñas de M. F. Horta y Diario del teniente B. Smith a que se refiriera Arce Folch en su conferencia y, por supuesto, los partes de los comandantes chilenos.

Como se ha visto, estando la corbeta a eso de las 4.15 a.m. al oeste de la isla del Alacrán, detiene su marcha y aguantándose sobre su máquina arría un bote ligero en el que se embarca el alférez de fragata C. L. Rodríguez con el guardia marina E. Chávez, a cargo del bote, cuya dotación iba armada como para resistir cualquier ataque. Rodríguez tenía la misión de avisar al *Manco Cápac* y autoridades en tierra, de la presencia de la corbeta y la decisión de su comandante de entrar al puerto. La distancia que debía recorrer dicho bote hasta el fondeadero era del orden de mil y pico de metros, que para buenos bogas le tomaría unos 10/15 minutos.

La presencia de la corbeta, empero, no había pasado desapercibida. En efecto, Carrillo, comandante general de las Baterías de la Plaza de Arica, manifiesta en su informe que desde el Morro se avistó un vapor en las cercanías de La Lisera navegando muy pegado a tierra, y que al estar más cerca, mostró hacia las baterías "un fanal rojo (señal convenida para los buques amigos) y la inteligencia de la corbeta *Unión*". Es probable que esta identificación ocurriera al tiempo de arriar la embarcación.

El bote que desatraca de la corbeta a eso de las 4.15 a.m., conduciendo al alférez Rodríguez, fue interceptado a eso de las 4.30 por la lancha de ronda *Sorata* del *Manco Cápac*, y ante el alto contestó: "*Unión* entra". De inmediato, Rodríguez siguió hacia el muelle acompañado del guardia marina Juan H. Mulgrew de la dotación del monitor, en tanto que la *Sorata* a la par que distinguía el humo de la corbeta por barlovento de la isla, se dirigía al *Manco Cápac* para informar del hecho a su comandante, quien ordena zafarrancho de combate.

Villavisencio, luego de esperar un tiempo prudencial para que Rodríguez cumpliera su misión, se pone en movimiento a eso de las 4.45 a.m., enrumbando a toda fuerza hacia el fondeadero, quedando amarrada la corbeta con espía a una boya, a eso de las 5 a.m., a inmediaciones del *Manco Cápac*. El bloqueo, pues, había sido burlado en virtud de la inteligente explotación de una negligencia en el ejercicio del bloqueo, de la determinación, valor, audacia y experiencia marinera de Villavisencio. Había cumplido, pues, con la primera parte de su misión.

Horta escribe en su reseña:

> "Poco después pasábamos por el costado del monitor, enseñándole los faroles de inteligencia. Toda la tripulación del monitor estaba sobre cubierta saludándonos con entusiasmo. Al Norte había fondeados tres buques de guerra neutrales; en frente teníamos a la población".

Villavisencio agrega, que también se avistaron luces por el sur, probablemente del *Huáscar* y un transporte.

Horta escribe:

> "Estábamos en el puerto. Un ¡hurra! ¡Al Perú, a nuestro comandante, oficiales, tripulación y a la *Unión*! Puede ser que en su despecho al vernos adentro intenten los buques chilenos atacar la plaza para echarnos a pique. Nos encontrarán resueltos a defendernos a todo trance. Son las 6 a.m.; hemos pasado la noche en vela, y sin embargo, no estamos cansados; por el contrario, la alegría y el contento parecen haberse apoderado de nuestro ánimo, impidiendo que el sueño ponga sitio a nuestros párpados".

7.3.2 La valiente actitud de Villavisencio: permanecer en Arica descargando y combatir al mismo tiempo

Prácticamente a las 5 a.m. cuando la *Unión* se amarraba a una boya en las inmediaciones del *Manco Cápac*, se avistaban desde el Morro por el sur, dos buques que reconocidos resultaron ser los buques bloqueadores *Huáscar* y *Matías Cousiño* que regresaban a su fondeadero habitual. En efecto, el martes 16 a las 6.p.m., según informe de Condell al comandante del *Cochrane*, Latorre, después de recibir carbón del *Cousiño*, zarparon para cruzar al sur del Morro, y el 17 siendo las 2 a.m. se dirigen al NNE hacia el fondeadero. No puede caber duda. La sombra oscura avistada a las 11.30 p.m. del 16, por la amura de babor, según el asiento del Libro de Guardias en el cuarto de 8 a 12 p.m., y el avistamiento poco después de "una luz viva y clara por el mismo lado", correspondían a los buques citados, que no alcanzaron a detectar la densa columna de humo negro que arrojaba la corbeta por su chimenea.

Cuando los dos buques chilenos fondean, divisan, al aclarar, no sin asombro, que aparte de los tres buques de guerra neutrales *Hansa*, *Hussard* y *Shannon*, otra silueta además de aquella archiconocida del

Manco Cápac. Era la corbeta *Unión*. ¿Qué pensamiento habrá cruzado por la mente de Condell? ¿Vino por el norte, el oeste o el sur? Que vino por el sur y por la misma dirección por la que había venido él no lo sabría sino muchos días después. Villavisencio había seguido fielmente lo anotado en el Derrotero de 1870 de García y García:

> "Los buques que se dirijan a Arica, deben procurar reconocer la costa de barlovento y aproximarse a ella desde la quebrada de Vitor. Como las calmas son frecuentes o solo se tienen ventolinas y las corrientes tiran con fuerza en este seno, se expondrá a no tomar el puerto, cualquier buque que hallándose afuera, hiciera rumbo sobre él, sin aproximarse antes a la costa del Sur".

Después de proteger la partida del *Cousiño*, dice Condell, hasta que se perdió de vista, el *Huáscar* regresa a la boca del puerto a cruzar de norte a sur y hostilizar a la *Unión* con tiros de los cañones de a 40 libras. ¿Adónde iba el transporte? Pues a Ilo, a informar al almirante G. Riveros y en busca de refuerzo para atacar y destruir a la *Unión*. El refuerzo llegó a las pocas horas, no por corresponder a una acción planeada, sino que por coincidencia el *Cochrane* debía estacionarse en Arica para relevar al *Huáscar*, y el *Amazonas* tenía por tarea entregar munición al blindado, faena que Latorre decide realizar en Arica. Así, pues, la estadía de la *Unión* y su probable salida se complicaban con la presencia en Arica desde las primeras horas de la mañana, del *Cochrane*, *Huáscar* y *Amazonas*. Villavisencio comenta en su parte que "media hora después de haber fondeado, nos hallábamos con el puerto cerrado por los referidos buques".

Está claro, también, que fueron solo esos tres buques chilenos los presentes y no otros, aunque por error inicial de identificación se informó del *Blanco* y *Loa*, lo que se ha repetido en artículos periodísticos y obras de historia. La jefatura de la división de bloqueo, y del combate correspondieron entonces al comandante Latorre y es a sus órdenes posteriores que Condell actúa en coordinación con el *Cochrane* durante el combate que se iniciaría a las 12 a.m. Durante la mañana, sin embargo, el *Huáscar* mantuvo su actitud de hostigamiento contra la corbeta, mediante disparos efectuados a gran distancia y con intervalos, como se verá después.

El monitor *Manco Cápac* estaba fondeado frente al muelle y bajo la protección de la batería del Morro. Antes de las 8 a.m., la *Unión* desamarra de la boya y se fondea más a tierra, en 5 brazas (9 m), por la popa del monitor. Apenas fondeado, Villavisencio recibe la visita y felicitaciones del capitán de puerto, Raygada; del jefe del Estado Mayor General del 1° Ejército del Sur, de La Torre; del jefe del Fuerte Norte, Panizo; del comandante del monitor, J. Sánchez L., y de otras personas más, así como la visita protocolar de oficiales del buque de guerra alemán *Hansa,* y del francés *Hussard*.

A Raygada y de La Torre, Villavisencio les pide el envío inmediato de lanchas con carbón para rellenar carboneras y salir del puerto lo más pronto posible, y lanchas para descargar los cajones y elementos bélicos que había conducido. Ambos jefes no solo dan las órdenes para satisfacer esta necesidad, sino que las complementan con el envío de personal militar y del puerto para colaborar en la rapidez de las operaciones.

Al respecto, cabe comentar que Enrique A. Alayza, comisario del batallón Arica Nº 27 recibió orden del jefe de Estado Mayor General a las 2 p.m. de conducir el batallón al muelle a órdenes del capitán de puerto para participar en el acarreo de carbón para la corbeta, y que hallándose en ese trabajo Raygada ordenó que se embarcaran seis hombres apropiados para el manejo de embarcaciones. De estos dos resultaron heridos: Jacinto Pérez levemente en el ojo izquierdo, y Juan M. Carrasco que perdió la mano izquierda. EL resto del batallón fue evacuado sin novedad.

Así, pues, al costado de babor de la corbeta se atracan 8 lanchas de carbón, que empiezan a ser aclaradas con rapidez. Las operaciones de carga y descarga continúan a pesar de los tiros de hostigamiento del *Huáscar*, que disparaba sus cañones de a 300 contra la *Unión* en la direccción en que estaba fondeada, y como la corbeta no podía contestar al fuego por la popa, entonces Villavisencio hace tender una espía por la popa al muelle, que le sirve para maniobrar el buque de manera de poder disparar su artillería por el costado de estribor. Por supuesto que ofrecía un mayor blanco y fijo, pero no tenía otra opción para continuar la descarga, cargar y combatir con el *Huáscar*. Raygada comenta en su informe del jueves 18 de marzo a Montero, que dos horas después de iniciada la descarga, ya estaba en tierra todo el bastimento traído por la corbeta.

El combate en un principio solo es con el *Huáscar*, que entre 8-12 a.m. le dispara varios tiros a la corbeta, sin causarle daño alguno. Según Carrillo, entre 8.50-9.20 a.m., el *Huáscar* a distancias variables entre 4 000/6 000 metros, hizo 8 disparos contra la *Unión* y el *Manco Cápac*. Estos disparos fueron contestados por el Morro con 2 disparos Parrott a 4 620 metros, y 2 de la *Unión*, todos cortos. A las 10.20 a.m. el *Huáscar* hizo otros 3 tiros, pero por la gran distancia a que se hallaba, solo la corbeta contestó con un tiro, que llegó apenas a la mitad de la distancia. Es de notar que durante este período, el *Huáscar* estuvo colocado hacia el norte del puerto hasta terminar el cañoneo a 10.30 a.m., que se retira al oeste para reunirse a 5 000 m con el *Cochrane* y *Amazonas* .

En esta acción matutina, el *Manco Cápac* no abrió fuego, pero a eso de las 11 a.m. Sánchez, cumpliendo las instrucciones que le diera de La Torre cuando estuvieron de visita en la corbeta, de brindarle protección, zarpa y se estaciona a unos mil metros al oeste de la isla del Alacrán.

Por otro lado, M. Fernández Dávila, una vez al mando de la *Alianza*, pasa a tierra y pide órdenes al jefe de Estado Mayor General, quien le da instrucciones para aplicar torpedos y proteger al *Manco Cápac* y *Unión*. Todo lo que pudo realizar fue una labor de trasmisor de mensajes entre Sánchez y Villavisencio.

Hasta las 12.30 p.m., en que la gente de la corbeta fue a pasar rancho, según asiento en el Libro de Guardias de 12-4 p.m., solo quedaba por aclarar 4 lanchas de carbón, pero a 12.00 m. los blindados enemigos comienzan a desplazarse hacia el puerto para dar inicio al ataque contra la corbeta. El *Cochrane* lo hace por el norte, el *Huáscar* por el oeste, quedando entre ambos el *Amazonas*, que durante todo el período estuvo solo de observador, pues no disparó tiro alguno.

Ya en sus posiciones, estando el *Huáscar* a unos 5 200 m abre fuego, primero contra la *Unión* y *Manco Cápac*, aguantado sobre su máquina, y el monitor chileno acercándose. La corbeta contesta el fuego.

Poco después, el *Cochrane,* cuyo despliegue por el norte aparentaba intentar un ataque con espolón, se acerca a unos 4 200 metros del Morro, cuya batería de Parrotts, y también el Fuerte Norte, abren fuego contra el blindado, que a los pocos minutos contesta, generalizándose así el combate: *Huáscar /Cochrane* versus Morro/Fuerte Norte/*Unión*/ *Manco Cápac.* Por supuesto, la corbeta solo dispara con sus cañones de estribor, pues por babor continúa con la faena de carbón. Si bien el *Manco Cápac* estuvo en un inicio aguantado sobre su máquina, después enrumba hacia el *Huáscar* disparándole 6 tiros cortos, y se regresa al fondeadero en vista de que el monitor chileno se aleja.

Desde el Morro, Fuerte Norte y corbeta disparan contra el *Cochrane*, que se aleja luego de recibir dos impactos, logrando antes hacer blanco en la chimenea de la *Unión*, que se manifiesta por un fuerte escape de vapor. Latorre dice en su informe que la distancia de tiro varió entre 2 000/3 600 metros; y Condell, que en un momento estuvo a 2 000 m del Morro.

En su *Diario*, Espinosa anota que a las 2.40 p.m. se suspende el combate, cuando ambos blindados chilenos están fuera de alcance. En efecto, Latorre creyó conveniente hacerlo así, para renovarlo "en otra mejor oportunidad" y a las 3.30 p.m. convoca a una reunión de Comandantes a bordo del *Cochrane*.

En su parte, Villavisencio da cuenta que las baterías del Morro, Fuerte Norte y *Manco Cápac* estuvieron perfectamente servidas y expresaba:

> "... protegiendo con acierto a esta corbeta, cada vez que el enemigo intentaba acercarse, y mediante tan eficaz y oportuno auxilio, la corbeta no sufrió los daños que eran consiguientes en tan desigual combate, y puedo asegurar que ambos blindados a pesar de estar en constante movimiento han recibido algunos proyectiles lanzados por nuestros recomendables artilleros de las baterías".

Desde el punto de vista de los comandantes chilenos, el combate fue desigual pues se trataba de dos buques contra las baterías del Morro, Fuerte Norte y los dos buques peruanos, esto es, 2 contra 4. Pero, como se ha visto, era al revés. Por lo pronto, los blindados chilenos tenían que batir blancos fijos, una condición ideal, excepto que para batir a la batería del Morro había que resolver un problema de balística exterior, que parece no lo resolvieron, dado que jamás lograron hacer impacto en dichas baterías. No era así para los peruanos, que tenían que batir buques en movimiento constante. Además, la artillería de los blindados era de mayor calibre y de un alcance tal que les permitía batir los blancos peruanos por fuera del alcance de los cañones de estos. A pesar de estas ventajas abrumadoras, no pudieron hundir a la *Unión* y ello cuestiona la tan mentada eficiencia de los artilleros chilenos versus aquella de los tan criticados artilleros mercenarios a bordo de los buques peruanos.

Pero esto se aprecia mejor mediante el resumen comparativo, en primer lugar de los tiros disparados, luego de las bajas producidas según resumen en el parte de Villavisencio del 20 de marzo, pero cuya relación completa aparece anotada en el Libro de Guardias, y por último de las averías sufridas, también según resumen de Villavisencio, pero cuya relación completa aparece en el Libro de Guardias; de aquellas del *Cochrane* también se ha hecho un resumen del parte que presentase Latorre.

El *Diario* de Espinosa trae un resumen del primer concepto durante las 7 horas que duró el combate en sus dos fases, con el *Huáscar* primero en la mañana, y con el *Huáscar* y *Cochrane* en la tarde, que se complementa con el Libro de Guardias y los partes de los comandantes chilenos.

Es interesante el asiento del teniente A. Larrea en el Libro de Guardias en el cuarto de 12-4 p.m., sobre el combate:

> "Durante el combate el entusiasmo de los tripulantes del buque fue como debía esperarse a pesar de la seguridad de que nuestros proyectiles harían poco daño al enemigo. Los vivas a la Patria, dado por todo el mundo en cubierta, se sucedían a la caída o al paso inmediato de los buenos tiros del enemigo cuya certeza nos hace lamentar la probable pérdida de valientes que dejamos encomendados a la benéfica y humanitaria institución honor de nuestro siglo: Las ambulancias".

Es interesante transcribir la descripción del corresponsal M. F. Horta sobre la ubicación de los oficiales durante el combate:

> "El comandante Villavisencio, que al principio del combate daba órdenes desde el puente, recorría después todos los puestos animando a los combatientes, seguido de su ayudante de órdenes, el tan inteligente como instruído y modesto joven guardia marina señor Adolfo Gamero.
>
> El comandante Aljovín inspeccionaba las baterías atendiendo a todas partes donde su presencia era necesaria con esa tranquilidad severa que le es particular. Nuestro joven comandante el señor Emilio Benavides hacía el servicio de su división, animando a toda la gente; dirigía el paso de los proyectiles de

los pañoles a la cubierta, llevando a todas partes los recursos de su inteligencia para remediar los inconvenientes que se presentaban.

El teniente 1º señor Larrea mandaba la 1ª división, el teniente 2º Dufóo la segunda, el de igual clase señor Carrión la tercera y el alférez de fragata señor Rodríguez la de la toldilla. Sus órdenes eran dadas con la mayor serenidad, acompañadas de voces de aliento y estímulo a sus subordinados, Los jóvenes guardia marinas en su respectivos puestos de combate, vivaban al Perú, desempeñando con entusiasmo y prolijidad sus faenas".

El resumen al que antes se aludiera, es como sigue:

RESUMEN DE TIROS DISPARADOS					
Baterías y buques peruanos		Total	Buques chilenos		Total
Morro	18 de a 250 Vavasseur 38 de a 100 Parrott 35 de a 68 Voruz	91	*Cochrane*	36 de a 250 Armstrong	36
Fuerte Norte	Santa Rosa: 6 de a 250 Vavasseur San José: 12 de 150 Parrott 2 de Mayo: 4 de a 250 Vavasseur	22	*Huáscar*	28 granadas comunes de a 300 50 granadas comunes de a 40	78
Manco Cápac	4 de a 500	4			
Unión	20 bombas de a 12 Armstrong (15 descargadas) 26 de a 68 Voruz (18 bombas, 8 balas) 19 de a 30 Parrot (6 bombas,13 balas) 12 de a 9 Withworth / (balas)	77			
TOTAL GENERAL		194	TOTAL GENERAL		114

BAJAS DE PERSONAL	
Baterías y buques peruanos	Buques chilenos
Baterías y *Manco Cápac*: ninguna *Unión:* Sargento 2º L. Hidalgo, muerto, y 9 heridos, de los cuales 7 eran de la tripulación, un lanchero que se encontraba a bordo durante el combate, y un soldado, según de la Torre, que se ocupaba en la faena de carbón en la mañana. Todos fueron evacuados al hospital por su gravedad, al cuidado de la ambulancia de la Cruz Roja. Quedaron a bordo 12 tripulantes con heridas leves.	Ninguna

AVERÍAS SUFRIDAS			
Baterías y buques peruanos		Buques chilenos	
Morro	Un cañón Voruz de a 68 se rompió al 8vo. disparo sin causar daño alguno	*Huáscar*	3 impactos en el casco y uno en el palo trinquete, que no causaron daños de consideración
Unión	El detalle de aquellas en el casco, en la cubierta, embarcaciones y velamen, se pueden leer en el Libro de Guardias, y no fueron de gran consideración. Las más serias fueron en calderas. Así, una bomba penetró a la cubierta por encima de la borda, rompiendo dicha cubierta en parte, destrozando entre otras cosas el tubo de extracción de la caldera de proa. Otra bomba penetró en la parte inferior de la chimenea, produciendo como consecuencia de su estallido grandes agujeros en diversas partes de dicha chimenea, quedando en ciertos sitios a tubo abierto; varios fragmentos de la bomba cayeron con fuerza sobre el carbón, delante de las hornillas. Esas bombas produjeron incendios en dos o tres partes en torno de la caldera, siniestros que fueron rápidamente apagados con ayuda de una bomba pequeña de que disponía la corbeta y de la gente de máquina. Villavicencio en su parte reservado informó que al Callao llegó con la parte inferior de la chimenea con parches de plomo y forrada en parte con sacos mojados, como medida de control de averías. Sin embargo, al quedar roto el tubo de purga de la caldera de estribor-proa, no se pudo hacer buen uso de ella. Finalmente, que otra esquirla pasó tan cerca de la tubería principal de vapor que rompió sus forros, que de haberlo hecho hubiera causado muchas desgracias y la imposibilidad de hacer uso de la máquina en el día.	*Cochrane*	Recibió 4 impactos. Uno produjo destrozos en el puente y palo mesana. Otro perforó el costado al penetrar por una claraboya y cuyas esquirlas destruyeron la puerta de la enfermería. Otro dio en el blindaje del costado sin hacer daño. Otro chocó en la parte baja del receso de la batería de babor aflojando pernos. Otros 2 proyectiles dieron en la línea de flotación a uno y otro lado, sin causar daño.

7.3.3 Villavisencio burla bloqueo por segunda vez. Travesía y llegada al Callao

Terminado el combate a eso de las 2.40 p.m., como se ha visto, los buques chilenos se sitúan a unas 5 millas al oeste del fondeadero, desplegados como para impedir una probable salida de la corbeta. Sus comandantes se reúnen a bordo de *Cochrane*, según Latorre, para estudiar "la mejor manera de tomar colocación en la noche para intentar un resultado definitivo respecto de la *Unión*". Es probable que ese resultado fuese para Latorre la destrucción de la corbeta en puerto, advertida la gran fuga de vapor producida por uno de los impactos. Pero según Condell, lo que debatían era un "plan conveniente para impedir que la *Unión* escapase durante la noche".

Según manifiesta Villavisencio, con una gran modestia, las "pequeñas averías" sufridas en la chimenea y tubo de escape de vapor, eran uno de los inconvenientes para zarpar, y para superarlo hubo de hacer algunas reparaciones de emergencia. Además, hubo de desprenderse de tres lanchones con carbón que tenía al costado, que fueron recogidos por los lancheros. Pero lo más importante, conforme lo dice en su parte, era que contaba "con la intrepidez de todos sus valerosos y decididos subordinados para hacer en la mar la defensa del buque a costa de todo sacrificio". Cabe deducir entonces, que por las instrucciones recibidas debía dejar Arica apenas terminase la descarga y rellenase carboneras, para cumplir otra tarea más al sur. Pero todo se le complicó con la presencia de dos buques chilenos más, y las averías que decía no ser graves, que en realidad significaban una disminución en la potencia de la máquina, amén de otros riesgos. Pero Villavisencio no quería seguir combatiendo con el buque fondeado en el puerto, y prefería desafiar a sus poderosos enemigos en el mar. Esto lo tenía decidido desde antes de que lo visitase a las 4.30 p.m. el jefe de Estado Mayor General del Primer Ejército del Sur, coronel de La Torre, para ordenarle que zarpase en el acto, aprovechando la oportunidad de haberse reconcentrado hacia el Oeste los buques chilenos, pues si se quedaba a pasar la noche, enfrentaría al día siguiente una inevitable pérdida del buque, pues ya no solo serían los dos blindados sino más con los refuerzos que vendrían de Ilo.

En su parte del jueves 18 de marzo al jefe del Estado Mayor General, coronel de La Torre, M. Fernández Dávila comenta que en una oportunidad el comandante Sánchez L. le indicó:

> "Que manifestase al comandante de la corbeta *Unión*, que podía zarpar por la parte del Sur que estaba claro, y cuyo paso se defendería por el monitor, que se colocó fuera del puerto y la lancha-torpedo *Alianza*; contestando el señor comandante de la *Unión* que tan luego que concluyese de hacer carbón zarparía, lo que no pudo efectuar hasta las 5 p.m., por haberse desde muy



Teniente segundo Manuel Fernández Dávila, comandante de la lancha torpedera *Alianza*. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Alférez. David Flores, segundo comandante de la *Alianza* (Archivo Histórico de Marina).

La comisión para la *Alianza* es: "perseguir y atacar al blindado *Cochrane*, y en el caso de no poder evadir la persecución de alguno de los bloqueadores, atacarlo". El 7 de junio participa en la defensa del Morro y la lancha es finalmente destruida por su tripulación.

temprano empeñado el combate y haber tomado la Escuadra enemiga otras posiciones".

Con el buque listo para zarpar y para evitar perder tiempo levando el ancla y cobrando la espía de popa al muelle, Villavisencio ordena picar el grillete de la cadena de babor y la espía de popa, pocos minutos antes de las 5 p.m., y a su voz enrumba la corbeta hacia la isla del Alacrán a toda fuerza de máquina, pasando muy cerca de ella, y una vez libre enrumba hacia el sur. Storace comenta que forzando vapor "zarpamos para abandonar el puerto que era quizá como salir de la tumba".

Villavisencio expresa en su informe que al burlar a los buques enemigos lo hizo "en medio de los vivas y aclamaciones entusiastas de la multitud de gente que coronaba el Morro y demás lugares cercanos, a cuyas inmediaciones necesité pasar al dejar el puerto". El coronel de La Torre, "que se hizo a la mar entre los hurras de los valerosos combatientes que la habían defendido con abnegación y entusiasmo". Carrillo, que "la corbeta zarpó en medio de los hurras de nuestros artilleros, que veían con entusiasmo coronados sus esfuerzos durante el día".

Por su parte, el teniente Fernández Dávila informa:

> "Terminado que fue el combate aparentemente por el enemigo, me comuniqué con tierra, por orden del señor comandante de la corbeta *Unión* con el fin de que fuesen a su bordo botes o lanchas para poner en tierra muertos y heridos que tenía a bordo, lo que efectué sin demora; pues se preparaba para zarpar en la primera oportunidad que se le presentase, como US. ha visto la salida de la corbeta, del puerto sin novedad, protegida por el *Manco Cápac* y lancha *Alianza*".

Al recibirse en el *Cochrane* el aviso sobre la salida de la *Unión* a toda fuerza hacia el sur, Latorre ordena que los comandantes Condell y Molina se constituyan en sus respectivos buques para emprender su persecución. Según Latorre, el blindado por su escaso andar, solo participó en la persecución hasta la puesta de Sol, en que regresa al fondeadero. Condell zarpa con el monitor y enrumba al SO para cortar la retirada de la corbeta hasta las 12 de la noche, en que se encuentra con el *Amazonas* y viendo que era inútil continuar la persecución a causa del poco andar comparativamente con el de la corbeta, regresan ambos a Arica. A su llegada, Condell recibe orden de seguir viaje a Ilo. Según informe de Carrillo, cuando los buques chilenos inician la persecución, la *Unión* estaba como a 8 millas.

Según Raygada:

> "Cuando los enemigos se apercibieron de su movimiento, se movieron y emprendieron su persecución, pero la corbeta se les escapó sin que pudieran darle caza; cuando estuvo como a 10 millas al Sur, por la proa de los cazadores enmendó su rumbo hacia el Oeste, y sigiuió así hasta que por la oscuridad se perdió de vista. A las 6.20 p.m. regresó el blindado y el transporte continuó la caza. No se pudo ver si siguió su persecución porque la noche hizo perder de vista los buques".

Según reseña de Horta:

"Los buques enemigos parecían indecisos. De repente se pusieron en movimiento tratando de impedirnos la salida. A las 5.15 p.m. habíamos roto el paso cortando su proa, lo que era verdaderamente una burla".

Sin embargo, a bordo de la *Unión* no todo fue maravillas y el control de averías hubo de actuar con eficiencia y rapidez. En efecto, con la persecución ya iniciada y siendo aproximadamente las 5.40 p.m. se declaró un incendio en los forros de las calderas y en la cara de proa del palo mayor, dominado a los pocos minutos, según anota el teniente Dufóo en su guardia de 4-6 p.m.: "debido al entusiasmo de que estaba poseída toda la tripulación del buque".

Villavisencio, en su parte reservado del domingo 21 comenta:

"Que el no poder hacer buen uso de la referida caldera, y hallándose seriamente averiada la chimenea y siendo el carbón que tomé de mala calidad, pues al apurar los fuegos arroja mucho humo y aún llamaradas, lo que creo ocasionó el incendio, me ha impedido 'cumplir en todas sus partes el pliego de instrucciones' y he creído indispensable volver al Callao a hacer las reparaciones indispensables".

Storace consigna en su obra:

"Sorprendidos los chilenos al vernos escapar, se pusieron de inmediato a perseguirnos, pero ello fue en vano, porque nosotros corríamos a 12 1/2 m.p.h. pese al mal carbón empleado, que producía llamas largas, las cuales saliendo por la caja de humos penetraban por aquellos huecos correspondientes sobre la caldera, originando un 'considerable incendio, el cual apagamos mediante grandes esfuerzos'. Durante el incendio, por obra de la confusión de la gente y porque el agua arrojada al fuego pasaba a la caja de humos, disminuyó la presión y, consiguientemente la velocidad; mas esta aumentó rápido, después de la extinción del fuego y aún aventajamos la distancia con nuestros enemigos". (Dufóo anota que a las 6 p.m. la distancia era de 4 millas).

Por su parte, Horta reseña:

"Se declaró un incendio en el forro de las calderas, que fue contenido inmediatamente por los esfuerzos de la tripulación, que a pesar de haber pasado la noche anterior en vela y el día combatiendo no estaba cansada, ni su presencia de ánimo decaído. Al notar nuestros perseguidores que teníamos incendio a bordo, trataron de activar su andar para alcanzarnos, colocándose en nuestra persecución por la popa".

En su parte del domingo 21, Villavisencio manifiesta que:

"Habiendo dejado el puerto de Arica con toda felicidad el mismo 17 a las 5 de la tarde del combate y siendo perseguido por los buques enemigos tuve que hacer rumbo muy al Sur, pues el *Huáscar* tomó dirección como para acortarmee el rumbo al día siguiente, después hice los rumbos convenientes para evitar la persecución y por esta circunstancia he retardado algo más mi viaje..."

Libre pues la corbeta de la persecución chilena, el resto del viaje se desarrolla como sigue.

FECHA	ACTIVIDAD O HECHO
Miércoles 17 de marzo de 1880	Durante el resto del día, continuó navegando al 216º.
Jueves 18 de marzo de 1880	A la 1a.m. se cambió el rumbo al 230º, y a una velocidad de 11 m.p.h. A las 6 a.m. otro cambio de rumbo al 189º. Estado del tiempo bueno. Durante la mañana la gente estuvo dedicada a estibar el carbón ensacado en las carboneras, y en subsanar averías en la arboladura. A las 2 p.m., nuevo cambio de rumbo al 310º. A pesar de las averías en la arboladura, la corbeta usó del velamen de proa como auxiliar y de todo el resto a partir de las 5 p.m. A las 9 p.m. otro cambio de rumbo al 289º y a las 10 p.m. al 310º.
Viernes 19 de marzo de 1880	Entre 9.30 a.m. y 3.30 p.m., solo se navegó a vela, mientras se efectuaban reparaciones urgentes en la máquina, terminada la cual continuó la navegación con ambos medios de propulsión. A las 6 p.m. se cambió rumbo al 320º y a las 7 p.m. al 331º, y a las 12 de la noche al 350º.
Sábado 20 de marzo de 1880	A las 6 a.m. se cambió rumbo al 332º; a las 11 a.m. al 013º. A la 1 p.m. navegó al 007º. Entre las 12 y 4 p.m. practicó un ejercicio de artillería, efectuando 3 tiros a bala. A las 4 p.m. cambió otra vez al rumbo 013º y a las 11 p.m. al 022º, en demanda del puerto del Callao, en donde fondeó a las 11.45 p.m. Esa misma noche recibió la visita de un bote del *Rímac* y otro del *Atahualpa*.

Así concluyó la *Unión* el último crucero de su existencia. Había zarpado del Callao el viernes 12 de marzo a 11.30 a.m. y regresado a las 11.45 de la noche del sábado 20. El domingo 21 a primera hora, Villavisencio enviaba al comandante general de Marina un telegrama con el siguiente tenor:

> "Regresé de mi comisión, fue forzado el bloqueo de Arica en la mañana del (miércoles) 17, siete horas de combate con intervalos; atacado exclusivamente por los blindados *Blanco* (sic) (fue el *Cochrane*), *Huáscar* y un transporte (fue el *Amazonas*), los que me lanzaron 150 proyectiles de diferentes calibres y sistemas. Las baterías y monitor auxiliaron con empeño ligeras averías a bordo, además un muerto y siete heridos; la chimenea muy averiada. Algunos proyectiles del buque y de las baterías cayeron a los blindados. Dejé carga y embarqué carbón. Zarpé del puerto a las cinco de la tarde del mismo día sobre mis poderosos enemigos que en el acto emprendieron la caza en diferentes direcciones. Valeroso comportamiento de todos mis subordinados".

Con este telegrama Villavisencio informaba al comandante general de Marina, pero el sábado 20 le enviaba un parte escrito redactado como para darle difusión, y con fecha domingo 21 otro en el cual le daba cuenta por separado de varios puntos que consideraba eran de un carácter reservado, de los cuales ya se ha hecho referencia en diversos pasajes de este párrafo.

El domingo 21, un oficial del buque de guerra italiano *Garibaldi*, presentaba su saludo protocolar al comandante Villavisencio y en el curso de la mañana, el jefe supremo Nicolás de Piérola, visita la corbeta *Unión*, para felicitar al comandante Villavisencio y a toda la tripulación. Durante el resto del día, anota el teniente Carlos L. Rodríguez en el Libro de Guardias: "el buque fue invadido por innumerables visitantes a la corbeta".

El día de la ruptura del bloqueo de Arica por la *Unión*, el contralmirante L. Montero, general en jefe del 1º Ejército del Sur, se encontraba en Tacna, y fue informado por telégrafo por el jefe de Estado Mayor General, coronel José de La Torre, sobre el acontecimiento, y más tarde de los detalles de la descarga de elementos bélicos, lancha-torpedo *Alianza*, del embarque de carbón, del combate y, por supuesto, de la segunda ruptura del bloqueo en la tarde del mismo día, y la participación de las baterías y *Manco Cápac* en la protección de la corbeta.

Por su parte, Montero informó por el telégrafo también, al prefecto de Arequipa y este a su vez a Lima, quizá con algún retraso por las averías que los chilenos causaran a las líneas telegráficas durante la incursión del martes 9 de marzo contra Mollendo.

El jueves 18 de marzo, el jefe de Estado Mayor General eleva a Montero un informe detallado de lo ocurrido, adjuntando los partes originales de Carrillo, Panizo, comandante del *Manco Cápac*, y de la *Alianza*. Lamentablemente los partes del comandante Sánchez y de Fernández Dávila no han sido ubicados. El de este último, sin embargo, aparece en su expediente personal en el Archivo Histórico de Marina, al tramitar años después una solicitud de reconocimiento de servicios.

El viernes 19 Montero contesta las comunicaciones de La Torre y le manifiesta que ello "constituye una gloria nacional, cuya conquista se debe a la audacia y habilidad del comandante don Manuel Villavisencio y a los bravos defensores de esa plaza militar".

> "Si el sábado 27 de febrero, continuaba Montero, se probó por primera vez al enemigo, de cuánto eran capaces los hombres a cuyo valor y civismo se ha fiado la defensa del codiciado Arica, diez días después, es decir el miércoles 17 del corriente, ha presentádose la brillante ocasión de hacer conocer al mundo hasta dónde puede llevarse el denuedo y la pericia, cuando se obedece a los nobles estímulos de un acendrado patriotismo.
>
> El comandante Villavisencio y sus dignos compañeros, pues, han escrito una preciosa página en nuestra historia, acreditando una serenidad a toda

prueba, y los más profundos conocimientos profesionales; a todos los felicito, pues, ¡con patriótico entusiasmo!

Por lo demás la Patria sabrá premiar debidamente a sus valientes hijos, que en jornadas desiguales han aumentado su gloria y renombre. Mientras tanto reciba el comandante Villavisencio, así como los jefes superiores de la plaza, los comandantes de las baterías y del *Manco Cápac*, y los demás servidores de la nación, que tanto se han distinguido, el testimonio de mi júbilo y admiración haciéndolo tan público como lo permitan los límites de la orden general del ejército de mi mando, en cuyas páginas se consignará la presente comunicación".

Montero envía con fecha del jueves 18 de marzo una nota al jefe de la Estación Naval, probablemente inglesa, francesa o alemana, en la que le manifestaba:

"Adjunto a este oficio encontrará US. copia de la circular que con esta misma fecha dirijo al H. Cuerpo Consular, residente en este departamento, sobre la significación que debe darse al hecho de haber penetrado ayer en el fondeadero de Arica la corbeta *Unión* abandonándolo en seguida, después de dejar el cargamento de artículos bélicos que conducía a su bordo para el ejército que comando.

US. que ha presenciado los acontecimientos a que me refiero, sabrá apreciar debidamente la excepcional condición en que se han colocado las naves de Chile, pretendiendo sostener un bloqueo sin los medios de hacerlo efectivo, como lo exige el Tratado de París y la práctica de las naciones, para que pueda ser obligatorio a los neutrales".

En la misma fecha Montero envía una circular al Cuerpo Consular de Tacna en relación a los actos del miércoles 17 y que lo obligan, dice, a dirigirse "nuevamente" al Cuerpo Consular en torno al bloqueo, del que opina es en contra de las terminantes prescripciones del Tratado de París, y concluye:

"Y si nos apresuramos a anunciar tales sucesos al Honorable Cuerpo Consular es que sería dudoso que la mencionada República de Chile, manteniéndose en abierta oposición con los usos internacionales universalmente aceptados, intente continuar su original sistema de bloqueo en la costa de este departamento, con daño a los intereses de los neutrales, y no obstante de haber quedado evidenciado con el hecho del día de ayer, la absoluta falta de legalidad de la hostilidad de que hago particular mención en el presente oficio".

Ese "nuevamente" que menciona Montero era una Circular que el viernes 9 de enero cursara al Cuerpo Consular residente en Arica, en la que exponía el hecho de que estando bloqueado Mollendo desde diciembre de 1879, habían entrado y salido buques mercantes neutrales y con respecto a Arica decía:

"Un caso idéntico ocurrió en este puerto. El miércoles 17 de diciembre de 1879, el vapor *Bolivia* de la P. S. N. C. entró a este puerto a pesar del hecho público y notorio de haber a la vista dos buques chilenos. Estos casos se repiten en la costa Sur del Perú y no son atendidos por la marina chilena.

Creo de mi deber presentar estos hechos al Cuerpo Consular que tienen

la defensa de los intereses de sus respectivos países, con el objeto de que al guardar los derechos que ellos representan con dignidad y en obediencia de los principios universalmente reconocidos, que su Marina tome en seria consideración los contenidos de este oficio, y aprecie el grado de legalidad que se refiere a los procedimientos de la escuadra chilena que no es capaz de mantener el bloqueo efectivo según las doctrinas válidas e incontrovertibles del derecho internacional. El bloqueo que se supone ha existido, ha sido de hecho suspendido por falta de fuerza efectiva y por razón de los hechos arriba citados".

En la misma fecha de enero arriba citada, Montero dirige otro oficio al comandante de la Fuerza Naval de Estados Unidos en Arica, adjuntándole copia de la comunicación antes referida y expresa:

"En razón de los procedimientos notoriamente irregulares que la escuadra chilena está realizando bajo el pretexto de un pretendido bloqueo a los puertos de la costa Sur del Perú que, como un acto de hostilidad es sin duda un simple asunto de forma. Conociendo como US. lo sabe, la facilidad con que los buques mercantes de las naciones neutrales han entrado y salido de este puerto y del de Mollendo, los hechos que he mencionado sirven para mostrar y para que US. determine qué línea de conducta debe US. seguir al vigilar los intereses y derechos de su gobierno. El bloqueo no puede ser mantenido efectivamente por la escuadra chilena en conformidad con los principios del derecho internacional y la aceptación universal de su empleo".

Pero en esta oportunidad, marzo de 1880, la respuesta del Cuerpo Consular a Montero acusando recibo de la comunicación del jueves 18 de marzo, solo decía:

"Que se apresurarán a poner en conocimiento de los representantes diplomáticos de sus respectivos Gobiernos, a fin de que estos dispongan lo conveniente sobre los notables hechos que se ha servido señalar, de 'la entrada, descarga y salida de la corbeta de guerra *Unión* de la armada nacional en el puerto de Arica, sin que la escuadra chilena haya podido impedirlo', a pesar de hallarse dicho puerto bloqueado por ella".

Firmaban esta nota los cónsules de Austria-Hungría, del Imperio Alemán, de Francia, de Bélgica y de Italia. En nota aparte y con fecha miércoles 24 de marzo lo hacía el de Gran Bretaña, manifestando que en la primera oportunidad enviaría una copia al ministro de S. M. B. en Lima.

Por otro lado, Montero, con fecha sábado 20 de marzo, remite un informe al secretario de Estado en el Despacho de Guerra, coronel M. Iglesias, junto con los partes de detalle, reiterándole haberle pasado partes iniciales sobre los hechos del viernes 27 de febrero y miércoles 17 de marzo, a los que por sus resultados califica de "un verdadero triunfo para la causa nacional", pero específicamente sobre este último, manifestaba:

"Lleva el recuerdo imperecedero del gran golpe de audacia y admirable pericia, ejecutado por el comandante de la *Unión* y secundado por el monitor *Manco Cápac* y baterías de la plaza, así como de muchos otros hechos de

valor y serena actitud de los defensores de la plaza, que han merecido el justo aplauso de nacionales y extranjeros.

En ambos sucesos, que bien pueden conceptuarse como una gloria nacional, y que yo cumplo con el deber de recomendar a la consideración de S. E. el Jefe Supremo para los fines a que haya lugar, no hemos tenido serias desgracias que lamentar ni averías que reparar".

Refiere también, que en las baterías no hubo bajas de personal y que en el Morro solo un cañón se averió por sí mismo, habiendo sido reemplazado por otro similar. En la *Unión* hubo un muerto y 7 heridos, a consecuencia de los cascos "de la única bomba enemiga que pudo tocarle".

Carrillo, en su parte del miércoles 17 al jefe de Estado Mayor General de La Torre, informa que en sus esfuerzos para cumplir con su deber, había recibido la ayuda del general J. Buendía, del capitán de navío J. G. More, de los coroneles M. Velarde y A. Panizo, teniente coronel E. Cornejo, el de las baterías del este y del teniente de Artillería E. del Castillo.

A su vez, el jefe de Estado Mayor General, de La Torre, en su parte a Montero, recomienda el comportamiento de Carrillo, Panizo y del comandante del monitor J. Sánchez L, todos los cuales con su esfuerzo desplegado impidieron que la corbeta fuera destruida por la artillería enemiga. Respecto al capitán de puerto, Raygada, manifiesta que cumplió con sus deberes en la esfera de su competencia, haciendo rápido a la vez el desembarco de carbón con que se proveía a la corbeta. Específicamente sobre el comandante de esta última, decía:

"Haciéndose acreedores a justos y merecidos elogios, el digno y valeroso comandante de la corbeta *Unión*, capitán de navío graduado, don Manuel Villavisencio y su heroica oficialidad, que serenos ante el inminente peligro que corría la nave en que se encontraban, lograron salvarla, ejecutando una gloriosa salida al frente de dos poderosos buques y un transporte enemigos, que se hallaban concretados a impedir su marcha".

Arce Folch, de la dotación del *Manco Cápac*, en su conferencia en 1926 a la que se ha hecho referencia, cita una anotación del diario del teniente Bernardo Smith, quien consigna un telegrama de Montero del sábado 20 de marzo dirigido al comandante Sánchez L., que decía:

"Felicite US. a todos sus oficiales y mis queridos compañeros, por su siempre entusiasta y valeroso comportamiento el día del combate".

El telegrama fue leído a la tripulación formada, y Sánchez L. contestó:

"Mi oficialidad se honra con la felicitación que US. le dirige por el combate del (miércoles) 17, que salvó a la corbeta *Unión* . Ella se complace en felicitar a su vez a US. por los satisfactorios resultados, fruto de sus esfuerzos".

Los refuerzos solicitados por C. Condell a G. Riveros, llegaron a Arica en la madrugada del jueves 18, consistentes en el *Blanco* y *Angamos*. G. Riveros, que enarbolaba su insignia en el blindado, al tomar conocimiento que la *Unión* había forzado la salida y escapado a la persecución, consideró que no había razón para permanecer y regresó

a Ilo con su fuerza. Quedaron para sostener el bloqueo el *Cochrane* y el *Amazonas*.

Como se ha dicho, tres buques de guerra neutrales fondeados hacia el norte del puerto presenciaron, el miércoles 17, todos los acontecimientos, y por dos de ellos se conoce la impresión que les causara la hazaña de Villavisencio.

Así, el oficial inglés Rudolph de Lisle del H. M. S. *Shannon* que llevara como se ha dicho, un diario personal de las actividades, registra todas las ocurrencias desde las 5.15 a.m. del miércoles 17 en que avistan a la *Unión* entrando al puerto, después de burlar a la división bloqueadora. Anota que el *Matías Cousiño* fue despachado a Ilo por refuerzos. La *Unión*, dice, trajo una lancha-torpedo, 3 ametralladoras Gatling, dinero para la tropa y munición de diversos tipos. Registra la entrada del *Cochrane* y *Amazonas* a las 8 a.m., que se unen a la división bloqueadora, y coordinando con el *Huáscar* el plan de ataque. Menciona que inmediatamente el monitor se acercó a 2 500 metros y abrió fuego, pasando sus proyectiles entre el monitor *Manco Cápac* y la corbeta. Que el monitor peruano salió como 1/2 milla del puerto y abrió fuego contra el monitor chileno, el cual después de disparar por algún tiempo, sin impactar a la corbeta, se retira. A las 12.40 p.m., mientras el *Cochrane* navega directo hacia el Morro, el *Huáscar* se coloca a unos 5 460 metros al SO de la *Unión*. En tanto, el blindado se sitúa a unos 4 500 metros, abre fuego, sus proyectiles caen cerca.

> "Para nuestro disgusto, anota de Lisle, se aleja a mayor distancia. Nosotros esperábamos que el blindado se acercara a la *Unión* para espolonearla así como al monitor peruano, y que apesar de los tiros del Morro, se colocara por lo menos a 1 000 yardas (910 m) para cerciorarse de hundir a la corbeta con tiro de cañón, y luego retirarse haciendo uso de su doble hélice para mantenerse aproado mientras se alejaba fuera del alcance del Morro, después de haber cumplido su misión".

Anota de Lisle que el tiro del *Cochrane* fue muy bueno, habida cuenta de la gran distancia a que hacía fuego; que hizo dos impactos en la corbeta, produciendo en uno un incendio que fue rápidamente controlado; el segundo impactó en la cubierta, pasando a través de la chimenea, que arrojó de inmediato una espesa nube de humo, que creímos la había dejado inoperativa, lo mismo que los chilenos, por lo cual se alejaron, después de disparar 80 tiros. En el norte de la rada se reunieron los comandantes a bordo del *Cochrane*, para deliberar sobre el paso siguiente a tomar. La *Unión* vio entonces su oportunidad con una costa libre por el sur y allí se dirigió a toda velocidad, después de haber cumplido su misión.

Durante el combate hizo fuego por una banda mientras que por la otra descargaba elementos y embarcaba carbón. Recién a las 5.15 p.m. se le presenta la oportunidad que se ha referido. El impacto que dio en

la chimenea mató 2 hombres e hirió gravemente a 13, y levemente a otros 13; los muertos y heridos graves fueron evacuados a tierra antes de zarpar. El *Cochrane* recibió 4 o 5 impactos, pero a tan gran distancia que no tuvieron mayor efecto. A su vez, el *Huáscar* también resultó con impactos, pero sin averías.

De Lisle reseña que durante las reparaciones en Valparaíso, al *Huáscar* se le montaron en el alcázar 2 cañones de retrocarga de a 40 libras; que le fue retirada la torre de comando, y que en su lugar se colocó un puente volado, así como una chimenea nueva.

Luego consigna su opinión como sigue:

> "Mientras los comandantes estaban deliberando tranquilamente, reciben un aviso urgente de que la *Unión* estaba saliendo. Los comandantes salieron disparados para tomar sus botes y dirigirse a sus respectivos buques, zarpando en pos de la *Unión*, pero demasiado tarde. Ellos debieron pensar en esta perspectiva antes, cuando se retiraron del combate, dejando el lado Sur libre para que la *Unión* escapara limpiamente. Los buques perseguidores no tenían la menor opción de acercarse, pues cuando comenzaron la persecución ya estaba entre 4.5 a 5 millas de distancia, y a 9 millas la abandonaron.
>
> A la mañana siguiente llegaron el *Blanco* y el *Angamos* listos para unirse a la destrucción de la *Unión*, la cual creían estaba como una rata en su agujero; pero para su sorpresa el pájaro había volado. Luego regresaron a Ilo".

No hay duda, escribe de Lisle, que el comandante Villavisencio se comportó muy bien y que los chilenos perdieron la oportunidad de destruir el último buque de guerra de alta mar de la escuadra peruana, por "exceso de precaución". Villavisencio, en su parte reservado del domingo 21, ya se había expresado como sigue: "Creo fundadamente que nuestros enemigos con más arrojo para aproximarse hubiesen echado muy pronto la corbeta a pique".

Finalmente, de Lisle comenta:

> "Los chilenos parecieron olvidar que estaban en blindados y aparentemente se imaginaron estar en buques de madera. De qué sirven los blindados para cualquier país si no se hace uso de ellos, pues al final no son decorativos como los antiguos buques de línea, y es raro que los buques de hoy sean rechazados por cañones de pobre calidad como los de Arica".

Para finalizar con esta etapa de comentarios de testigos de la burla del bloqueo por segunda vez, se transcriben aquellos de M. F. Horta, corresponsal de *El Nacional*:

> "El comandante Villavisencio después de despedirse de los jefes del ejército que vinieron a bordo y que se dirigían a tierra, exclamó: 'A jugar el todo por el todo muchachos; que nos echen a pique, pero que sea en buena lid'. En seguida al puente y manda picar la cadena, operación que se hizo a las 4.51 p.m. Después valiéndose del telégrafo que pone en comunicación el puente con la máquina, manda poner a esta en movimiento a toda fuerza. La corbeta se estremeció desde la quilla hasta el tope, y engolfándose en el mar, abrió paso por entre las olas con la velocidad de la gaviota que se inclina oblicuamente desde un punto del horizonte para emprender su vuelo a otro.

> Un entusiasta hurra resonó a bordo; toda la tripulación subió a las jarcias, castillo de proa y toldilla, sacando sus gorras para contestar a los saludos que la tripulación y oficiales del *Manco Cápac* y la gente que coronaba el Morro e invadía la playa nos hacía agitando pañuelos y sombreros. Es imposible describir el entusiasmo de ese momento. Las vivas resonaban en toda la bahía, y la brisa los traía en sus olas. A bordo los vivas al Perú y al comandante Villavisencio se sucedían con ardor".

En el *Anexo H* se da una relación de la dotación de la *Unión* el 12 de marzo de 1880 en Arica.

7.3.4 Repercusiones en el Perú y en Chile por la burla del bloqueo[99]

Cuándo exactamente se conocen en Lima los hechos protagonizados por la *Unión* en Arica el miércoles 17 de marzo, no está precisado, pero sí que la opinión pública toma conocimiento de su misión al sur por dos artículos publicados en *El Nacional*. Uno, del 12 de marzo, da cuenta de la visita del jefe supremo de la República acompañado del secretario de Guerra, al puerto del Callao desde las 12 de la noche del 11 hasta casi medio del 12. Otro, del 19 de marzo, consigna un artículo de M. F. Horta, embarcado en la *Unión*, fechado el 14 de marzo en Quilca, en el que reseña particularidades de la visita de Piérola a los transportes y corbeta, el embarque de elementos bélicos en ella y en el *Talismán,* la salida del Callao de ambos y la recalada solo de la *Unión* en Quilca, pues el transporte se perdió de vista en la noche del 12/13 de marzo.

Por otro lado, como se ha dicho, informado Montero de las ocurrencias en Arica, el mismo miércoles 17 de marzo envía un telegrama al prefecto de Arequipa, quien supuestamente debe haberlo retrasmitido a Lima con retraso debido a las dificultades en la comunicación telegráfica a raíz de la incursión chilena a Mollendo, que se ha tratado en un párrafo anterior, y es solo el 1º de abril que *El Peruano* transcribe un telegrama en estos términos:

> "Arequipa.- Recibido de Arica a las 5.20 p.m.- Marzo 23 de 1880
> Señor Prefecto: Arequipa
> Aquí combate con baterías *Unión*, con *Huáscar*, *Cochrane*, fueron rechazados corriendo cobardemente. *MONTERO*".

Así, pues, la llegada al Callao, no anunciada pero esperada de la *Unión*, en la noche del sábado 20, sorprendió gratamente a más de uno.

Por otra parte, en Santiago toman conocimiento de la burla del bloqueo por la *Unión* y demás, por un telegrama que recibe de Iquique enviado por P. Lynch, quien a su vez se basa en un telegrama enviado por el *Amazonas* desde Pisagua, adonde llega el 18 o 19 de marzo. Así pues, para fines prácticos, puede considerarse que en ambas capitales,

tienen conocimiento el 19 de marzo, de las sucesos del miércoles 17 de marzo protagonizados por la *Unión.* Las reacciones, por supuesto, no fueron las mismas.

Al día siguiente de la llegada de la corbeta, esto es el domingo 21 de marzo, *La Opinión Nacional* con el título "La *Unión* regresa de Arica", anunciaba su llegada al Callao a las 12 de la noche del 20, y después de describir sucintamente la comisión cumplida, Julio O. Reyes comentaba, que "en vista del glorioso desempeño de la comisión de la *Unión*, no podemos menos que felicitar entusiastamente al comandante Villavisencio y a su digna oficialidad".

El Peruano del lunes 22 de marzo, en su sección Editorial, comentaba entre otras cosas:

> "La marina nacional acaba de dar una lección de audacia, valor y heroísmo a los marinos chilenos: nuestra corbeta *Unión* rompe el bloqueo de Arica y sostiene siete horas de heroico combate con los blindados de Chile, auxiliada por el *Manco Cápac* y las baterías de dicho puerto. La tempestad de fuego que truena sobre la *Unión* bien pronto no impide a sus heroicos tripulantes desembarazarse de su carga, que constituye un precioso auxilio a nuestro bravo ejército de Arica, ni proveerse del carbón necesario para emprender su regreso.
>
> Si fue causa de admiración su entrada al puerto para los testigos extranjeros de tan sublime hazaña, cuál no habrá sido su atrevida salida, encerrada en un círculo de bocas de fuego, que vomitaban incesantemente sobre él los más pesados proyectiles de los cuales uno solo bien dirigido habría podido hundir en el instante la débil y frágil nave.
>
> El fallo del mundo no puede dejar de ser favorable a los que son capaces de consumar hechos de armas como el glorioso combate de la *Unión*. El ha cubierto de una gloria inmarcesible a su denodado comandante, que tantos actos de arrojo y tan importantes servicios tenía prestados ya en la presente guerra.
>
> Faltaba solo a su merecido prestigio el bautismo de un gran combate y de una gran victoria y ese lo ha recibido dignamente, ayudado por sus compañeros y su valiente tripulación.
>
> La nación y el gobierno recompensarán sus esfuerzos, mientras la historia nacional la consigne en sus más brillantes páginas".

En efecto, un decreto supremo por la Secretaría de Marina de fecha 28 de mayo, concedía a Villavisencio la efectividad en el grado de capitán de navío, con la antigüedad del 17 de marzo.

Por su parte, *El Nacional* del lunes 22 de marzo, en un artículo de Abelardo M. Gamarra intitulado "El Golpe Maestro", expresaba:

> "Tiene *El Nacional* un alto deber de patriotismo que llenar y lo cumple regocijado. El comandante Villavisencio y sus valientes compañeros acaban de llevar a cabo una de aquellas inmortales empresas que engrandecen a las naciones. Decimos mal, acaban de llevar a cabo una empresa magna, librando a la vez un combate. Decimos mal, acaban de dar al país tres triunfos: el del aumento de su poderío en el Sur, el del enaltecimiento de su marina y el del engrandecimiento de su crédito a los ojos de las naciones extranjeras.

No queremos fijarnos en la intrépida entrada de la *Unión* sobre las barbas de Condell... No queriendo fijarnos en el combate mismo de la *Unión*, combate en que la corbetilla dio como algunos chicuelos al pelear una mano a sus enemigos, atándose la otra a las espaldas... Mas lo que no podemos, lo que no debemos pasar por alto, es la salida de nuestra corbetilla a vista y paciencia de la escuadra chilena en pleno día y más que en pleno día, hasta en medio de la límpida luz de la Luna.

Allí esta la grandeza. Ese ha sido el gran golpe. Ese ha sido el golpe maestro. En medio océano ya no hay moros. David estaba allí delante de Goliat solo y teniendo en su rededor al ejército de filisteos. Solo se hallaba y no armado como el gigante. Apenas tenía el infeliz su honda y unos cuantos guijarros.

¿Le cerrarán o no el paso a la *Unión*?

En ambos casos hay pericia, valor, arrojo, temeridad, heroísmo en Villavisencio. Ha regresado en su cascarita de nuez, después de haberse divertido a su gusto con los poderosos blindados de nuestros enemigos.

Se le ha recibido sin estrépito, con santo regocijo, con respetuoso acatamiento y nada más.

Su nombre ha corrido de boca en boca; su acción ha hecho palpitar con legítimo orgullo todos los corazones; los ancianos le han admirado, las mujeres han llorado de regocijo, los niños y antes que los niños la juventud, con asombro ha oído el relato de su comportamiento. Nada más.

Los extranjeros buscan en los anales de la historia de sus países, ejemplos y hombres para parangonearle y han vuelto los Nelson a su memoria y por milésima vez tornar a recordar a nuestro Grau. Nada más.

Nuestro gobierno va a premiarle y la patria le está reconocida.

En medio del aplauso sin estrépito, la prensa tambien saluda al ciudadano digno, al marino cumplido, y a sus valientes compañeros, mientras la Historia, esa justipreciadora de los actos humanos, abra sus hermosas páginas para con letras de diamantes consignar la nueva victoria que acaba de alcanzar el Perú".

Nuevamente *El Nacional* en su edición del lunes 22 reseña la reunión de ciudadanos habida en la noche del 21 en el Ayuntamiento de la ciudad Constitucional del Callao, bajo la presidencia del señor alcalde D. José R. Fonseca, asamblea que luego de resaltar la brillante acción de Villavisencio en varios considerandos, acuerda:

"1º.- Solicitar, como lo hacen por la presente, a S. E. el Jefe Supremo del Estado, para que, cumpliendo con el deber que este tiene de recompensar a sus valientes y abnegados servidores, se digne conceder el premio a que se han hecho acreedores el capitán de navío graduado, D. Manuel Antonio Villavisencio, comandante de la *Unión*, la oficialidad y tripulación.

2º.- Manifestar su reconocimiento al señor Villavisencio y entusiasta oficialidad y tripulación del buque de su mando por el audaz y heroico comportamiento que han tenido en la delicadísima e importante comisión que con tan buen éxito acaba de desempeñar; y

3º.- Que esta acta será elevada a S. E. el Jefe Supremo del Estado, por el señor Alcalde de la Honorable Municipalidad; sacándose previamente una copia de ella, que será entregada al señor comandante de la *Unión* por la comisión nombrada al efecto.

Con lo que terminó el acto firmando los presentes para constancia:

José R. Fonseca, Francisco Quiñones y Lastre, Valentín Salcedo, Pedro A. Garcés, José Lamarte, Mariano Rojas, Tesorero; Manuel Villavisencio, Daniel García Monreal, José Guevara, P. López Hurtado, Simón López, Eleodoro Huapalla, Ricardo Berastain, R. Patiño y Samudio. Siguen muchas firmas.

La Comisión que debe entregar esta acta al señor comandante Villavisencio, la componen los señores Alcalde Municipal, Superintendente de la Aduana y Director de la Sociedad de Beneficencia. *LEONIDAS CÁRDENAS*".

El teniente 1° A. Larrea asienta en el Diario de Guardias correspondiente al domingo 28, que "el comandante y oficialidad fue saludado por una Comisión de la H. Municipalidad del Callao", haciéndole entrega del Acta arriba mencionada.

El Peruano en su edición del martes 23, transcribe un artículo de *La Patria* titulado "Glorias Peruanas", del cual se toman algunos párrafos.

"El entusiasmo patriótico, la satisfacción que producen los hechos grandiosos realizados en servicio de la Patria, no tienen la traducción posible en el humano lenguaje. El hecho de Arica significa y pesa grandemente en lo material y en lo moral.

En lo material, significa la ruptura del bloqueo de aquel puerto, a viva fuerza y sobre una escuadra poderosa; la comunicación con los sitiados; la entrega de armas y pertrechos.

En lo moral, significa el más brillante triunfo sobre la escuadra de Chile.

El comandante Villavisencio ha recibido orden de forzar el bloqueo; lleva un sagrado depósito confiado a su lealtad y competencia, ignorando en su modestia, inseparable compañera del mérito, que realizaba una de las más garndes hazañas que refiere la historia marítima del mundo.

Vuelve al puerto de salida, para enseñar como respuesta, la bodega vacía de la preciosa carga y los elocuentes caracteres con que la artillería escribió en el casco y arboladura, la constancia de tanta abnegación patriótica, como es forzoso reconozcan en aquel memorable hecho todos los que lo admiran hoy y lo admiren en el porvenir.

La Patria saluda con el mayor entusiasmo al comandante Villavisencio, al Segundo comandante Aljovín y a los heroicos tripulantes de la *Unión*, que han sido el brazo, el inteligente e intrépido brazo ejecutor de la atrevida empresa".

El martes 23 de marzo, tanto *La Patria* como *La Opinión Nacional* y *El Nacional* dan cuenta de la llegada al Callao del H. M. S. *Shannon*, que estuviera en Arica el día de la ruptura del bloqueo, y los tres ofrecen similares opiniones de su tripulación. Así, el primero dice:

"La tripulación del *Shannon* presente en Arica cuando el arribo de la *Unión* no pudiendo dominar su entusiasmo, subió a las jarcias y lanzó un hurra saludando el arrojo de nuestros marinos, cuando dejaban el puerto burlando el poder de los navíos bloqueadores. Los marinos ingleses admiran el arrojo de la *Unión* como asi mismo la ineptitud de los chilenos, que como se sabe, contaban sobre la corbeta, con una superioridad inmensa".

En cuanto al segundo, reseña:

"La impresión que traen sus tripulantes de comandante a paje, es de entusiasta asombro por la heroica hazaña de la *Unión*.

Nada conocen que pueda igualar esa brillante acción de guerra naval. El *Shannon* que recibió con cierta indiferencia la entrada de la *Unión*, no pudo ocultar sus felicitaciones cuando la corbeta desafiando a sus poderosos adversarios, salió en medio de ellos, burlándolos y cañoneándolos. Las jarcias del *Shannon* se cubrieron y un hurra resonó en todo el buque".

En cuanto al tercero, advirtiendo que los croquis mencionados no han sido habidos, reseña:

"Los oficiales del *Shannon* hablan con entusiasmo y la alaban como cosa excepcionalmente audaz la proeza de la *Unión*. Aseguran que en prueba de su admiración hicieron subir la tripulación a las jarcias para saludar a la intrépida oficialidad y marinería de la *Unión.* Diversos croquis ha tomado de esta empresa que se reputan como una de las más honrosas para la nación del Perú".

El miércoles 24 de marzo, *El Peruano* inserta un editorial del diario *La Sociedad* intitulado "La victoria de Arica", que se resume:

"Forzar el bloqueo de Arica; sostener un combate de siete horas como blanco exclusivo de la potente artillería enemiga y al propio tiempo descargar un valioso contingente de guerra y embarcar el carbón necesario para el regreso; salir por último de la bahía, a las cinco de la tarde, entre los atronadores vivas al Perú y despidiéndose de todos los habitantes de Arica; he aquí el hecho portentoso que será perpetuamente una gloria nacional y un padrón de ignominia para Chile.

A su vez, el antiguo comandante del *Chalaco*, hoy digno jefe de la *Unión*, ha enaltecido al Perú con un triunfo inmarcesible. Gloria a él y a los heroicos tripulantes de su nave".

Este mismo 24, *El Peruano* publicaba una Orden General del Estado Mayor General de los Ejércitos, de fecha 23, que decía:

"Art.1º.- Animado S. E. el Jefe Supremo de la República, de la más viva y extremada satisfacción, en vista del distinguido comportamiento observado por los tripulantes de la corbeta nacional *Unión*, en el desempeño de la importante comisión encomendada a su patriotismo; ha dispuesto que se haga conocer al Ejército sus sentimientos, consignándose en la Orden General como una memoria indeleble y justo homenaje rendido al valor y a la inteligencia".

Por otra parte, *El Nacional* del martes 30 de marzo de 1880, daba cuenta que el lunes en la tarde el capitán de navío y comandante del *Rímac* D. Juan Raygada y la oficialidad del buque de su mando, invitaron a los jefes y oficiales de la gallarda y heroica corbeta a un lunch-comida, para celebrar sus últimas proezas.

En *El Peruano* del jueves 29 de abril, se inserta un artículo de *El Eco Hispano Americano* de Panamá, del 9 de abril, sobre la guerra y de esta acción dice específicamente:

"En el mar acaba de infundir asombro a los guerreros europeos, que le contemplan desde sus naves, el prodigio de Villavisencio en la frágil *Unión*, bajo los fuegos de la escuadra chilena empeñada en siete horas de combate.

Esos fuegos solo han servido para iluminar el heroísmo, la competencia superior, la ínclita hazaña de los que han avergonzado a sus adversarios, forzando el bloqueo que mantienen en Arica, batiéndose con un brazo, desempeñando

una vital comisión con el otro y rompiendo después el cerco de poderosos blindados y transportes que vomitan inúltimente sus proyectiles de muerte sobre la gallarda nave que les dice un airoso adiós con la más sangrienta burla.

En tal escena, que ofrece asunto para un cuadro digno de Miguel Ángel o Rubens, y para un poema cantado por Olmedo, resalta la inferioridad moral de los chilenos en el mar.

Villavisencio les ha dicho entre los fulgores de su gloria: las almas de Grau y de sus dignos compañeros de martirio están aquí en la *Unión*, en nosotros piensan, y se conmueven, y luchan con igual coraje; el famoso *Huáscar*, huérfano de sus héroes, fue vencido ayer y probablemente lo será mañana.

He ahí una gran revelación que acaban de hacer con fuego el patriotismo y el valor, para pedir al Gobierno del señor Piérola los mayores esfuerzos y sacrificios en la adquisición de buques acorazados de primer orden, que den al Perú la preponderancia que le corresponde en el Pacífico meridional".

El Peruano del 14 de mayo consigna una felicitación del prefecto del Cuzco José J. Jiménez, del 30 de abril de 1880, al comandante Villavisencio en estos términos.

"Surcar los mares de nuestra costa, hoy cruzada por numerosa y fuerte flota enemiga, con un buque relativamente débil, como el que comanda US., es altamente meritorio, forzar el bloqueo de un puerto que tenía a su boca blindados poderosos sosteniéndolo, librar largo combate desigual con ellos en seguida; y últimamente, salir cortándoles la proa, desafiando su gruesa artillería, después de dejar cumplida la importante comisión que el Supremo Gobierno le confió, permítame US. que le dé el único calificativo que merece, es verdaderamente heroico.

Como peruano, cumplo, pues, con el deber de felicitarle, manifestándole que me siento orgulloso de tener compatriotas como US, las más entusiastas felicitaciones, y por su conducto a la digna como valiente oficialidad y tripulación que le están subordinadas".

La noticia de este doble rompimiento del bloqueo de Arica, publicada en el extranjero, llega a conocimiento de un pariente de Villavisencio, quien le escribe desde España como sigue:

"Cañete del Pinar
Jerez
Jerez de la Frontera, 19 de mayo 1880
Provincia de Cádiz – España
Sr. Don Manuel Villavisencio
Muy señor mío y pariente:

Acabo de leer el brillante hecho de armas que ha llevado Ud. a cabo el 17 de marzo del presente año, con la corbeta *Unión* de su mando, en la bahía de Arica. Me he entusiasmado por la bravura y habilidad que en él ha demostrado Ud. y además por las circunstancias raras de llevar Ud. mi mismo nombre, mi mismo apellido y mi mismo empleo, que yo soy capitán de fragata de la marina española, aunque retirado de hace pocos años.

Los hombres como Ud. no son aficionados a elogios. Sin embargo, yo no puedo menos de tributárselos por todos los accidentes de esta hazaña y hasta por el laconismo modesto y redacción del parte oficial a las autoridades navales del Callao en 20 de marzo.

Llamo a Ud. mi pariente, porque no dudo que así sea, teniendo noticias como tengo de que algunos de mi familia se establecieron en el Perú antes de su independencia. Y me envanezco al ver que la raza a que pertenecemos, que tantos varones ilustres y de valor y distinguidos entre los militares de mar y tierra, ha dado desde hace 7 siglos, tiene aún en el día dignos representantes. Doy a Ud. la más cordial enhorabuena, por el feliz éxito de su arriesgada empresa y me ofrezco a Ud. con toda sinceridad, deseoso de que me ocupe en lo que tenga por conveniente y me considere como pariente y amigo que ya lo estima y desea conocerlo y Atte. Ser.

Fdo. *MANUEL VILLAVICENCIO*, Conde de Cañete del Pinar

(Carta gentilmente proporcionada a *El Comercio* por el Sr. Jorge Villavisencio Valcárcel, nieto del héroe).

Hasta acá las versiones periodísticas en el Perú y algunos países neutrales. Pero la impresión en Chile se refleja en varios artículos en diarios de ese país, de los cuales, por ejemplo, *El Peruano* del jueves 1° de abril, comenta que en esas versiones se confiesa que, no obstante de haber disparado exclusivamente los dos blindados chilenos contra la *Unión* durante más de dos horas, tuvieron que retirarse a conferenciar sobre lo que deberían hacer, lo que aprovecha nuestra corbeta para salir de la rada de Arica, siendo perseguida inútilmente por todos los buques chilenos reunidos allí.

"La Patria de Valparaíso, hablando del hecho, no puede dejar de confesar que, aunque la suerte haya favorecido la empresa de nuestra nave 'en esta ocasión, como en muchas otras, la suerte ha sido la compañera y ha sido la recompensa de la audacia'. El mismo periódico confiesa también que la noticia del incidente ha sido recibida con profunda sorpresa en Chile y que el chasco ha sido mortificante para su amor propio.

El Mercurio, comenta así: Con la escapada de la *Unión*, es fuerza confesar que hemos andado con desgracia, y que esta es más sensible por ser Latorre y Condell, los dos mimados de la fortuna, los que han errado el golpe".

Mientras tanto, concluye *El Peruano*:

"Lo que hay de bien averiguado es la honda y penosa impresión causada en Chile por la atrevida y gloriosa expedición de la *Unión*, que al mismo tiempo que ha prestado un poderoso auxilio a nuestro ejército de Arica, ha humillado la arrogancia de nuestros enemigos, demostrándoles que su tan pregonado poder marítimo no alcanza a impedir que nuestras débiles naves cumplan la más importantes comisiones, desafiando ese decantado poder. Pronto el juicio imparcial de las naciones neutrales vendrá a confirmar esta verdad, haciendo justicia al valor, a la pericia y al patriotismo de nuestros marinos".

El Suplemento CXXV de *El Comercio*, del 17 de marzo de 1980, transcribe algunos párrafos de comentarios de periódicos chilenos de la época.

"*Las Novedades*

Las noticias que el telégrafo ha trasmitido son desconsoladoras. La *Unión* ha burlado la vigilancia de nuestros buques de bloqueo, y ha logrado salir de Arica a la luz del día a la vista de tres de nuestras naves. La opinión pública ha

recibido la noticia con profunda sorpresa. Es menester confesar que el chasco es mortificante para nuestro amor propio".

"*El Pueblo Chileno*

Doloroso es decirlo, mejor nos habría estado no convencernos. Seamos francos, aunque la franqueza nos lastime nuestro amor propio. La aventura realizada por la *Unión* es un hecho que debe avergonzarnos; no vemos cómo puedan justificar su conducta los marinos que tomaron parte en él. Que estando cogida en la boca del león, es decir, dentro de Arica, cuya salida guardaban tres de nuestros buques, haya podido salir libre, a la luz del día, y burlando a sus bloqueadores, esto es inaudito; esto no necesita comentarios; para nosotros la aventura de la *Unión* es peor que un desastre real y efectivo".

Opiniones de historiadores chilenos recogen este malestar. Así, según G. Bulnes la escapada de la *Unión* no causó buena impresión en Chile, pero a continuación comenta que, "Latorre se echó la culpa de todo, informando que a él y nada más que a él era imputable el error cometido", y como el público buscaba un culpable, siempre que no fuera el eminente jefe que cubría con su cariño y aplausos, la cosa quedó ahí. Según Bulnes esta autoinculpación de Latorre fue en una carta personal y no en un informe, pues en el publicado en Ahumada y Moreno no hay menor indicio de ella.

Por otro lado, para R. Fuenzalida, Latorre cometió un error al no haber despachado al *Huáscar* y al *Amazonas* en persecución inmediata a cargo de los segundos comandantes, pero "nada se habría logrado por los reducidos andares del blindado (sic) y el monitor" y la situación habría resultado idéntica. Más adelante dice que este evento destaca la gran prestancia moral de Latorre, "por cuanto, cuando el hecho fue conocido en el país y causó una desagradable impresión, se declaró paladinamente como el único responsable de los errores cometidos en aquel suceso".

W. Ekdahl a su vez, comenta que:

"Este hecho causó en Chile como era natural, una impresión desagradable. La opinión pública buscaba con viveza a quién echar la culpa de este contratiempo; el único a quien no querían inculpar era a su favorito el capitán Latorre; pero este marino, tan caballeroso como valiente, hábil y afortunado, declaró abiertamente que se consideraba responsable del error que se cometió ese día".

Varios argumentos se han dado en torno a este suceso para justificar el fracaso de todo lo acontecido el 17 de marzo: que el área por vigilar era excesiva para que un solo buque pudiera impedir que un buque rompiese el bloqueo; que aunque se trataba de un blanco naval estacionario, la eficiencia en el tiro se veía afectada por el fuego de las baterías y del monitor peruano; que al agitarse algo el mar, el segundo comandante del *Amazonas* que tenía orden de su comandante Molinas de voltejear por el lado sur, estimó que su comandante podría tener dificultad en regresar a bordo, y se acerca al blindado dejando expedito el lado sur,

al margen de que esperaban que la corbeta tratara de salir por el norte y de noche; que los cascos sucios de los tres buques hacían inútil toda persecución; que la reunión de los comandantes en el blindado demoró más de lo necesario. ¿A quién culpar de los tres comandantes? La cosa quedó ahí, como dice Bulnes, al autoinculparse Latorre. Fue una acción psicológica perfecta.

Pero queda en pie lo que que escribiera de Lisle en su diario: "No hundieron a la corbeta por exceso de precaución"; y lo que escribiera I. P. Christiancy en marzo de 1880 al secretario de Estado: "Esto es reconocido por los oficiales de marina de las diversas naciones presentes en el Callao, como un acto de valentía y que de antemano se le había considerado como desesperado e imposible"; y la *Rivista Marittima* de Italia de diciembre de 1880: "Los chilenos no hicieron tentativa alguna de hundirla con el espolón"; y *L'Année Maritime* de Francia de 1880: "se lanzan en persecución de la corbeta, pero todo fue en vano"; T. B. M. Mason sobre la salida de Arica: "Fue la combinación del valor y la velocidad", y finalmente Villavisencio en su parte reservado del domingo 21: "Creo fundadamente que nuestros enemigos con más arrojo para aproximarse hubiesen echado muy pronto la corbeta a pique".

7.3.5 La última operación de los transportes peruanos[100]

Conforme se ha visto en el Capítulo III, el *Oroya* realizó un viaje a Panamá entre el 12-23 de setiembre para traer la segunda lancha Herreshoff, misión que cumplió con éxito. Sin embargo, el estado de su planta de ingeniería dejaba mucho que desear y después de las inspecciones, informes y pedidos correspondientes, en la primera quincena de octubre se aprobaba su reparación, con la prevención de que se terminase lo más pronto posible. Sin embargo, cuando Prado escribe a Montero desde Lima un 10 de diciembre, comenta que esperaba que las reparaciones de este transporte estuviesen terminadas en unos treinta días más, esto es, alrededor de la primera quincena de diciembre, para que llevase a Arica una serie de pertrechos de guerra.

Es recién el miércoles 4 de febrero de 1880 que se llevan a cabo durante seis horas las pruebas de mar, las que según los informes del 1º maquinista Samuel McMahon y el Inspector de Máquinas Samuel D. Cock, coincidentes en gran medida, habían sido satisfactorias, pues las calderas alcanzaron una presión de 47 libras, las ruedas dieron 25 r.p.m., correspondientes a un andar de 12 m.p.h. Sin embargo, hacían notar que había algunas máquinas auxiliares y partes que no funcionaban correctamente, pues el condensador y la bomba de aire solo alcanzaron

22 pulgadas de vacío y no 28, y que los diagramas tomados mostraban que las válvulas corredizas no funcionaban bien y, por lo tanto, opinaban que luego de subsanarse dichos defectos, se podría alcanzar de 28/30 r.p.m y un andar de 13 1/2 m.p.h., y para ello se requería del trabajo de cuatro mecánicos durante unos seis a ocho días.

El mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío Emilio Díaz, al tramitar estos informes a la superioridad, recomendaba se tuviera en cuenta la opinión técnica, y es así que el sábado 7 de febrero el subsecretario de Marina consigna en su proveído de esa fecha, que la decisión trasmitida por telegrama, no habido, permite suponer fue favorable. De ser así, el *Oroya* debería estar listo alrededor del domingo 15 de febrero, prácticamente cinco meses después de su regreso de Panamá. Hay que agregar, sin embargo, que transcurrido tanto tiempo fondeado en el Callao, su obra viva debía tener muchas inscrustaciones y si había andado 12 m.p.h. en esa condición, las reparaciones pendientes y la carena garantizarían una velocidad mayor.

Es interesante comentar una curiosa situación respecto de los cuatro maquinistas destinados al transporte, todos de la categoría de 1º maquinista: James McInnes, John Gregory, Samuel McMahon y Thomas W. Hughes. De los cuatro, dos estaban en el transporte, y ante la proximidad de la Lista de Revista, convenía aclarar dicha situación.

Como McInnes, que servía a bordo desde la adquisición del *Oroya*, estuviese en comisión en el vapor *Charrúa*, habíase nombrado en su reemplazo a John Gregory, quien fuera 1º maquinista de la *Pilcomayo*. Luego de pasar revista en enero, se negó a seguir prestando servicios si no se le aumentaba el sueldo. Por esa razón McMahon fue destacado del Arsenal al transporte, como también Hughes. Estos últimos eran sobrevivientes del combate de Angamos, mas Hughes estaba a la espera de la resolución de su expediente de ascenso a 1º maquinista en cumplimiento de la ley del 28 de octubre de 1879.

Tramitada esta situación ante la Secretaría de Marina por la vía de la Comandancia General de Marina el jueves 12 de febrero, recomendaba esta a McMahon como 1º maquinista y a Hughes como 2º Maquinista, mientras se resolviera su expediente. Villar aprobó el viernes 20 de febrero dicha recomendación y dispuso que McInnes pasara revista en el Arsenal como en comisión, y en cuanto a Gregory había que esperar su regreso de Europa adonde había viajado con licencia sin goce de sueldo.

El alistamiento del *Oroya*, sin embargo, no concluyó con los trabajos en la planta de ingeniería, pues el viernes 20 de febrero el comandante general de Marina, García, transmitía al mayor de Órdenes del Departamento, Díaz, una decisión del jefe supremo de la República

de carácter netamente material, a través de la Secretaría de Marina, con la recomendación de que los trabajos se iniciaran al día siguiente y no se detuvieran hasta su terminación. La decisión decía:

> "S. E. el Jefe Supremo, ha tenido a bien disponer, que proceda US. a hacer desarmar los camarotes altos del transporte *Oroya*, a la mayor brevedad, debiendo encargar se tenga cuidado en esa operación, a fin de que no se inutilizen los mamparos y demás piezas de ellos, debiendo emplear los carpinteros que pasan revista en el Arsenal y los que trabajan en otros buques.
>
> También dispondrá US. que el Constructor Naval y el Superintendente de Máquinas, examinen e informen sobre la traslación de la caña y rueda del timón de la cubierta superior, en donde se halla actualmente la de gobierno, a la inferior".

Díaz transcribió la decisión al comandante del *Oroya*, al tiempo que ordenaba al constructor naval Gilbert McDonald y al inspector de máquinas Samuel Cock, procediesen a la inspección e informaran sobre el asunto de la caña y rueda del timón. Ambos técnicos emitieron su opinión el domingo 22 de febrero y el lunes 23 Díaz la elevaba al comandante general de Marina, quien en la misma fecha oficiaba al secretario de Marina, Villar, como sigue:

> "Después de varios razonamientos opinan primero que al colocar la rueda del timón en la cubierta principal presenta el inconveniente de quedar esta muy inmediata al colisa lo que haría desviar en mucho, los compases, y por otro lado el timonel de gobierno no podría ver bien el horizonte y en segundo lugar dicen que la operación de colocar en la cubierta inmediata todo el aparato del timón es difícil a la par que demanda mucho tiempo. V. E. en vista de lo expuesto y del informe a que me refiero dispondrá lo que estime por conveniente".

Cabe recordar que estaba reglamentado que a los buques de la escuadra no se les podía hacer modificaciones por decisión personal, viniese de quien viniera, y es bueno recordar también que siendo Alzamora comandante del *Huáscar*, hizo en 1877 modificaciones en la toldilla y rueda de gobierno, que merecieron la crítica de una junta, conforme se puede leer en el Tomo IX, vol. 3, p. 438, y poco después también Grau, siendo Comandante General de Marina en su Memoria de 1878, publicada en el Tomo X, p. 254, de esta *Historia Marítima del Perú*.

No era la primera vez que un ministro de Guerra y Marina o un presidente de la República disponían alteraciones en los buques, no siempre acertadas. En esta oportunidad, felizmente, las razones aducidas por los técnicos surtieron efecto, y hasta donde se tenga conocimiento las alteraciones del aparato de gobierno no se realizaron.

No sucedió lo mismo con aquellas referidas al desarme de los camarotes de popa; y el sábado 28 de febrero el comandante general de Marina al tiempo de informar al secretario de Marina sobre los

trabajos de carena del *Oroya* en dique entre el 27 y 28 de febrero, decía:

> "Los trabajos de su toldilla están practicándose con la mayor celeridad empleándose en ellos a más de los carpinteros proporcionados por los buques de la Escuadra surtos en la bahía, y este Arsenal, el mayor número de particulares que el trabajo exige para terminarlo a la brevedad posible".

Así, pues, se llega al mes de marzo con el *Oroya* prácticamente listo para salir a la expedición al sur que había concebido Piérola llevando pertrechos de guerra y la lancha-torpedo *Alianza*, lo que se frustra en el último momento conforme se ha visto en el párrafo dedicado al rompimiento del bloqueo de Arica. Es opinión de quien esto escribe, sin embargo, que algo no registrado en archivos debió ocurrir en su planta de ingeniería para que no zarpara el viernes 12 de marzo. Por lo pronto, el que no pudiera llevar la lancha–torpedo *Alianza*, se contradice con un hecho: el *Oroya* la había conducido de Panamá al Callao en su cubierta.

Paz Soldán comenta en su obra que la conducta observada por el general Beingolea, que retardaba la movilización a Arequipa del personal y pertrechos descargados por el *Talismán* en Pisco el martes 16 de marzo y no en Quilca, a pesar de las insistencias del coronel Recabarren, disgustó mucho a Piérola, quien decidió, "que sin perjuicio de que se condujera por tierra lo desembarcado por Pisco, saliera el *Oroya* conduciendo más armas y otros elementos de guerra, y que los desembarcara en Camaná", encargándole a Recabarren tan importante misión.

Por otro lado, en reemplazo del general Beingolea se nombra el jueves 1º de abril al coronel Segundo Leiva, quien se desplaza a Pisco en vapor de la carrera, luego a Ica en donde organiza el traslado de todo lo descargado por el *Talismán* movilizándose él con sus ayudantes a toda prisa por tierra hacia Arequipa.

Con conocimiento de la incursión de saqueo ocurrida en Mollendo días antes, las incursiones de otro grupo de naves chilenas por el litoral norte, y el despliegue de otras entre Ilo y Antofagasta, el *Oroya* habría de emprender una arriesgadísima expedición, pues todo indica que ella no terminaría en Camaná sino que se extendería al litoral boliviano ocupado, en un concepto similar a las instrucciones que se le dieran a la *Unión*, ninguna de las cuales ha sido habida, frustrándose el de la corbeta por las causas ya señaladas.

Siguiendo el esquema ya usado, a continuación se presentará una síntesis de la expedición del *Oroya*, conciliando el parte de su comandante, capitán de navío Toribio Raygada, del capitán de puerto de Chira, capitán de corbeta Manuel Suárez, la reseña del corresponsal de *La Opinión Nacional* de Lima embarcado, y partes chilenos:

FECHA	ACTIVIDAD O HECHO
Lunes 29 de marzo de 1880	Embarque de tropa, pertrechos de guerra y piezas de artillería.
Miércoles 30 de marzo de 1880	A la 1 a.m. el Jefe Supremo, Piérola, acompañado del comandante general de Marina y otras autoridades, visitó el transporte, dando sus últimas instrucciones y se retiró. A las 4.a.m. zarpó el *Oroya* hacia el Sur, en una comisión "reservada" según anotó el alférez C. L. Rodríguez en el *Diario de Guardias* de la *Unión*, y que se le entregaron 60 espoletas Parrott.
Miércoles 31 de marzo de 1880	Navegando a la altura de San Gallán, un fuerte golpe de mar echó al mar un chinchorro izado en los aparejos de pescantes y gata de estribor, que fue destrozado por la rueda de esa banda.
Jueves 1º de abril de 1880	En la mañana recaló a la quebrada de Ocoña, en donde fondeó lo más cerca de tierra, con las precauciones del caso. Raygada despachó un bote salvavidas a cargo de un oficial para reconocer la playa, determinar si era aparente para permitir el desembarco de personal y carga, y contactar con la gente en tierra que se observaba desde el buque. La marejada, sin embargo, lo hizo zozobrar, y la tripulación se salvó con el oportuno auxilio de la gente de tierra, que también ayudó a varar el bote que quedó bastante maltratado. Se envió otro bote salvavidas en auxilio anterior, que solo alcanzó a recibir a tres pescadores prácticos, que lo abordaron a nado, informando a Raygada de la imposibilidad de un desembarco, recomendándole la caleta Chira (ver Nota N° 100) a unas 7 millas al SE., a donde procedió y fondeó a 11.30 a.m., recibió la visita del capitán de puerto, quien tomó conocimiento del objeto de su presencia. Se inicio el desembarco empleando todas las embarcaciones del transporte, un bote de la capitanía y una balsa tripulada por los peones del señor Dr. Valencia, vecino de Ocoña. A poco de comenzar, tres de los botes salvavidas quedan inutilizados, pero la operación continuó con solo los dos que quedaban. Conocida en los alrededores la presencia del *Oroya* y su objeto, los vecinos del lugar y otras autoridades prestaron entusiastas toda su colaboración y cooperación. Pronto se vio a la artillería en la cima de un cerro, "llevádа en hombros por los ciudadanos más notables de ese lugar", dice Suárez. También se proporcionó todo género de comestibles por cuenta del Estado para la tropa y los 400 hombres que se ocupaban de movilizar las piezas de artillería. A las 7 p.m., el *Oroya* zarpó, pero dejó en tierra calafates y carpinteros para reparar botes.
Viernes 2 de abril de 1880	A eso de las 6 a.m., el *Oroya* fondeó y reinició el desembarco, ayudado por una segunda balsa traida por el Dr. Valencia, quedando terminada la operación a las 5 p.m. Recuperó un bote en buen estado y otros dos en mal estado. Al crepúsculo zarpó el *Oroya* para "dar cumplimiento, dice Raygada, a la segunda parte de las citadas instrucciones", pero hacia Tocopilla, escribe el Corresponsal. (Distancia 362 millas).

Sábado 3 de abril de 1880	Navegación hacia el sur sin novedad.
Domingo 4 de abril de 1880	En la madrugada reconocieron punta San Francisco, en su ruta hacia Tocopilla. Durante el viaje ha tenido un andar de casi 13 m.p.h. A las 10 a.m. recaló en caleta Duende, en donde reconoció dos buques neutrales, uno alemán, otro inglés. Se arrió bote con dotación para apresar la lancha a vapor *Duende*. Los lanchones de la caleta fueron varados por los propios lancheros. En estas circunstancias, se observó la salida de Tocopilla de un pequeño vapor que se dirigió al Sur, a toda fuerza y pegado a la roquería. Su presencia originó el intercambio de una serie de telegramas entre el jefe de la guarnición Letelier, y el Cmdte. de Armas de Iquique, Lynch, referente a los propósitos del *Oroya* respecto al Taltal, y su decisión de defenderlo. *Oroya* izó el bote e inició la caza, llevando a remolque la lancha *Duende*. Raygada comentó que el vaporcito parecía ser el *toro* o el *Tolten* (en realidad se trataba del *Taltal* y así se le citará en lo sucesivo). Al notar la persecución el *Taltal* regresó ingresando en la ensenada sur que forma la punta Algodón, ocultándose entre las rocas y la población, merced a su poco calado, e ingresó al puerto; amarró a muelle y se varó de popa. El *Oroya*, tomando las precauciones del caso también entró al fondeadero, en donde solo había al ancla dos barcas inglesas. Antes de entrar al fondeadero, el *Oroya* disparó un tiro en blanco que el *Taltal* contestó. Raygada permaneció una hora en Tocopilla aguantado sobre su máquina, y convencido de que el *Taltal* estaba varado así como los lanchones, zarpó a las 2 p.m. con dirección a Pisco, llevando a remolque a la *Duende.* (Distancia a Pisco 650 millas).
Lunes 5 a martes 6 de abril de 1880	Navegación sin novedad. (Probablemente tomó altura para evitar ser avistado en razón de que su presencia era conocida por la marina chilena, como se ha visto. Su velocidad debe haber sido menor a 13 m.p.h. dado que llevaba una lancha a remolque).
Miércoles 7 de abril de 1880	*Oroya* recaló en Pisco. Capitán de puerto, capitán de fragata Mariano Melgar, envio telegrama a Lima: "Oroya fondeó. Cumplió su comisión en Chira, pasó a Tocopilla donde tomó lancha a vapor que trae y obligó a vararse a un pequeño vapor transporte del enemigo". (no se ha podido precisar la hora de llegada a Pisco, pero debe haber sido en la mañana). Raygada recibió orden de proceder al Callao.
Jueves 8 de abril de 1880	A 9.40 a.m. *Oroya* fondeó en Callao, en donde según el Corresponsal recibió las felicitaciones de buques de la escuadra, fleteros y otros por el éxito.

Raygada concluye su informe manifestando al comandante general de Marina, "que me es satisfactorio hacer conocer a US. la actividad y entusiasmo de la dotación del *Oroya* para llevar a buen término la

comisión con que el Supremo Gobierno nos honrara". Por su parte, el capitán de puerto Suárez, expresa en su informe que "no vacilaron las familias de ese generoso pueblo enterada de lo que ocurría, en facilitar su pequeño óbolo, a los que por la patria van a sufrir los sinsabores de la guerra", y concluye que para mejor atender otros requerimientos similares necesita se le aumente en cinco individuos para formar la dotación de una balsa.

A su vez, el jueves 8 de abril el comandante general de Marina comunica al secretario de Marina, Villar, el regreso del *Oroya* de su comisión al sur conduciendo a remolque la lancha a vapor *Duende*.

> "Por el parte del comandante del *Oroya* adjunto, dice García, se impondrá US. de las dificultades con que tocó en Ocoña, por cuyo motivo creyó conveniente desembarcar en el puerto de Chira los pasajeros y carga y los motivos por que no pudo tomar en Tocopilla el *Taltal*. De las embarcaciones que llevó dos han quedado enteramente inutilizadas y cuatro se encuentran deterioradas".

El mayor de Órdenes dispuso el reconocimiento de la lancha *Duende*, resultando que la máquina principal y caldera estaban en buen estado, no así la bomba de alimentación y tubo de vapor; el casco en buen estado excepto una "pequeñísima" vía de agua en popa. La reparación tomaría ocho días. Tramitados todos los informes y opiniones, el secretario de Marina dispuso que la Factoría Naval de Bellavista reparase la lancha *Duende*.

El Peruano del miércoles 7 de abril reproduce una noticia de *La Patria* basada en la que trajera el vapor *Lontué* de la P. S. N.C. llegado al Callao la víspera:

> "El *Oroya* cumplió felizmente su comisión. Desembarcó en Chira todo su cargamento. En las operaciones de descarga perdió cuatro embarcaciones; pero afortunadamente sin experimentar ninguna desgracia personal, ni pérdida de bultos. Terminadas sus tareas volvió a emprender nuevamente su viaje. El coronel Recabarren, sus compañeros y los elementos que conducen quedaban el día domingo 4 del presente en Camaná".

El Peruano en su edición del viernes 9 de abril, transcribe un artículo de *La Patria* titulado "Salutación y Bienvenida", que entre otras cosas expresa:

> "Por segunda vez y llenos de satisfacción patriótica, tenemos que enviar hoy, junto con la más cordial bienvenida a los jefes y tripulantes del transporte nacional *Oroya*, la felicitación al cuerpo de marinos de nuestra armada. La feliz expedición es plausible, no solo por los efectos materiales que produce y por los oportunos e importantes auxilios prestados intrépidamente a nuestro ejército del Sur, sino por el triunfo moral que encierra y la nueva humillación con que se ratifica el audaz desprecio que de la poderosa flota chilena hizo Villavisencio y los suyos en el memorable 17 de marzo último".

Finalmente, la palabra del jefe supremo no podía seguir sin difundirse, y es así como en *El Peruano* del martes 13 de abril, se publica

por la Secretaría de Marina un oficio que el martes 7 dirigiera Villar al comandante general de Marina, en los términos siguientes:

> "Impuesto S. E. el Jefe Supremo de la República por la comunicación de US. del feliz éxito que ha tenido la comisión confiada al vapor transporte nacional *Oroya*, me ha ordenado manifieste a US. la complacencia con que ha visto la decisión y patriotismo de los jefes, oficiales y demás individuos que componen su dotación, haciéndome presente que el Supremo Gobierno sabrá recompensar cual corresponde los esfuerzos que la marina nacional tiene hechos durante la actual guerra y los que es de esperar haga en lo sucesivo para probar a los enemigos que los efímeros triunfos que han obtenido lejos de minorar su entusiasmo y valor, han contribuído a retemplarlos.
>
> La conducta observada por tan buenos servidores de la nación y la de los tripulantes de la corbeta de guerra *Unión*, que, rompiendo el bloqueo sostenido en el puerto de Arica por las fuerzas más poderosas del enemigo, han probado de cuanto es capaz el patriotismo, no dude US. que será atendida por S. E. el Jefe Supremo.
>
> Al transmitir a US. los sentimientos que animan a S. E., cúmpleme felicitar al Cuerpo General de la Armada, al que tengo la honra de pertenecer, por los hechos a que me refiero, y por los de gloria que de él espera la Patria".

W. Ekdahl en su obra comenta:

> "La incursión ejecutada a fines de marzo por el transporte *Oroya*, que llegó hasta Tocopilla, es otra prueba del enérgico atrevimiento de los marinos peruanos. Es verdad que sus resultados materiales fueron nulos, debido en gran parte a que las autoridades marítimas peruanas se resistían a adoptar el sistema de destrucciones que había sido adoptado y ordenado por el Gobierno de Chile, pero el solo hecho de que un débil buque peruano podía, en esta época, aparecer libremente en las aguas que formaban la línea de comunicación entre la escuadra chilena y su patria, no podía dejar de tener alguna influencia moral en ambos países beligerantes.
>
> En Chile esos efectos, no fueron enteramente desventajas, pues pasadas las inquietudes que en los primeros momentos fueron causadas por la aparición de la nave peruana en las indefensas caletas de la costa chilena, esta expedición del *Oroya*, agregada a la de la *Unión* a Arica, abrieron los ojos a la dirección chilena de la guerra, que al fin se convenció de la imperiosa necesidad de bloquear eficazmente el puerto del Callao".

En efecto, este sería el último viaje fuera del Callao que buque alguno de la escuadra peruana hiciera en el resto de la guerra, pues 48 horas después de la llegada del *Oroya*, la escuadra chilena daba inicio al bloqueo del Callao, que habría de durar hasta enero de 1881.

7.4 ACCIONES EN MOQUEGUA Y TACNA HASTA LA CAPTURA DE ARICA[101]

Paralelamente a las acciones chilenas en Mollendo, litoral del norte peruano, inicio del bloqueo del Callao, llegada de más material de guerra y pertrechos para Chile desde Europa, así como las incursiones

de la *Unión* y *Oroya*, en el territorio ya invadido de Bolivia esta última, se dieron algunos hechos que iban configurando el inmediato accionar de las fuerzas terrestres en el asalto y defensa de Moquegua, Tacna y Arica. Esto será descrito muy brevemente hasta llegar al episodio de Arica, en el cual hay nuevamente participación naval.

Anteriormente se ha comentado la decisión de Piérola de conformar el 1º y 2º Ejércitos del Sur, acerca de lo cual distinguidos historiadores han consignado las razones para ello. Pero como es también tarea resaltar o criticar decisiones de los miembros de la Institucióonn Naval durante la guerra, es procedente referirse al contralmirante L. Montero, a quien al ausentarse Prado, designa jefe político y militar del sur, cargo que desempeñaría por poco tiempo, pues con Piérola en el gobierno se le retira su atribución política y se le reduce aquella militar, al subdividir el ejército del sur en dos. Es en estas circunstancias que Montero dirige, con fecha (martes) 24 de febrero de 1880, en su condición de general en jefe del Primer Ejército del Sur, un oficio al secretario de Estado en el Despacho de Guerra, coronel Miguel Iglesias, en los términos siguientes:

> "Solo el día de ayer (lunes 23) ha llegado a mis manos el apreciable oficio de US. Fecha (sábado) 31 del próximo pasado mes (enero); por el cual se sirve transcribirme la suprema resolución de la misma fecha, organizando el primer Ejército del Sur, cuyo mando se me ha confiado. Sin que sea mi ánimo negarme a cumplir las supremas disposiciones, a las que debo atribuir el más detenido y concienzudo estudio; voy sin embargo, a manifestar a US. mi opinión sobre la naturaleza de la reforma que se intenta llevar a efecto, comprometiendo gravemente la estabilidad del primer Ejército del Sur, y el porvenir de una situación tanto más excepcional, cuanto mayores han sido las vicisitudes por que viene pasando la República y los obstáculos casi insuperables que hemos tenido que vencer para construir este principal baluarte de la defensa nacional.
>
> El decreto de organización que US. me transcribe es tan funestamente peligroso llevarlo hoy a cumplido efecto, que a la verdad agradecería a S. E. el Jefe Supremo que en atención a mi desprendimiento militar, al interés patriótico que me domina, y a los servicios que vengo prestando con escasa resignación desde que se declaró la guerra, se me librase de una responsabilidad tan inmensa ante el país y la posteridad, que no serían bastantes las posteriores glorias y la vida inmaculada del hombre que las adquiriese, para reparar los males que sobrevendrán a la República y a la alianza si se reorganizase el ejército de vanguardia alterando su personal, en momento en que ya se encuentra al frente del enemigo.
>
> Hay aún otra consideración que en conclusión haré valer ante el Supremo Gobierno para que reconsidere el decreto de fecha (sábado) 31 de enero.
>
> Muchos de los Jefes que comandan cuerpos y divisiones, o que se hallan en otras colocaciones de más o menos importancia, han adquirido legítima y denodadamente esos puestos, unos en los campos de batalla, y otros en medio de los sinsabores y privaciones del servicio de campaña. ¿Sería justo premio para esos dignos servidores de la nación y noble ejemplo para el ejército, que ahora se les relevase de los mandos?

> ¿Puede ser legítimamente admisible que batallones que han conquistado su nombre en gloriosas acciones de armas, y ya como premio o ya como estímulo se ha perpetuado el recuerdo de la victoria, dándoles el nombre del lugar donde la obtuvieron, para ser refundidos en cuerpos nuevamente creados y sin tradición? Pues bien, Señor Secretario, esto sucederá con el nuevo plan de reorganización, porque muchos de los cuerpos existentes perderán su nombre en la refundición que se intenta efectuar.
>
> Y si a este cúmulo de circunstancias a cual más atendible y seria se agrega la confusión que va a producir la variedad de armamentos que resultará en los nuevos cuerpos, al formar uno, de dos o tres que tienen distinto sistema de rifle y su peculiar enseñanza. Si a todo esto, por último, se agrega las consiguientes dificultades con que se tropezará indudablemente para que el soldado conozca a sus nuevos Jefes y estos a nuevos subordinados, o lo que es lo mismo, para armonizar las costumbres, los caracteres y los lazos de unión y respetuosa confianza que debe reinar entre unos y otros. Entonces, Señor Secretario, el desquiciamiento general del ejército no podrá evitarlo poder ni influencia alguna, por más que las ventajas de la reorganización hayan halagado las esperanzas del Supremo Gobierno.
>
> En guardia, pues, del porvenir, de la situación del ejército de vanguardia, y de mi responsabilidad ante el país y el Supremo Gobierno, reitero a US. el convencimiento de cuanto dejo expuesto, esperando que en mis observaciones no se vea otra cosa que el justo pedido de la reconsideración de un decreto que entraña las más tremenda responsabilidad, así para quien lo dicta como para quien por desgracia llegara a ejecutarlo".

Con este oficio, prácticamente Montero hacía ver que la decisión de restarle fuerzas no le permitiría en el futuro cumplir la misión y solicitaba su reconsideración. No faltará quien exprese que esta actitud fue un acto de indisciplina o que obedecía a la particular forma de ser de Montero. Aunque en las fuerzas armadas peruanas de la época no existía manual alguno de planeamiento, esta actitud simple y llanamente se adelantaba en el tiempo.

En efecto, el proceso de apreciación de la situación del comandante, difundido mundialmente, contempla un momento en que si el comandante aprecia que con los medios asignados no podrá cumplir la misión con éxito, puede solicitar al jefe que la originó a que le otorgue los medios necesarios o le cambie la misión, acción que no representa indisciplina alguna, sino más bien reforzar la validez de las decisiones a lo largo de la cadena de comando, que garanticen el éxito de las operaciones en bien de la nación y no personal. Con esta carta Montero se anticipaba en casi cincuenta años al proceso antes mencionado, y que según el nivel de que se trate, trae por tierra ese ridículo adagio "que las órdenes se cumplen sin dudas ni murmuraciones".

Regresando a las acciones en Moquegua, las fuerzas peruanas al mando del coronel Andrés Gamarra, que sumaban 1 300 hombres y que según anota Paz Soldán estaban vestidos de andrajos, pasaban rancho una vez al día y su armamento no era uniforme, sufrieron una derrota en

el encuentro del lunes 22 de marzo en el llamado Alto de los Angeles, ante las fuerzas chilenas que sumaban unos 5 000 hombres, comandadas por el general Baquedano. Gamarra se retiró con sus tropas hasta Ilabaya, en tanto que la división chilena regresó a Moquegua. Según Dellepiane, los peruanos tuvieron 30 muertos y 70 heridos, en tanto que los enemigos tuvieron 100 muertos y 240 heridos.

Días después, el jueves 1º de abril, en el pueblo de Locumba se libra una escaramuza entre un piquete de caballería al mando del teniente coronel Dublé Almeida y una partida de guerrilleros a órdenes de Gregorio Albarracín, favorable a este último. Pero el miércoles 17 se dirige al valle de Locumba un regimiento de 500 jinetes al mando del coronel Francisco Vergara, en busca de fuerzas peruanas, pasando al valle de Sama y de ahí al pueblo de Buenavista, en donde sostiene otra escaramuza el domingo 18 de abril con Albarracín, el cual se ve obligado a replegarse hacia Tacna.

Durante el mes de marzo, se agudizaron algunas desavenencias en la dirección militar chilena en el teatro de guerra en Moquegua, en cuestiones de organización, de disciplina y relaciones personales, que llevaron al coronel Lagos a presentar su renuncia al general Erasmo Escala como jefe de Estado Mayor General del Ejército de Operaciones del Norte, y al general a renunciar el 25 de marzo ante el Gobierno de Santiago, el que después de intercambiar con R. Sotomayor telegráficamente varias opciones, se decidió este por el nombramiento del general Manuel Baquedano como general en jefe a partir del 2 de abril, que conservaría hasta poco después de la ocupación de Lima en enero de 1881, y del coronel José Velásquez como jefe de Estado Mayor General.

Con ocasión del retiro de Prado en noviembre, se trató en el párrafo correspondiente la acefalía en que quedaba la Dirección de la Guerra en el sur. Los protocolos al respecto trataban del mando en jefe del Ejército aliado cuando en el teatro de guerra estuvieran presentes los respectivos presidentes ni Montero ni el coronel Camacho, jefe de las fuerzas bolivianas estacionadas en Tacna, eran presidentes. Ambos actuaban con entera independencia a pesar de tener el mismo objetivo logrando acuerdos algunas veces y otras ninguno. El desacuerdo más grave fue el de no llegar a adoptar un plan de campaña aliado respecto a Tacna. Paz Soldán comenta que Piérola, por una parte, recurriendo a gestiones diplomáticas ante el presidente de Bolivia, general Mario Campero, y por otro el propio coronel Camacho, informándolo de los desacuerdos con Montero, hizo comprender a Campero la crisis en las relaciones de comando, y así el miércoles 14 de abril salía de La Paz, acompañado del ministro del Perú en Bolivia señor Bustamante, con dirección a Tacna adonde llegaron en la noche del lunes 19 de abril.

Montero lo reconoció de inmediato como general en jefe del Ejército Aliado, difundiendo este reconocimiento mediante la orden general. Esta fuerza aliada se componía de unos 9 030 hombres, armados con fusiles Remington, Peabody y Chassepot, 16 cañones de los cuales 8 eran Blakely, de a 4 y 2 de a 12; 8 Krupp de a 4 y 7 ametralladoras, pero disponibles solo unos 8 000 hombres, pues el resto estaba en Arica. Chile, en cambio, tenía concentrados en Buenavista unos 16 000 hombres, bien organizados, disciplinados y logísticamente bien apoyados. Pero en el ataque contra Tacna participaron unos 13 500 hombres, incluídos 1 200 jinetes y 550 artilleros para atender 40 cañones Krupp, pues el resto fue transportado por mar para desembarcar en Ite, en vista del inminente asalto contra Arica. El sábado 22 de mayo se producían las primeras escaramuzas entre patrullas en los alrededores de Tacna. Para entender mejor el desencuentro aliado, que se remontaba desde 1873, basta citar a Paz Soldán:

> "El (martes) 25 de mayo por la mañana el general Campero comunicó a los comandantes de división que en conformidad con las actas populares de Bolivia, que lo habían elevado a la suprema magistratura, y a su palabra empeñada ante la Nación, sus funciones de Presidente de Bolivia, y por consiguiente de General en Jefe del Ejército Aliado, cesaban este día, en que debía reunirse la Convención Nacional, resignando en consecuencia el mando del ejército en manos del contralmirante Montero y coronel Camacho; estos se negaron a aceptarlo, obligando al general Campero, con razones muy fundadas, a que continuara con el mando del Ejército Aliado".

El coronel boliviano Aramayo menciona en su informe en relación con este asunto, que Campero hizo saber al ejército, por la orden general, que como militar quedaba sometido a las órdenes de Montero y del coronel Camacho, "pero ambos jefes deciden que US. continúe con el carácter de general en jefe del Ejército Unido, mientras fueran conocidos los mandatos de la Representación Nacional de Bolivia".

El miércoles 26 de mayo se produce la gran batalla en el denominado Campo del Alto de la Alianza, en la cual el ejército aliado resultó derrotado retirándose en dirección a Pachía, en tanto que la artillería chilena bombardeaba la ciudad de Tacna para impedir allí su concentración. Desde Pachía, sin embargo, Campero continuó la marcha con los suyos hacia La Paz, y Montero a Torata en donde se acordó en Junta de Guerra, continuar hacia Arequipa vía Puno, para reorganizar el ejército. Según Dellepiane, los muertos, heridos y prisioneros aliados sumaron 2 650, en tanto que los muertos y heridos chilenos fueron 2 193. La Alianza en lo militar había concluído.

Paz Soldán comenta que el coronel Segundo Leiva llegó a Arequipa y se hizo cargo del 2º Ejército del Sur, con un efectivo de unos 3 183 hombres, prácticamente todos Guardias Nacionales, "desnudos y pésimamente armados", y que de acuerdo a las instrucciones recibidas

de Piérola el 12/13 de mayo, debía ponerse a órdenes de Campero, lo que hizo el viernes 21 de mayo desde Torata mediante mensajero expreso, habida cuenta que en ese momento solo tenía 2 300 hombres. El lunes 24 de mayo Campero, también por el mismo medio, le ordena ocupar la quebrada de Locumba, hostilizar al enemigo en Sama, y en todo caso retirarse a Candarave.

El Gobierno de Chile tomó conocimiento de la toma de Tacna el sábado 29 de mayo mediante un telegrama que Lynch trasmitiera desde Iquique, transcribiendo a su vez, un informe del general Baquedano llevado a este puerto por el vapor *Tolten* procedente de Ite.

En cambio, el Gobierno peruano se enteró el martes 1o. de junio por un telegrama recibido desde Ica, que retrasmitía otro de Arequipa, vía Camaná, del prefecto González Orbegoso dando cuenta de una comunicación del prefecto de Tacna del Solar, que el combate se había iniciado el martes 25 y continuaba el miércoles 26. El miércoles 2 de junio, mediante una información proporcionada por el vapor *Bolivia* de la P. S. N. C. llegado al Callao este día procedente del sur, se tomaba conocimiento de la toma de Tacna el miércoles 26 de mayo, según fuentes chilenas.

Montero y el prefecto de Tacna Pedro A. del Solar viajaron a Lima. A su llegada, relata Paz Soldán, Piérola recibió a Montero con menosprecio, en tanto que a del Solar lo nombraba prefecto de Arequipa y jefe supremo, político y militar de los departamentos del sur, con facultades omnímodas.

Campero llegó a La Paz el jueves 10 de junio, recibido como triunfador. En el Perú, se abrió juicio a los jefes peruanos mientras que *La Patria* pedía castigos. En efecto, un decreto supremo por la Secretaría de Guerra, del jueves 10 de junio, disponía que el general en jefe del 1º Ejército del Sur, contralmirante L. Montero, se constituyera de inmediato en Lima, y que se iniciaran las instructivas acordadas al comandante en jefe citado.

Así, pues, se llega a las puertas de Arica.

Curiosamente, sin embargo, como evidencia de que la estrategia de guerra no ocupaba las 24 horas del día a la conducción política del Perú, el dictador Nicolás de Piérola, con la firma de todos los secretarios de Estado, promulgaba en el mismo día, de la toma de Tacna, el decreto siguiente:

> "Art. 1º.- Créase el Gran Libro de la República, en el cual se consignarán los sucesos notables, como merecimiento y gloria para sus actores, realizados por los ciudadanos del Perú o por habitantes de él, previamente comprobados y sucintamente expuestos.
>
> Art. 2º.- En dicho libro se inscribirán también cronológicamente los nombres de los que hubiesen contraído merecimiento por aquellos hechos, con expresión de sus condicones personales y del motivo de su inscripción.

Art. 3º.- Ningún hecho o nombre podrá ser registrado en el Gran Libro, sino después de severa comprobación por el tribunal respectivo y antes de los 6 meses posteriores a la consumación del hecho.

Art. 4º.- El 28 de julio de cada año se publicará solemnemente, en cada ciudad de la República, por el personero de ella, los nombres de los inscritos en el quinquenio, junto con los de los más notables precedentes.

Art. 5º.- En las escuelas de la República, se hará leer a los alumnos del Gran Libro, en su fecha respectiva, las efémerides y aprender de memoria las más notables, tomando de ellas de preferencia sus ejemplos los pedagogos en la educación de sus alumnos.

Art. 6º.- Por disposiciones posteriores se asignarán a los inscritos las preeminencias de que deban gozar.

Los secretarios de estado quedan encargados de la ejecución del presente decreto y de hacerlo publicar y circular".

El artículo 3º como se puede apreciar, dejaba de lado el Combate de Angamos, pues excedía el plazo de seis meses, y es por ello que el 28 de mayo por la Secretaría de Marina se promulgaba uno, con errores de concepto y muy cuestionado.

En efecto, error de concepto era considerar que Carvajal hubiera de asumir el comando aun sin heridas, pues simplemente no estaba en la cadena de comando del buque sino en la Secretaría de la Comandancia General de la 1ra. División Naval; como Palacios tenía el grado de teniente 2º y antes que él estaban Aguirre, Ferré y Rodríguez, todos muertos sucesivamente, y finalmente Gárezon que fue el último comandante, él no habría estado en posición de asumir el comando. Y en cuanto al cuestionamiento, gira en torno al otorgamiento a Grau de una clase inferior en la cruz de acero, a aquellas de Aguirre y Palacios. Por último, está demostrado que Palacios no sucumbió a bordo del *Huáscar*, sino en el *Coquimbo* cuando era conducido al Callao, en estado gravísimo es cierto, a consecuencia de las heridas sufridas en el combate. Que Villar firmase este decreto es inconcebible, pues él conocía perfectamente cómo funcionaba la cadena de comando en un buque, y no reconocía en Grau su preeminencia. El texto del extraño decreto es el siguiente:

"*NICOLÁS DE PIÉROLA*

JEFE SUPREMO DE LA REPÚBLICA Y PROTECTOR DE LA RAZA INDÍGENA

Considerando:

1º.- Que la heroica resistencia del monitor de guerra *Huáscar* en Punta Angamos, el 8 de octubre último, es digna de conmemoración como gloriosa para la República;

2º.- Que no habiendo vencido ni sucumbido dicha nave, aunque sí sus principales tripulantes, es necesario calificar el comportamiento de los que no quedaron en ella fuera de combate;

3º.- Que por falta de esta calificación no es posible apreciar en su verdadero valor el comportamiento de los que no sucumbieron en la lucha;

4º.- Que es notoria, aunque en diverso grado merecedora, la conducta del comandante Miguel Grau y de los oficiales Elías Aguirre, Manuel Melitón

Carvajal y Enrique Palacios, sucesores en el mando de la nave y que quedaron fuera de combate, los cuales, si han sido de otra manera recompensados, han merecido indudablemente pertenecer a la Legión del Mérito.

DECRETO:

Art. 1º.- Procédase a instruir el proceso relativo al combate y captura del monitor de guerra *Huáscar* en Punta Angamos, y tan pronto como esté terminado, regístrese ese hecho en el Gran Libro de la República.

Art. 2º.- Los retratos de Miguel Grau, Elías Aguirre y Enrique Palacios serán conservados en la sala de sesiones de la legión, condecorados, el primero con la cruz de acero de 2a. clase y los dos últimos, con la de 1a.

Art. 3º.- Acuérdase la cruz de acero de 3a. al entonces capitán de fragata graduado Melitón Carvajal, que no pudo suceder en el mando al 2º Elías Aguirre, en razón de quedar inutilizado desde el principio del combate.

Art. 4º.- Resérvese para el término del proceso sobre la pérdida del *Huáscar* lo relativo a los demás tripulantes.

El Secretario de Estado en el despacho de Marina, queda encargado de la ejecución de este decreto y de hacerlo publicar.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, a los 28 días del mes de mayo de 1880.- *NICOLÁS DE PIÉROLA*.- El Secretario de Marina.- *MANUEL VILLAR*".

Pero en esos días, también hubo otros eventos, tal como lo informase el ministro St. John en un oficio del 31 de mayo al secretario de Estado para Relaciones Exteriores, al hacer notar que el 27 de mayo había sido el aniversario del combate de Pacocha librado en 1877 entre el monitor *Huáscar* y los buques ingleses *Shah* y *Amethyst*, motivo por el cual la Municipalidad de Lima decretó feriado el 27 para celebrar la heroica acción, con iluminación pública al atardecer. Asimismo, que el Gobierno tomó parte en esta celebración ascendiendo a todos los oficiales que estuvieron en el *Huáscar* en dicha fecha, aprovechando la ocasión para promulgar un decreto que establecía una Legión de Mérito, en cuyo rol los héroes de Pacocha ocupaban el lugar más honroso.

El decreto que instituía esta Legión de Mérito, contenía 26 artículos, decía St. John, y el art. 7º establecía como insignia para la sección militar una cinta y una cruz de acero, y anexa a la insignia una pensión de 100 libras mensuales. Solo cinco personas podían gozar de este distintivo de munificencia. La Segunda clase con cuarenta libras mensuales estaría limitada a cincuenta personas. La sección civil otras cintas y otras pensiones.

En otro decreto se establecía que en el Gran Libro debía registrarse el combate de Pacocha, y a sus participantes concedérsele la cruz de acero. Un decreto más otorgaba la cruz a un coronel por su noble defensa de Pisagua, a ser inscrito también en el Gran Libro, disposición que causara cierta sorpresa pues el público no había nunca oído de esta noble conducta. Otro decreto concedía la cruz y registro a la tripulación de la corbeta *Unión* por su ruptura del bloqueo de Arica. Un último decreto concedía lo mismo a una imaginaria acción heroica a la tripulación de

una lancha (*Independencia*) en la bahía del Callao. Por todo esto St. John comentaba:

> "Parece que el Jefe Supremo emplea la mayor parte de su tiempo en preparar decretos por los cuales el público sonríe. Parece olvidar que esta en medio de una guerra desastrosa y que el pueblo espera de él las medidas financieras para mitigar el desastre presente. Hasta los partidarios de Piérola lamentan el mal gusto en la declaración del feriado e iluminaciones, pensiones y distintivos en honor de las acciones de fracasados rebeldes que hicieron lo posible para llevar a su país al deplorable estado en que hoy está.
>
> Un ceremonia pública convocada para el 29 de mayo con el propósito de aclamar al Héroe de Pacocha como Gran Mariscal de la República, se canceló ante los rumores de que la multitud se proponía lanzar vivas al general Montero".

7.4.1 Las operaciones de la lancha–torpedo Alianza[102]

Conforme se ha reseñado, la corbeta *Unión* llevó a Arica la lancha-torpedo *Alianza* con su dotación, al mando del teniente 1º Manuel Fernández Dávila, quien empezaría a cumplir funciones desde el mismo miércoles 17 de marzo de 1880, según el Manifiesto que dicho oficial presentase el sábado 15 de agosto de 1896 a la Junta Calificadora de Servicios Militares y que corre en su Expediente Personal en el Archivo Histórico de Marina. Hasta 1961 había permanecido inédito, cuando es difundido por el capitán de navío don Julio J. Elías en su discurso de incorporación al Centro de Estudios Histórico–Militares del Perú. Luego en 1962, lo amplía al editar el Museo Naval del Perú su obra *La lancha torpedera Alianza en la epopeya de Arica* (17 marzo–7 junio 1880), que la vuelve a ampliar en 1980 en su excelente obra *Marinos peruanos en Arica*, editada por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, conmemorando el primer centenario de la heroica defensa de Arica.

También se ha comentado que lo primero que hiciera el teniente Fernández Dávila luego de estar a flote la lancha, fue ponerse a órdenes del general en jefe del 1º Ejército del Sur, contralmirante L. Montero, a través de su jefe de Estado Mayor General, coronel José de La Torre, por encontrarse dicho almirante establecido en Tacna con el ejército a su mando. El jefe de Estado Mayor General le asignó la misión siguiente:

> "Proteger a la corbeta *Unión*, acompañar al monitor *Manco Cápac* y atacar al enemigo cuando nuestros buques se viesen muy comprometidos en el combate".

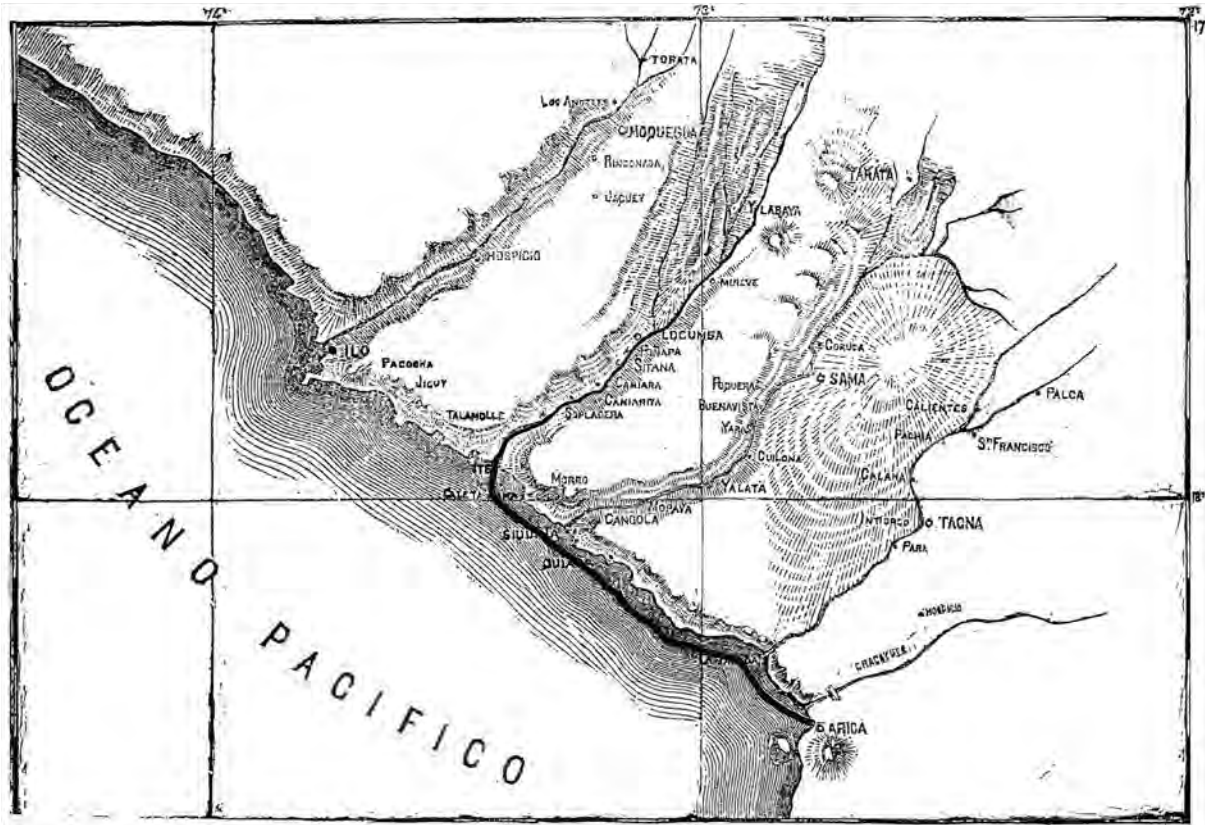
Tal como relata Fernández Dávila, en este día no se le presentó la oportunidad de cumplir con la misión, por lo que solo pudo actuar de enlace entre Villavisencio y Sánchez Lagomarsino, que había zarpado con el monitor sin alejarse mucho del fondeadero. Terminado el combate de

la corbeta con los buques enemigos a eso de las 4.30 p.m., Fernández Dávila, por orden del comandante Villavisencio, se comunicó con tierra transmitiendo su pedido de envío de botes o lanchas para conducir a tierra los muertos y heridos antes de zarpar, satisfecho lo cual se hizo a la mar con la protección del *Manco Cápac* y *Alianza*. En una nueva orden del jefe de Estado Mayor General, patrulló durante la noche del 17 la entrada al puerto, sin novedad.

Cabe recordar que esta lancha torpedera era del tipo Herreshoff, una de las dos adquirida en los Estados Unidos y llegada al Callao en agosto de 1879 a bordo del *Oroya*. Sus características, capacidades y limitaciones están descritas en los Capítulos II y III (vols. 1 y 2), complementadas con vistas de perfil y de plano. En estas descripciones, sin embargo, no se hizo una mención completa de los torpedos que llevaban. Está claro que eran aptas para defensa de puerto, y no para salir a navegar a distancia para aplicar torpedos, por todas las limitaciones de su planta de vapor. Los torpedos que llevaban eran de botalón, con una carga entre 100 y 300 libras (42 a 125 kgs.) de dinamita dentro de un cilindro en el extremo del botalón, de unos 22 pies (7 m) de largo. Tenía dos botalones: uno en proa y otro en popa, que contaban con su respectiva maniobra manual para proyectarlos fuera del casco. Sin embargo, Fernández Dávila en su informe de más adelante menciona una máquina eléctrica para largar el botalón, de la cual no se ha encontrado referencias. Probablemente era necesaria alguna batería para encender la carga de dinamita, lo cual era diferente a una máquina. Por otro lado, como torpedo de botalón, era necesario impactar el casco del blanco para que explotase la carga de dinamita. Son dos temas sobre los que no se ha encontrado referencia, particularmente sobre lanchas Herreshoff. A mayor abundamiento, la velocidad de diseño de estas lanchas era de 16 m.p.h., pero en el primer intento de viaje a Arica, que llegaran solo hasta Pisco, la velocidad no pasó de 12 m.p.h., y en los patrullajes a quebrada Vítor y a Sama relatados más adelante, navegó a 2.5 m.p.h., probablemente para economizar carbón y vapor, en previsión de tener que realizar un ataque o evadir una persecución. Una ventaja de esta lancha de "dos proas" era que por su diseño y una vez aplicado el torpedo, podía navegar en marcha atrás a máxima velocidad.

Entre el jueves 18 y el miércoles 31 de marzo, realizó varios patrullajes nocturnos fuera del puerto a partir de las 7/8 p.m. hasta las 4/5 a.m. del día siguiente, durante los cuales se aprovechó para probar las distintas calidades de carbón disponibles en el puerto.

El resultado de estas pruebas dejó que desear, pues no solo producían mucho humo negro, sino también partículas inflamables de carbón que facilitaban su detección visual y, por lo tanto, constituía una desventaja para un ataque por sorpresa.



Plano del teatro de operaciones publicado en el periódico *La Patria* del 2 de junio de 1880. La línea resaltada en negro representa el probable curso de la torpedera *Alianza* el 7 de junio de 1880. (Reproducido de Francisco Yábar Acuña, *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima, Fondo de Publicaciones de Intereses Marítimos, 2001).

Con tal motivo, el jueves 1º de abril, Fernández Dávila solicita al jefe de Estado Mayor General se le provea de carbón destilado de la compañía del gas o del ferrocarril y ante el retraso en su entrega envía a Tacna al guardia marina Juan de Mora, de la dotación, quien regresa con una pequeña cantidad de carbón destilado en diversos períodos. La prueba se realiza el lunes 12 de abril, elevándose un nuevo pedido por aquella muestra, que dio los mejores resultados, y para no perder tiempo envía nuevamente al citado guardia marina, todo lo cual le permitió a Fernández Dávila tener la lancha "lista para funcionar" recién a mediados de abril.

A pesar de los inconvenientes citados, el comandante de la *Alianza* tuvo que realizar el miércoles 7 de abril un reconocimiento ordenado por el coronel Francisco Bolognesi, jefe de la plaza, que era a partir del jueves 1º de abril, en las cercanías de quebrada Vítor (11.5 millas al sur) para comprobar un probable desembarco de tropas chilenas en ese lugar, que resultó no ser cierto, regresando a Arica el jueves 8 a las 4 a.m. después de 8.5 horas de navegación "notándose, dice Fernández Dávila, un escape de vapor por el codo del tubo de vapor que une la caldera a la máquina".

Cuando el miércoles 28 de abril se preparaba para salir de patrullaje, usando carbón traído de Tacna, tuvo que suspender la salida en razón de no poder levantar la necesaria presión de vapor en vista de que la fuga antes referida se había agravado, pero gracias a la colaboración del 1º maquinista del monitor, fue posible repararla y así zarpar el lunes 3 de mayo.

En efecto a las 7.50 p.m. de este día, la *Alianza* zarpa para cumplir la misión que le encomendara Bolognesi: "perseguir y atacar al blindado *Cochrane*, y en el caso de no poder evadir la persecución de alguno de los bloqueadores, atacarlo".

Fernández Dávila efectuó el patrullaje a rumbos entre N y S a más de treinta millas del puerto, sin llegar a detectar buque alguno, con la preocupación de regresar a puerto antes de que aclarase, para evitar la detección de la *Alianza*. Pero a las 10.50 p.m., Fernández Dávila informado de una nueva fuga de vapor, esta vez en la caldera, cuyos fuegos resultaban apagados por el escape de agua, que los maquinistas consideraron grave, y con el acuerdo de los oficiales decidió regresar a puerto. A eso de las 1 a.m. del martes 4 de mayo, estando frente a la quebrada Vítor avistan por su cuadra, a una milla aproximadamente, al transporte *Itata*, debiendo maniobrar para evitar su detección. Siendo las 3.20 a.m. y ya a unas ocho millas del puerto, la avería se agudiza al extremo de quedarse la caldera sin vapor y la lancha al garete.

En esta situación avistan felizmente, la lancha a vapor del *Manco Cápac*, que le da remolque hasta el fondeadero. El 1º maquinista del

monitor, por orden de su comandante, se hace cargo de la reparación con la ayuda de los dos maquinistas de la lancha, trabajo que dura varios días. A Fernández Dávila le informa su 1º maquinista que esta avería no era nueva, pues se había presentado en noviembre de 1879 cuando en compañía de la otra lancha Herreshoff llamada *República* y escoltadas por el *Talismán* emprendieron viaje a Arica, llegando solo hasta Pisco, de donde regresaron al Callao, conforme se describe en Capítulo III. Para que la lancha quedase operativa era necesario cambiarle el tubo de vapor, que en Arica no lo había, por lo cual y para evitar pérdida de tiempo Fernández Dávila viaja a Tacna, y conseguido regresa a Arica, en donde con la ayuda del monitor se le da forma e instala dejando lista la lancha el lunes 17 de mayo. Fernández Dávila comenta que en esas noches no salía de patrulla porque había luna llena y el horizonte muy despejado facilitaba su detección.

Según anota el capitán de corbeta Manuel I. Espinosa, segundo comandante de la Batería del Morro, que comprende desde el lunes 1º de marzo hasta el lunes 7 de junio 1880, la lancha permaneció izada en una cabria para trabajos de mantenimiento, entre el domingo 9 y martes 11 de mayo.

Ante una orden del almirante Montero, de confirmar si el enemigo había desembarcado por caleta Sama (43 millas al NO), hubo de zarpar el lunes 24 de mayo, y de acuerdo a la situación atacar algún buque enemigo.

En efecto, a las 9.45 a.m. de ese día, la *Alianza* zarpa hacia caleta Sama teniendo a la división bloqueadora por babor. Recala alli a las 2.20 a.m. del martes 25 y no habiendo buque alguno inicia su regreso a Arica adonde debería llegar ya entrada la mañana en vista de tener disminuída su velocidad por la mar gruesa del S y la brisa.

> "Estando a 15 millas al N de Arica, informa Fernández Dávila a Bolognesi, amaneció y con tiempo claro, avistamos a la escuadra enemiga sobre el puerto, el blindado *Cochrane* por nuestra proa y la corbeta *Magallanes* por la amura de estribor, a cuya vista ordené preparar la lancha como para defendernos y atacar a cualesquiera de los buques enemigos que me impidiera el paso. Eran las 6.40 a.m. cuando nos avistaron por el N, los enemigos, y en el acto noté se preparaban a atacarme, lo que hicieron pocos minutos después, arrojándonos ambos buques toda clase de proyectiles, procurando el blindado cortarme la proa con sus fuegos y la corbeta a privarme de la costa; pues la corbeta llegó a colocarse por la aleta de babor de la lancha, en cuyas circunstancias maniobré para atacar a la corbeta chilena; pero notando esta mis preparativos de ataque abandonó en el acto el punto que había tomado, dándome lugar con su retirada a tomar un mejor rumbo; no obstante que no cesaba el nutrido fuego que nos hacían ambos buques como US. lo ha presenciado hasta entrar al fondeadero a las 8.25 a.m. felizmente con pequeñas averías. Lo que pongo en conocimiento de US. a fin de que se digne poner en la inteligencia del señor General en Jefe del 1er. Ejército del Sur, todo lo ocurrido".

Una semana después, esto es el martes 1º de junio, aprovechando ahora sí de las noches oscuras, y del buen estado operativo de la *Alianza*, Fernández Dávila sale a las 7 p.m. para atacar a cualquiera de los buques bloqueadores "con la sed de venganza desde que ya sabíamos la pérdida de nuestras fuerzas en Tacna", enrumbando hacia el *Cochrane* que se distinguía por su luz eléctrica. El resto de la escuadra desde la puesta del sol, también se alistaba para zarpar al norte. Desaparecida la luz eléctrica ya no le fue posible al comandante distinguir hacia dónde navegaban, por lo que tuvo que rondar del NO al S, que eran las direcciones por donde siempre se les avistaba al amanecer. Siendo las 2.20 a.m. del miércoles 2 de junio, y no habiéndolos detectado, regresó al fondeadero calculando la hora como para no ser avistada.

Nuevamente, en la noche de este día, Fernández Dávila zarpa a las 7 p.m. enrumbando hacia la luz eléctrica, pero una vez desaparecida aumenta velocidad y cambia de rumbo unos 34º más al S de la última marcación de la luz eléctrica. Eran las 11.30 p.m. cuando avista por la cuadra de estribor un buque, que por su silueta parecía el *Cochrane*. Fernández Dávila vira por babor para dirigirse a la popa del blindado, pero durante la maniobra avista otro vapor por el lado de tierra que reconoce como el *Limari*. Fernández Dávila se prepara para atacar al blindado, ordenando al maquinista conservar la mayor cantidad de vapor para el momento del ataque:

> "Estábamos ya colocados a su popa, consigna Fernández Dávila, mandé mayor fuerza de andar a la máquina, navegando sobre la estela del enemigo para no ser descubierto, por la fosforescencia de las aguas y acortar la distancia al enemigo cuanto fuese posible, lo que conseguimos luego y calculada la distancia que creí conveniente dí la voz de 'listo' para el ataque a los dos oficiales, uno que manejaba la 'máquina eléctrica' de largar el botalón del torpedo y el otro que manejaba el timón, y a los maquinistas, mandé atacar a toda fuerza de máquina, estando yo en la escotilla de la máquina a proa, cuando veo, 'me libra de popa el botalón, el oficial encargado de la máquina del torpedo armado al principio del ataque' (frase entre comillas sic, no está clara) sin ninguna voz de mando mía como jefe y como en tales circunstancias, no era posible retroceder, ni menos corregir ese trabajo de la lanzada del botalón a destiempo, con la velocidad que llevaba la lancha, no hubo otro recurso que continuar en el ataque, pero no habíamos avanzado la mitad de la distancia al enemigo, cuando en una de las cabezadas de la lancha en su arrancada, con mar gruesa y viento del S (a 20 millas afuera del puerto), faltó el botalón por el primer zuncho o abrazadera de proa, que lo sostenía, acontecimiento fatal, ya sea por desgracia nuestra como en todas nuestras operaciones con el enemigo; 'si bien se agrega también a esta circunstancia la falta de unidad en los procedimientos de muchos subordinados en todos nuestros encuentros militares con el enemigo; cuya conducta nos trajo siempre fracasos inesperados, desde el principio de la guerra, hasta su conclusión, todo atribuído a las vanas pretensiones y competencias entre las personas, en los puestos que ocupaban'. (La frase última comprendida entre

comillas, parecería indicar que no pertenecía al informe original, pues incluye referencia a la terminación de la guerra, si no a un concepto añadido el año 1896 al presentar el Manifiesto, frase que en buena cuenta hacía notar la falta de doctrina y la anteposición del interés personal sobre el logro del objetivo).

En la posición difícil en que nos encontrábamos, continúa, con la falta de botalón y casi ya sobre el enemigo, mandé en el acto dar atrás con igual fuerza de máquina, para salir del peligro, que nos amenazaba; tanto por haberse colocado el torpedo bajo nuestra quilla, cuanto por haber sido ya descubiertos por el blindado enemigo, por el ruido del botalón al trozarse en la distancia pequeña en que nos encontrábamos al blindado; y notamos al mismo tiempo que este viraba sobre nosotros; pero nuestro andar mayor que la de nuestro perseguidor, bien pronto lo perdimos de vista, retirándonos al puerto con nuestro fatal acontecimiento digno de lamentarse; pues al no haber tenido lugar este deplorable suceso y aguantándose en el ataque el botalón pocos segundos más, no se puede calcular cuál habría sido la avería hecha al blindado *Cochrane* ; pero sí se comprende que los resultados habrían sido bien funestos para el enemigo y conformes a nuestro propósito".

Ambos resultados negativos en las noches del martes 1º y miércoles 2 de junio, fueron informados verbalmente al coronel Bolognesi, reservándose Fernández Dávila darlos por escrito cuando obtuviera algún resultado favorable en los futuros ataques, después de cambiar el botalón roto.

Estas fueron, pues, las actividades de la lancha–torpedo *Alianza* en el período anterior al asedio y asalto de Arica por el ejército chileno.

7.4.2 El asedio de Arica[103]

Producido el desastre de Tacna, del cual Bolognesi no recibió notificación oficial alguna ni de Campero ni de Montero, enterándose solo por cuatro o cinco dispersos que llegaron a Arica, Baquedano decidió completarlo con la toma de Arica. Con ese objeto, el sábado 29 de mayo y el miércoles 2 de junio dispone reconocimientos hasta Chacalluta y valle de Azapa. El sábado 5 de junio, montan artillería de campaña en la falda de los cerros más cercanos y dominantes. Estas operaciones las consigna Espinosa en su Diario, así como también que el martes 1o. de junio se enterraron partes y piezas de torpedos, y que habiendo salido el ingeniero T. Elmore a desempeñar comisiones para defensa de los fuertes, hasta el miércoles 2 nada se sabía de él. También consigna, que a la 1.30 a.m. del jueves 3, el monitor enmienda fondeadero para quedar frente a las baterías del norte.

El miércoles 2, durante un reconocimiento que practicaba un escuadrón de caballería chileno en la margen norte del río Lluta, se produce la explosión de dos minas por acción del ingeniero Teodoro Elmore, que fuera perseguido y capturado junto con su ayudante el

teniente Pedro Ureta, quien resultó herido en una pierna, y por ignorar su captura es que Espinosa consigna no saber nada de Elmore.

El sábado 5, a primera hora de la mañana, Baquedano envía como parlamentario al sargento mayor José de la Cruz Salvo adonde Bolognesi para pedirle la rendición. Bolognesi lo recibe y respetando el acuerdo tomado en Junta de Guerra del viernes 28 de mayo de hacer la defensa hasta el último trance, despide al parlamentario dándole por contestación para su general, según consigna el coronel M. de La Torre en su parte del miércoles 9 de junio: "Que agradeciendo el acto de deferencia, la determinación de las fuerzas defensoras de Arica era quemar el último cartucho".

Según reseña G. Vargas H., Bolognesi antes de despedir a Salvo, cita a otra Junta de Guerra:

> "El primero en llegar fue More, vestido de paisano, pero con corbata blanca de marino; en seguida Alfonso Ugarte, Inclán, Arias, coroneles Varela y Bustamante, comandantes O'Donovan. Zavala, Sáenz Peña, tres oficiales de apellido Cornejo y varios más. Enterados por Bolognesi de su conversación y respuesta a Salvo, se levanta More y dice: 'Esa es también mi opinión'. Siguieron los demás en igual sentido, retirándose Salvo".

Señala G. Vargas H. en su obra, que no se ha logrado establecer la fecha de la primera Junta de Guerra a que convocara Bolognesi, a los fines de la defensa de la plaza. Sin embargo, a estar por una carta que el lunes 13 de diciembre envían al diario *El Ferrocarril* de Santiago, los coroneles M. Varela y M. C. de La Torre, mientras estaban en San Bernardo en calidad de prisioneros de guerra, esa Junta se realizó el viernes 28 de mayo. El acuerdo fue: "activar la defensa, colocar minas en Chacalluta y en otros sitios, volar los puentes del ferrocarril; en una palabra obstaculizar la marcha del invasor por todos los medios posibles".

Los asistentes a esta Junta de Guerra fueron: Bolognesi, Inclán, Arias y Aragüez, Varela, Ugarte, La Torre, O'Donovan, Zavala, Belaunde, Sáenz Peña, tres oficiales de apellido Cornejo, Ayllón, Nacarino, Chocano, Blondel, ingeniero Elmore, Barrios y Felipe de Zela, y marinos en número de cinco: capitán de navío J. G. More, capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino, capitán de fragata Eduardo Raygada, capitán de corbeta Germán Paz, capitán de corbeta Manuel I. Espinosa. Vargas Hurtado reseña:

> "Cuando todos se hallaban presentes en la amplia sala, Bolognesi, en medio de profundo silencio y angustiosa espectación, se puso en pie, y con voz vibrante y convincente, expresó que había convocado a sus capitanes para manifestarles que, después de los desgraciados acontecimientos de Tacna, la guarnición de Arica, sin reparar en sacrificios, debía y tenía que cumplir las órdenes terminantes, imperativas, que por su conducto, había recibido del general Montero la antevíspera (lunes 24) de aquella nueva desgracia de

nuestras armas, en orden a la defensa de la plaza; que por su parte, estaba dispuesto a cumplirlas, y las cumpliría, y que, en este propósito que le dictaban el honor militar y el patriotismo que abrasaba su corazón, esperaba que, llegado el momento, le secundarían y rodearían todos los jefes amigos allí presentes.

– ¡Sí! respondieron a una sola voz los que, días después, asombraban al mundo con su heroico sacrificio.

Señores, dijo, emocionado el gobernador de la plaza, vuestra respuesta, que la esperaba, me ha llenado de íntimo regocijo; estoy orgulloso de vosotros y admiro vuestro entusiasmo y decisión por lavar con nuestra sangre las injusticias del Destino, que, desde punta Grueso viene mostrándose cruel, inexorable con nosotros. Quiero, sin embargo que cada uno de vosotros funde el voto que acabáis de emitir en pró de la defensa y a este respecto os concedo la palabra. Jóvenes como sois la mayor parte de vosotros, poco habéis gozado aún de los encantos de la juventud; y acaso atribuyáis a egoísmo de mi parte el propósito inquebrantable que me anima de morir al frente de mis legiones, antes que ver hollado este jirón de la patria por el enemigo invasor. Tenéis, pues concedida la palabra, lo repito; y ya os he hecho conocer extra-oficialmente mi plan de defensa; quiero, no obstante, que os pronunciéis también sobre él, con toda franqueza".

Se pronunciaron unánimemente por la resistencia y plan de defensa: Ugarte, Inclán, Arias y Aragüez, More, el argentino Roque Sáenz Peña, que años después sería presidente de esa gran República, y los demás jefes presentes.

Conocida por Baquedano la respuesta de Bolognesi, a las 9 a.m. comienza el bombardeo de la artillería chilena, que es contestado por las baterías del norte y del este, cesando el duelo a las 4.30 p.m., sin que hubiera muertos, heridos o daños materiales en ambos bandos. Podría decirse que fue un bombardeo para reglaje del tiro.

El comandante Espinosa consigna en su *Diario* para este día:

"En la mañana se vieron las alturas del Norte coronadas por tropas enemigas y algunos puntos fortificados por artillería, también se vieron partidas de caballería que avanzaban hacia Azapa, las que recibieron 5 tiros de cañón de las baterías del Este. A las 9 de la mañana se recibió a un jefe chileno que vino como parlamentario, pidiendo la rendición de la plaza, y habiéndose rechazado esta pretensión, rompieron los enemigos sus fuegos de cañón a las 9.35 a.m. desde los cerros altos en dos puntos: uno al Norte y el otro frente a las baterías del Este; el fuerte de San José y las baterías del Este contestaron los fuegos y se trabó un cañoneo que duró hasta las 10.50 a.m., habiendo disparado del Este el último tiro, cuya bomba se vió estallar en la batería enemiga que estaba a su frente. Después cambiaron de lugar los cañones, colocándolos a mayor distancia y a las 3.40 p.m. volvieron a romper los fuegos desde la parte alta de los cerros próximos a Chacalluta, sobre las baterías del Norte haciendo también algunos tiros a la población, desde una distancia de 7 000 metros al Morro; San José contestó los fuegos y el cañoneo duró hasta las 5.30 p.m., (duración del duelo 3h:05m.) habiendo los enemigos variado constantemente la situación de sus cañones a medida que los proyectiles de nuestras baterías los alcanzaban. Averías: por nuestra parte, ninguna; por parte de los enemigos se vieron en la

mañana caer dos individuos de caballería tomados por un proyectil del Este, y en la tarde se vió también otro muerto por una bomba de San José, las monturas de los dos de la mañana fueron recogidas por nuestra gente, cerca de Azapa y estaban manchadas con sangre, no se sabe el efecto que haya producido la bomba del Este que, en la mañana estalló en la batería enemiga, pero se supone que haya ocurrido algo porque desde ese momento cesaron sus fuegos y se vio movimiento de gente hacia la derecha en la dirección de Azapa. Tiros efectuados: baterías chilenas 100 tiros; baterías peruanas, del Norte 10 y del Este 5, total 15".

El domingo 6, a las 12 del día, nuevo bombardeo de la plaza, pero esta vez por tierra y en conjunto con la escuadra, que se une a la 1.30 p.m. Los buques chilenos eran: *Cochrane*, *Covadonga*, *Magallanes* y *Loa*; estuvieron presentes pero no hicieron fuego, el *Itata* y el *Limarí*. El tiro es contestado por la batería Santa Rosa, que logra silenciar una batería chilena en tierra, al tiempo que la batería 2 de Mayo y del Morro disparan contra el *Cochrane* y *Covadonga*, que resultan con averías, por lo que suspenden el bombardeo y se alejan. Esta vez participó el *Manco Cápac* después de haber dejado su fondeadero. A las 4 p.m. se suspende el cañoneo.

Por otro lado, el comandante del *Manco Cápac*, J. Sánchez L. en su parte del domingo 6 de junio a Bolognesi, informa que a la 1.30 p.m. al observar que el transporte *Loa*, artillado últimamente con un cañón de largo alcance, zarpaba al mismo tiempo que los otros cinco, ordena zafarrancho de combate al tiempo que deja el fondeadero. En efecto, a las 2.45 p.m. el *Loa* abría fuego contra la plaza. A su vez, los otros tres buques de combate seguían al *Loa* en sus disparos pero manteniéndose el blindado en el centro de la bahía y a unos 2 500 metros del monitor.

"Franco este (el monitor) de la defensa que lo rodea, goberné sobre el enemigo, a fin de acortar la distancia, rompiendo los fuegos sobre el *Cochrane* que fueron contestados sucesivamente por aquel, sin poder seguir haciéndolos después de una hora de cañoneo más o menos, por la distancia que nos separaba, pues se alejó a toda fuerza de máquina de N a S. No tardaron en retirarse los demás buques enemigos, habiendo recibido algunos certeros disparos del Morro que produjeron, al parecer, un incendio en el *Cochrane*.

Durante la acción no ha ocurrido novedad alguna en el buque de mi mando, complaciéndome en asegurar a US. que el entusiasmo de los tripulantes del monitor ha sido digno de la noble actitud de la Plaza. A las 4 p.m. volví a ocupar mi primitivo fondeadero; todo lo cual participo a US. conforme a ordenanza".

El comandante Espinosa consigna en su *Diario* el combate del 6 con una duración de 3h:10m.

"Las baterías enemigas situadas en los cerros en la parte superior del *Watereé* rompieron sus fuegos a las 12.50 p.m. sobre nosotros, los que fueron contestados por la batería de San José, habiendo las del Este hecho algunos cañonazos a las tropas enemigas por los cerros del frente y por la parte del Valle se ponían a tiro. A la 1.50 p.m. rompió sus fuegos sobre el Morro el transporte chileno *Loa*, situado a una distancia mayor de 5 000 metros hacia el Norte

de la bahía, escudado por los buques de guerra neutrales que se encontraban fondeados entre él y las baterías del Norte; desde ese momento se trabó un combate general a cañón, sostenido hasta las 4 p.m. que fueron hechos por nosotros los últimos tiros. A las 3.40 se observó una explosión e incendio en la medianía de la cubierta del *Cochrane*, por haber estallado allí una bomba de Voruz disparados por los cañones del Sur del Morro, inmediatamente salió dicho blindado de combate, haciendo señales a los otros buques que también se retiraron, haciendo notar que la cañonera *Covadonga* había también sufrido algunas averías. Las baterías enemigas situadas en los cerros hicieron nutrido fuego interrumpido solo por algunos minutos a consecuencia de haberse visto caer en ella un proyectil disparado por el fuerte San José (2 p.m.). En el Morro cayeron varios de los proyectiles y aun estalló una bomba en la ranchería, pero no produjeron daño alguno. Las fuerzas que entraron en combate fueron por nuestra parte el Morro, baterías del Norte y monitor *Manco Cápac*, y por parte del enemigo las baterías situadas en los cerros antedichos, el *Cochrane, Magallanes, Covadonga* y *Loa*, teniendo este último un cañón de largo alcance que le permitía conservarse siempre fuera de nuestros fuegos. El número de tiros hechos por ambas partes fue: por nuestra parte: del Morro 40, del Norte 21, del Este 5, del monitor 5, en total 71. Por parte del enemigo: artillería de campaña 186, *Cochrane* 19, *Magallanes* 28, *Covadonga* 27, *Loa* 12, total 272 tiros (de los que 86 hizo la escuadra). Además de la dotación del Morro concurrieron los siguientes: Comandante General Francisco Bolognesi, coroneles José Inclán y Alfonso Ugarte, tenientes coroneles Ricardo O'Donovan y Ramón Zavala; capitán de fragata Eduardo Raygada, capitán de corbeta Germán Paz, sargento mayor Armando Blondel, capitanes Iturdeu y Ruiz, telegrafista Cristóbal Monar, paisano voluntario Gustavo Montani".

El comandante del blindado J. J. Latorre informa al almirante G. Riveros, el miércoles 9 de junio como sigue:

"Fue alcanzado por una granada que chocó en el canto de una de las portas, y al estallar prendió fuego a un cartucho (saquete) con que en ese momento se cargaba el cañón, hiriendo y quemando a 27 individuos, de los cuales hay 25 graves. (Según dicho parte, de los 27 llegaron a fallecer cinco)".

En cuanto a la cañonera, Latorre manifestaba:

"No tuvo bajas; pero ha recibido dos proyectiles a flor de agua, que la obligan a mantener sus máquinas en ejercicio para achicar el buque. La envío a Pisagua para que se repare con tranquilidad. La *Magallanes* que salió ilesa del combate, marcha también a Pisagua con el objeto de convoyar a la *Covadonga* y para que rellene sus carboneras".

A las 6 p.m., después del combate, el ingeniero Elmore, que había sido hecho prisionero en Lluta como se ha comentado, se presenta al coronel Bolognesi, con el carácter de parlamentario según lo consignara en su informe el coronel M. de La Torre, para inquirir de él si se hallaba dispuesto a entrar en arreglos, cubierto como se hallaba el honor nacional y de las fuerzas defensoras con los dos días de combate habidos. La Torre continúa:

"El Jefe de la Plaza, de acuerdo con la Junta, se negó a reconocer al señor Elmore con el carácter de parlamentario y le despidió, indicándole contestar

que solo estaba dispuesto a recibir parlamentarios en forma y con arreglo a las prescripciones militares del caso".

Sobre la presencia de Elmore, Espinosa consigna en su *Diario*:

"Despues del combate, a las 6 p.m. apareció el ingeniero Teodoro Elmore que desde el día 2 estaba prisionero en el campamento enemigo junto con Ureta y que según dijo iba comisionado del enemigo para regresar esa misma noche en virtud de la palabra de honor que había dado al efecto. En la noche se tomaron todas las precauciones de vigilancia ordinaria y se nombró además una guardia especial de la primera compañía para observar el campamento del enemigo y anunciar las observaciones que se hicieron. En la tarde, cuando terminaba el cañoneo, un cuerpo de infantería enemiga se aproximaba por las faldas de los cerros que están cerca del *Wateree*, visto lo cual, la batería San José le hizo fuego, y en consecuencia, dichas tropas emprendieron la retirada, no se sabe si sufrió averías. Después se supo que ese cuerpo era el regimiento Lautaro".

7.4.3 Asalto y captura de Arica el 7 de junio[104]

El lunes 7 de junio a las 5.30 a.m. un cañoneo de la batería Este anuncia el inicio del asalto. A pesar de la obstinada y heroica resistencia de las guarniciones de los fuertes Ciudadela y Este y de la 7a. división, los chilenos alcanzan la cumbre del Morro a las 8.50 a.m. y su victoria más reñida.

Según el informe del coronel M. C. de la Torre, al secretario de Estado en el Despacho de Guerra, fechado a bordo del *Limarí*, Arica 9 de junio, murieron Bolognesi, More, Inclán, Alfonso Ugarte, Arias Aragüez, Bustamante, Cornejo, O'Donovan, Zavala, Blondell, Nacarino y muchos más. Los muertos fueron unos mil peruanos y 474 chilenos.

G. Vargas H. comenta que cuando la tropa chilena llega al Morro, Bolognesi se encontraba en medio de la meseta dirigiendo la acción, acompañado de La Torre, Ugarte, More, Sáenz Peña y sus ayudantes de campo. Fue entonces, cuando el defensor de la plaza, revólver en mano, cae derribado por traidora bala y estando aún con vida los soldados se acercan y le destrozan el cráneo a culatazos.

M. I. Espinosa consigna en su *Diario* para el día lunes 7:

"En el ataque de Arica, los chilenos de 4 a 5 000 hombres compuestos por regimiento de primera línea, regimiento de tercera línea, regimiento de cuarta línea, regimiento Lautaro, batallón Bulnes, un regimiento de caballería y una sección de artillería con cañones. Salvaron en el Morro de Arica y fueron hechos prisioneros 6 jefes, 26 oficiales y 162 individuos de tropa, en total 196, que fueron mandados fusilar por el coronel Lagos, y cuando iban a ser ejecutados llegó contraorden, siendo conducidos a la Aduana, de donde salieron para ser remitidos a Chile el 13 en el vapor *Itata*, llegaron a Valparaíso el 20 y en el mismo día pasaron a San Bernardo a donde llegaron a las 8 p.m".

El mismo Manuel I. Espinosa, en su condición de segundo comandante de la Batería del Morro, comenta en su informe al teniente

La respuesta. El coronel Francisco Bolognesi con su Junta de Guerra: capitán de navío Guillermo More, coroneles Alfonso Ugarte, José Joaquín Inclán, Justo Arias Aragüez, Marcelino Varela y Mariano E. Bustamante, tenientes coroneles Ricardo O'Donovan, Ramón Zavala, Roque Sáenz Peña, Francisco Cornejo, Benigno Cornejo, Medardo Cornejo, capitanes de corbeta Manuel Espinosa, Germán Paz, Rómulo Tizón, capitanes de fragata Eduardo Raygada, José Sánchez Lagomarsino y otros trece oficiales. La determinación de las fuerzas defensoras de Arica es quemar el último cartucho. (Óleo de Juan Lepiani).





Coronel Francisco Bolognesi. (Reproducida de Colección Rochi y Francesca Lasarte. En: Babilonia Fernández Baca. *Recuerdos de una guerra*. Lima, 2010).

coronel jefe de Detall de la Plaza, fechado Aduana, Arica 7 (lunes) de junio 1880:

"Por muerte de los señores coronel Jefe de la Plaza don Francisco Bolognesi y del comandante de esta batería capitán de navío don Juan G. More, tengo el honor de participar a US. los acontecimientos ocurridos en ella, en la batalla de esta mañana.

A las 5.30 a.m. se sintieron, hacia las baterías del Este, tiros de fusil, y poco después un fuego graneado, acompañado de disparos de artillería; inmediatamente se tocó 'zafarrancho de combate' y como la retaguardia del Morro no estaba defendida se mandó la primera compañía a las órdenes de su capitán don Cleto Martínez, a los parapetos de Cerro Gordo, y el resto de la gente se distribuyó en dotar las tres piezas de artillería y cubrir las trincheras de la retaguardia, pues los buques enemigos, estaban a muy larga distancia y por consiguiente, o era de esperarse que habrían de usarse la artillería de la cortina; como la claridad era aún dudosa, no permitía distinguir claramente los objetivos a la distancia de las baterías del Este, no fue posible romper los fuegos de artillería sobre ese punto hasta que se observó que de su recinto e inmediaciones se hacía fuego sobre nosotros; entonces rompimos los fuegos, empleando primero bomba y después metralla sobre la gente que descendía y circundaba esa batería; al mismo tiempo que se hacía también un nutrido fuego de fusilería. En estas circunstancias y mientras se replegaba, para hacer fuego sobre Cerro Gordo a toda la gente que venía en retirada de las baterías del Este, se vieron subir por la falda del Morro, dos batallones nuestros que venían desde las baterías del Norte, los cuales fatigados por la larga marcha que hacían al trote, y por la pendiente de la subida y flanqueados por los fuegos enemigos, no pudieron llegar oportunamente a la cima del cerro a pesar del empeño que ponían invitados por sus valerosos jefes, que hacían esfuerzos para conseguirlo, logrando solo subir, cada uno de ellos medio batallón de la derecha, mandados: el de Iquique por su comandante el teniente coronel don Roque Sáenz Peña y el Tarapacá por su comandante el teniente coronel don Ramón Zabala. Los medios batallones de la izquierda no hicieron su asunción favorablemente porque fueron flanqueados y cortados por el enemigo que avanzaba por el Este y dominaba Cerro Gordo y los medios batallones de la derecha unidos a la tropa que se replegaba compuesta de algunos grupos de soldados mandados respectivamente por el teniente coronel Ricardo O'Donovan, sargentos mayores Armando Blondel y Jerónimo Salamanca, capitán Cleto Martínez y otros que no recuerdo, sostenían los fuegos protegidos por la gente del Morro que cubría los parapetos y los cañones de ese sitio, hasta que, arrollados por el número se replegaron a las trincheras en donde se hizo una tenaz resistencia en la que resultó muerto el valeroso comandante Zabala.

Como la resistencia se hacía imposible porque nuestra tropa, así como los de los de los cuerpos que tenía Chassepot estaban desarmados porque los rifles se habían inutilizado, consecuencia de la debilidad del percutor, producida por el uso de la espiral, y por otra parte como la artillería era ineficaz por la corta distancia e inclinación del terreno que ocupaba el enemigo, ordenó el señor capitán de navío don Juan G. More que reventaran los cañones y que la tropa hiciera fuego en retirada replegándose hacia el recinto de la batería; en consecuencia se reventó el cañón Voruz que estaba situado en la parte

superior del polvorín, no pudiendo hacerse lo mismo con los otros porque sus dotaciones que cubrían las trincheras, estaban diezmadas, hallándose el condestable y los cabos de cañón heridos unos y muertos otros.

Mientras tanto, la tropa que tenía su rifle en estado de servicio seguía haciendo fuego en retirada hasta que los enemigos invadieron el recinto haciendo descargas sobre los pocos que quedábamos allí; en esta situación, llegaron a la batería: el señor coronel don Francisco Bolognesi, Jefe de la Plaza, coronel don Alfonso Ugarte, US. (La Torre), el teniente coronel don Roque Sáenz Peña, que venía herido, sargento mayor don Armando Blondel, otros que no recuerdo, y como era inútil toda resistencia ordenó el señor Comandante General que se suspendieran los fuegos, lo que no pudiendo conseguirse de viva voz, el señor coronel Ugarte fue personalmente a ordenarlo a los que disparaban sus armas situados al otro lado del cuartel, en donde dicho Jefe fue muerto; al mismo tiempo el que suscribe, por orden del señor capitán de navío comandante de esta batería, ordenó al capitán don Daniel Nieto que reventara todos los cañones de la batería y como no se encontraban los cabos de cañón, dicho capitán personalmente logró atorar el Vavasseur por no poderse reventar a consecuencia de habérsele introducido la bomba explosiva sin mecha, y cargó convenientemente uno de los Parrott; y como estábamos dominados por el enemigo, no pudo continuar esta faena y se replegó hasta el asta de la bandera con la poca gente que tenía y el sargento mayor Blondel, en donde murió este Jefe.

A la vez que tenían lugar estos acontecimientos las tropas enemigas disparaban sus armas sobre nosotros y encontrándonos reunidos el señor coronel don Francisco Bolognesi, capitán de navío More, teniente coronel Sáenz Peña, US. (La Torre), el que suscribe y algunos oficiales de esta batería, vinieron aquellos sobre nosotros y a pesar de haberse suspendido los fuegos por nuestra parte, nos hicieron descargas, de las que resultaron muertos el señor Comandante General don Francisco Bolognesi y el señor comandante de esta batería capitán de navío don Juan G. More, habiendo salvado los demás por presencia de oficiales que nos hicieron prisioneros. En esta situación, se oyó una explosión producida por el cañón Parrot que reventaba en ese momento, cuando ya los enemigos habían arriado nuestro pabellón e izado en su lugar una banderola chilena; esta operación se practicó mucho después de ser el enemigo dueño de la batería pues, por algún tiempo permaneció nuestra enseña nacional flameando en su asta a la vez que la banderola chilena se hallaba colocada sobre el parapeto de la batería.

Al relacionar los hechos que anteceden, me es satisfactorio hacer presente que cumpliendo con los deberes de peruanos y de militares, hemos defendido palmo a palmo; y hasta su límite con el mar, el terreno cuya guarda y defensa nos estaba encomendada, y que hemos sido vencidos por el número de la tropa y por la superioridad de los elementos.

A pesar que a US. le consta, creo no debo omitir el decirle que, de toda la fuerza que entró en combate defendiendo las baterías solo cayeron prisioneros sobre el Morro ocho jefes, ventiseis oficiales y ciento sesenta y dos individuos de tropa de todos los cuerpos combatientes.

De la dotación de esta batería murieron, además del comandante More, el capitán don Cleto Martínez, teniente don Tomás Otoya y subteniente don Francisco Alan; también supongo muerto al capitán Adolfo King, que estaba



Después de la heroica batalla de Arica, la bandera chilena flamea en la plaza tomada. (Reproducida de: Carlos Milla Batres, *Diccionario histórico y biográfico del Perú*, Lima, 1986, Tomo I).

herido y cuyo paradero no he podido saber a pesar de las muchas diligencias que al efecto se han hecho. Hay heridos: el teniente 1º graduado don Miguel Espinoza, teniente don Emilio de los Ríos, id. don Toribio Trelles, id. don Abelardo Calderón, id. don Francisco de P. Ramírez (levemente) y el paisano voluntario don Gustavo Montani. De la gente, no obstante que hemos tenido muchos muertos y heridos, no puedo precisar el nombre y número de todos por la imposibilidad de averiguarlo en mi condición de prisionero, y me reservo hacerlo cuando pueda reunir los datos necesarios, así como la lista de los individuos de tropa prisioneros.

Adjunto a US. la relación de los jefes y oficiales de esta batería que han asistido a esta jornada, con especificación de su condición actual".

En cuanto a la muerte de Alfonso Ugarte, varios han sido los relatos de la forma en que sucedió, pero don Geraldo Arosemena Garland, en su obra *El coronel Alfonso Ugarte*, reseña varias de las versiones, y al respecto se reproduce la de Edmundo H. Civati Bernasconi:

"Circunscrita la lucha en la cima del Morro no se pedía ni daba cuartel. Los chilenos embriagados por los éxitos anteriores, atacaban con denuedo a los valientes peruanos. Allí murieron heroicamente, abrumados por la superioridad de cinco contra uno, el coronel Bolognesi –en momentos que derribado por una descarga se incorporaba para hacer fuego con su revólver, un chileno le destrozó el cráneo de un culatazo–; el coronel Bustamante, el comandante More, el mayor Blondel 3º jefe del 'Artesanos de Tacna'. En ese momento tuvo lugar un acto de heroísmo que ha sido registrado por los historiadores del Perú. El coronel Ugarte, comandante de la 8a. División tomó una bandera y desafiando a la muerte, que hasta ese instante lo había respetado, se precipitó con su caballo desde lo alto del Morro al Oceáno Pacífico".

Como se aprecia y de acuerdo a lo manifestado, la reseña de la campaña de Tacna y Arica es bastante escueta, pero ella puede leerse con mucho más detalle en diversas obras y no debe considerarse como olvido, el que no se haya hecho referencia a muchos más oficiales y soldados que murieron también heroicamente en las acciones en los fuertes Ciudadela, Este, Morro mismo, del norte y Arica, a quienes respetuosamente les rinde culto el que esto escribe.

Por otro lado, el capitán de puerto, capitán de fragata Eduardo Raygada, en su parte al teniente coronel jefe del Detall de la Plaza, fechado a bordo del *Itata*, Arica, 10 de junio de 1880, manifiesta:

"Al amanecer se sintieron descargas de fusilería y cañón por la parte del Este, y habiéndome constituído en el muelle, viendo que era inútil la guardia existente en ese puerto, la mandé unirse a un cuerpo, en donde, evidentemente podía prestar servicios más importantes, y en lugar de esta armé algunos individuos de la dotación de esta capitanía, los que junto con la gente de la isla (Alacrán), que desde el día anterior se puso a mis órdenes, estuvieron guarneciendo el muelle y playa inmediata hasta que habiendo visto izado en el Morro el pabellón chileno, y haciéndose desde esa batería, fuego nutrido sobre nosotros, del que fue muerto el marinero Antonio Suárez, ordené que toda la gente se fuera a unir con la del monitor *Manco Cápac*; poco después fui hecho

prisionero por el coronel chileno Manuel Bulnes. Lo anterior es cuanto tengo que decir a US. en cumplimiento de mi deber".

A estar por los diversos partes e informes y después de la toma de Arica, específicamente en tierra participaron los marinos siguientes:

MUERTOS	PRISIONEROS
Capitán de navío Juan Guillermo More	Capitán de fragata Eduardo Raygada Capitán de corbeta Manuel I. Espinosa Capitán de corbeta Germán Paz Teniente 1º Miguel Espinosa (herido) Teniente 2º Manuel Gómez Teniente 2º Aurelio Ureta Toda la dotación del *Manco Cápac* Toda la dotación de la lancha *Alianza*

Entre las bajas de muertos, heridos y prisioneros los hubo también de aquellos tripulantes de la fragata *Independencia* que cubrieron las baterías del Morro, pero cuya relación exacta nunca se ha podido precisar.

¿Pero que pasó en el mar?

7.4.4 Hundimiento del Manco Cápac *y autodestrucción de la lancha* Alianza*. La difusión de la captura de Arica y los excesos*[105]

Del parte que el comandante del *Manco Cápac*, J. Sánchez L. elevara al jefe de la Plaza, fechado a bordo del *Itata*, Arica 7 (lunes) de junio de 1880, se aprecian los aspectos navales de este combate, en el que la escuadra chilena se mantuvo a la expectativa, habiendo quedado en las inmediaciones, por las razones antes expuestas, el *Cochrane*, el *Loa* y los transportes *Itata* y *Limarí*.

"A 6 a.m. me participó el oficial de guardia, que por las baterías del Este se sentía un tiro de cañón, proseguido después por otros y muy en luego por fusilería; acto continuo dispuse el monitor en son de combate y zarpé del fondeadero, pues noté que varios de los buques bloqueadores venían de afuera a la bahía.

Ya de día me apercibí que fuerzas nuestras abandonaban las baterías del Norte para reforzar a las que ya por el cerro Chuño y cerro Gordo venían del Este haciendo fuego en retirada, y que al mismo tiempo un Cuerpo de fuerzas enemigas, atacaba por canto de playa las baterías de San José. Comprendiendo que este punto necesitaba protección, goberné en esta dirección haciendo algunos disparos, hasta haber hecho dispersar sus fuerzas.

Después de esto me apercibí que se hacía general el combate en el Morro, viendo volar a la vez, los polvorines de las baterías del Norte; me disponía entonces a gobernar al Sur, adonde fuera preciso prestar protección, cuando algunos tiros, al parecer de cañón, y nutrido fuego de fusilería del Morro sobre

el monitor, así como el ser reemplazada la bandera peruana con la chilena, me hicieron comprender que la Plaza de Arica, en su último baluarte, estaba perdida.

Colocado en tal excepcional situación, puse proa a los buques enemigos que aguantados afuera del puerto, no parecían acercarse a pesar de nuestra actitud. No obstante, continué afuera disponiendo, que en oportunidad, se rompiesen válvulas, tubos, etc., y se alistase la cámara de dinamita que se tenía preparada en la Sección de proa, manteniendo a la gente en su puesto de combate a fin de que, si el *Cochrane* nos atacaba en combinación con los otros buques, hubiera lugar de defender el monitor hasta volarlo o hundirlo, antes de que cayese en poder del enemigo; preocupación fundada, atendiendo a su imposible conducción para operar a distancia, y por la falta de los calderos, casi inutilizados, a consecuencia del trabajo continuo de los últimos días de asedio de la Plaza, así como también por razones del combate del día anterior.

Efectivamente, resuelta la sumersión del monitor, las instrucciones dadas al entusiasta 1º ingeniero D. Tomás Calquhoun y demás ingenieros, como también al guardia marina Leguía; la misión dada para la cámara de proa al teniente Saldías y guardia marina Vidaurre, y las dadas en sus puestos a los tenientes Smith, Asín y alférez de fragata Sr. Bueno; como las encomendadas en el sollado a los tenientes Pizarro y Taboada y demás guardias marina, fueron tan regularmente cumplidas, tan enérgicamente llevadas a efecto, que nadie abandonó su puesto de combate hasta que el agua hubo invadido la máquina, sollado y santabárbara. En este estado ordené la salvación de los tripulantes, comenzando por la guarnición, en los botes y lancha a vapor, tomando un oficial el mando de cada bote.

Concluida que fue esta operación, y no encontrándose nadie más en cubierta, me embarqué en el bote más inmediato. No habían transcurrido cinco minutos, cuando el *Manco Cápac* que por tanto tiempo fue el respeto de Arica, a pesar de su calamitoso estado, que tantos momentos de gloria tuvo ocasión de dar al país, volaba y se hundía con sus pabellones al asta y tope de su torre, fuera del puerto y en el centro de la bahía, después de haber cumplido su misión y visto sucumbir a Arica; esta Plaza que con tan noble y digna resolución había resistido tantos días de asedios.

Mientras tanto, ordené a los oficiales encargados de la lancha-torpedo *Alianza*, que aprovechando de su andar y poco blanco, forzase el bloqueo llegando a Mollendo o Callao, si fuese posible, para aprovechar siquiera este importantísimo elemento. Al salir por el Norte fue perseguida por el *Cochrane* y el *Loa* que le hacían algunos disparos, perdiéndose muy pronto de vista. Entretanto, con los botes que conducían los tripulantes del *Manco Cápac*, nos dirigimos al vapor *Itata* adonde fuimos recibidos como prisioneros.

En honor al patriotismo y a la justicia, me parece llegada la ocasión de recomendar a la consideración del Gobierno y de la Nación, la moral y austera conducta de la dotación que me obedece, durante la cruda campaña en que, las privaciones de todo género en las excepcionales condiciones del monitor, no aminoró jamás su decisión y empeño por cumplir del mejor modo posible el sagrado deber de defender a la Patria.

Lo que comunico a US. conforme a ordenanza".

Por su parte, el teniente Manuel Fernández Dávila, comandante de la lancha-torpedo *Alianza*, en su informe al comandante 2º jefe de la Plaza del puerto de Arica, fechado también a bordo del *Itata* el 11 (viernes) de junio de 1880, manifiesta:

"A consecuencia de los acontecimientos desarrollados en la madrugada del día (lunes) 7 del presente mes, en que el Ejército chileno atacó a nuestras fuerzas y baterías en este puerto, recibí orden del señor capitán de fragata, comandante del monitor *Manco Cápac* don José Sánchez Lagomarsino, me pusiera en movimiento con la lancha-torpedo *Alianza* de mi cargo, la que estuvo lista a las 6 a.m. desde cuya hora, me concreté al auxilio y protección del monitor.

Como por instantes sucesivos se fue notando nuestra pérdida en tierra y en vista de nuestra derrota por completo; a las 8.20 a.m. estando el monitor *Manco Cápac* en movimiento y fuera del fondeadero, noté que su comandante, oficiales y demás dotación, se embarcaban en sus embarcaciones menores, separándose del monitor, a cuyo hecho, presté mis auxilios, remolcando algunos botes para sacarlos fuera del peligro del costado del monitor, y una vez abandonado este por su comandante y toda su dotación por momentos se veía sumergirse, lo que acontenció a las 8.42 a.m.

En vista de la desaparición del monitor y sin esperanzas de nada, resolví zarpar para el Callao como lo manifesté al señor comandante del monitor *Manco Cápac*, corriendo como es natural todas las emergencias de una peligrosa salida, por hacerla en presencia de la escuadra chilena y rompiendo la línea de ellos que cerraba el puerto, cuya salida hice a las 9 a.m. con graves inconvenientes de oposición en la dotación de la lancha; y con un fogonero más (Franklin Spencer) que solicité y se me facilitó de la dotación del monitor.

Desde este momento fuimos perseguidos y atacados vivamente por el blindado *Cochrane* y transporte de guerra *Loa* con toda clase de proyectiles que ellos poseen, el 1º hasta el paralelo del morro de Sama, de donde regresó al puerto de Arica a las 12 m. y continuó el 2º buque atacándonos hasta una milla al S del cabo Picata (60 millas al NO de Arica), donde varamos y explosionamos con un torpedo la lancha sobre rocas, por no poder continuar navegando por haberse incendiado las paredes del cilindro que cubría la caldera (serpentín) y haberse puesto este en estado de fundición (por nuestra fuerza de máquina) lo que no permitía trabajar en la hornilla a los fogoneros que por varias veces salieron con sus vestidos evaporando.

En esta grave y difícil posición y con el enemigo que nos cortaba el rumbo, por haber disminuido de andar la lancha por su avería; distinguimos en estos momentos un humo por la proa nuestra, que se reconoció ser enemigo, y en junta que hice de oficiales, atendiendo además a las razones que me dieron los dos maquinistas sobre lo acontecido, me manifestaron la imposibilidad de poder continuar el viaje, por el incidente acerca de la caldera, acordamos y resolvimos unánimemente abandonar la lancha, dejándola en el estado, como ya llevo dicho antes (aparentemente su velocidad había sido de 14/15 m.p.h.); y emprender nuestra marcha por tierra sobre Moquegua; a las 3.45 p.m. haciendo rumbo ONO de la playa para dominar la cima del cerro del cabo Picata, de donde notamos se hacía un desembarque para perseguirnos; lo que ocasionó redoblar nuestra marcha a pie esforzándonos en aquella tarde y toda la noche

sobre aquella cadena de cerros, cargándonos al NO hasta las 9.40 a.m. del día siguiente (martes) 8 que, llegamos a distinguir la línea férrea y telegráfica en la pampa de Salinas de Pacocha a Moquegua, estábamos en la citada pampa ya en camino seguro y no eventual como el que habíamos hecho el día anterior y apresuramos nuestra marcha. Estábamos ya al finalizar la citada pampa de Salinas, sobre el lado de Moquegua, era la 1.25 p.m. cuando notamos nos venían al encuentro en rumbo opuesto dos oficiales chilenos montados y otro en seguida con fuerza de infantería armada que al paso y trote, luego nos dieron alcance ordenándonos rendición y pidiéndonos las armas que teníamos. Con tan desgraciado encuentro fuímos conducidos a un campamento de fuerzas chilenas, que se hallaban acantonadas al término de la antes expresada pampa.

A las 4.30 p.m. bajo de custodia, nos condujeron por el tren a Pacocha, menos el fogonero Aurelio Diaz que por orden del jefe de aquella fuerza, quedó en el campamento del batallón Caupolicán que nos tomó, y embarcados en el transporte chileno *Itata* fuimos transportados al puerto de Arica, donde permanecimos a bordo con la orden de pasar a Chile prisioneros en unión de todos los prisioneros del combate de la Alianza en Tacna y con los pocos que quedaron del combate de Arica.

Lo que tengo el honor y pesar de poner en la inteligencia de US. para que por el conducto respectivo se digne US. elevarlo al conocimiento del Supremo Gobierno para los fines consiguientes".

En la Revista *Année Maritime* de1880, el autor comenta:

"No podemos terminar la reseña del asalto de Arica, sin rendir homenaje a la valiente conducta del comandante del *Manco Cápac*, el capitán de fragata J. Sánchez Lagomarsino. Según un informe de M. Le Leon, teniente de navío de la marina francesa, que presenció el combate, este valiente oficial, al ver que los chilenos atacaban los fuertes de la plaza, hizo apuntar la torre de su monitor y abrir fuego, pero vió que era muy tarde. El día recién aclaraba cuando el fuerte del Este fue capturado; aquellos del Centro no tardaron en caer en poder de los chilenos. Todo el esfuerzo del combate se concentra sobre el Morro. El fuerte San José fue abandonado. El de Santa Rosa y 2 de Mayo volaron.

El comandante del *Manco Cápac*, viendo que toda salida por el lado de mar estaba cerrada por la presencia de la escuadra chilena, hizo embarcar la dotación en las embarcaciones y en la lancha *Sorata*; las tomas de mar del monitor fueron abiertas, el agua entró a torrentes y el monitor desapareció en un momento (7.20 a.m.). Un centenar de hombres se amontonaban en las embarcaciones. Más valía pasar a territorial neutral que caer en manos de los chilenos. La *Thetis*, corbeta inglesa, era la más próxima, las embarcaciones del *Manco Cápac* se dirigieron hacia ella, pero el comandante de la *Thetis* dirige su buque hacia la mar a fin de no tener que negarse al cumplimiento de una acción generosa. La misma actitud respecto de las embarcaciones la tuvo la *Hussard*, de tal suerte que a los refugiados no les quedó más que entregarse a sus enemigos. En este momento aparece la escuadra chilena y la lancha torpedo *Alianza* se encuentra entre los oficiales y tripulantes del *Manco Cápac.* La lancha se dirige hacia el *Cochrane* distante unos 1 500 metros, para hacerle creer que lo atacará, mas no es así. La *Alianza* pone rumbo al Norte navegando a todo vapor a lo largo de la costa. Toda la escuadra chilena inicia persecución y abre fuego. Esa misma tarde, a 15 millas al Norte de Sama, con serias averías

en la máquina, la lancha vara en la costa y su tripulación la destruye con uno de sus torpedos. Entonces el comandante del *Manco Cápac* decide llevar a su tripulación al transporte chileno *Itata*, que los hace prisioneros".

La decisión del comandante de la *Alianza*, Fernández Dávila, de dirigirse a Mollendo o Callao, era solamente una vaga esperanza, pues su autonomía no alcanzaba sino quizá una centena de millas navegando a muy baja velocidad. Pero este no era el caso, pues al ser perseguido estaba obligado a navegar a unas 14 m.p.h. o más, para evitar su captura, velocidad que era la desarrollada hasta que se presentó la avería en la planta de vapor, que no había sido diseñada sino para operar en periodos cortos a máxima velocidad durante un ataque con sus torpedos de botalón, y retirarse luego a máxima velocidad también. Por otro lado, es un hecho que no tenían dónde abastecerse de carbón, excepto en Quilca pues Mollendo seguía bloqueado. La alternativa era hacer escalas para obtener leña en donde la hubiera. Todo indica que el humo que avistaran en la *Alianza* por la proa, correspondía al *Toro*.

En cuanto a su caminata por tierra, es probable que hasta su captura hubieran recorrido unos 23 km, a una velocidad de unos 2/3 km.p.h. Es probable que su captura fuese consecuencia del aviso que diera en Ilo/Pacocha el *Itata*, que fue el transporte que los recibiera en Ilo en calidad de prisioneros.

Como conclusión de su Manifiesto del año 1896, Fernández Dávila consigna:

"La permanencia de la lancha-torpedo *Alianza* de mi mando en el puerto de Arica, ha sido de tal modo considerada y temida por nuestros adversarios, que antes de mi llegada al puerto de Arica, toda la escuadra enemiga permanecía fondeada, la mayor parte de su tiempo (según informes) a corta distancia del fondeadero del puerto, procurando solo estar fuera de tiro de cañón del *Manco Cápac* y baterías y sin luz eléctrica, no continuaron así, desde el día de mi llegada con la lancha *Alianza* en que momentos antes de la puesta del Sol ya se les veía activar los fuegos y ponerse en movimiento con rumbo para afuera del puerto, con luz eléctrica que antes no la tenían y variando de rumbo en sus movimientos, que nos hacían avanzar las horas de persecución, para no ser encontrados, privándonos con tal conducta en hacerles con la lancha una visita nocturna de sorpresa.

Evito poner las versiones que salieron en los periódicos chilenos en aquel tiempo, acerca de disputarse las diversas comisiones que salieron del puerto de Pacocha y del batallón Caupolicán estacionado en las puertas de Moquegua para tomarnos y adquirirse ante su Gobierno una recompensa, que no pudieron tener sus efectos, desde que no ejercieron con nosotros sus ideas salvajes de exterminio, por no permitirlo la ocasión en que nos encontraron; pues sus periódicos así lo manifestaron".

Sin negar la importancia de la presencia de la lancha–torpedo *Alianza* en Arica, todo indica que no le dieron a Fernández Dávila una información correcta, pues sabido es y así se ha demostrado, excepto en casos muy raros, que los buques chilenos que ejercían bloqueo de algún puerto,

solían hacerse a la mar a la puesta del sol, y las pruebas más recientes en cuanto a Arica, están primero cuando el combate del viernes 27 de febrero del *Huáscar* contra las baterías y *Manco Cápac*, y luego el del miércoles 17 de marzo en la ruptura del bloqueo por la *Unión*.

7.4.4.1 La difusión de la captura de Arica

En Santiago se tuvo conocimiento del despliegue del ejército chileno sobre Arica el viernes 4 de junio, mediante un cable transmitido desde Iquique por Lynch en base a una información proporcionada por el *Paquete de Maule*, llegado ese día a dicho puerto. El martes 8 de junio nuevamente Lynch, transcribe también por el cable a Santiago, un mensaje de Baquedano fechado en Arica el lunes 7 para el ministro de la Guerra, en el que le daba cuenta de la captura de Arica y el hundimiento del *Manco Cápac*, calificando las pérdidas peruanas como "grandes" y que las chilenas ascendían a un poco más de 300, no alcanzando a 100 los muertos. En otro cable del mismo 8, Lynch daba cuenta de la persecución de la lancha *Alianza*, la que suponía no habría de escapar, como efectivamente sucedió según reseña anterior.

Por el lado peruano, sin embargo, la interrupción de la red telegráfica terrestre Arica–Tacna y Arica–Moquegua–Arequipa obligó al uso del cable submarino Arica–Mollendo, para luego transmitir desde aquí dichas noticias por telégrafo a Arequipa, visto que el enlace por cable Mollendo–Lima estaba interrumpido, pues no cabe otra interpretación por el curso que siguieron las noticias que enviaba Bolognesi a Lima. Arequipa–Quilca–Pisco–Lima era la red telegráfica que subsistía. Este descalabro en las comunicaciones afectaba negativamente la dirección de la guerra.

Así, por ejemplo, la primera escaramuza del 22 de mayo en las cercanías de Tacna se conoció en Lima recién el 28/29, que *El Peruano* del lunes 31 de mayo ponía en conocimiento de la opinión pública limeña como sigue:

> "A la 1 a.m. de hoy he recibido la comunicación siguiente:
> 'Telegrama Oficial (vía terrestre) – Ica, 28 de mayo
> Excmo. Señor Jefe Supremo de la República
> Telegrama de Arequipa N.15
> Señor Prefecto de Ica.
> Sírvase trasmitir a S. E. el siguiente telegrama:
> Prefecto de Tacna a Prefecto de Arequipa
> Tacna 23 de mayo – 3 p.m.
> Ayer atacó vanguardia enemiga. Esperamos mañana definitiva. Triunfaremos. Muy conveniente Leyva ataca, conforme a instrucciones, retaguardia enemiga.
> Expreso hecho a López en Moquegua. 'Apure US'. Fdo. *SOLAR* (Prefecto Tacna) – *GONZÁLEZ ORBEGOSO.*
> (Prefecto Arequipa) –*MARTÍNEZ* (Prefecto Ica)".

El Peruano del miércoles 2 de junio, en su Sección Editorial daba a entender, que recién el martes 1º de junio se había recibido en Lima la noticia de la ocupación de Tacna, aunque sin detalles, y que Arica se aprestaba a defenderse bajo las órdenes de Bolognesi, e incluía en esta misma edición otro telegrama de este jefe recibido en Lima el martes 2 que decía:

"Ica, 2 de junio
Excmo. Señor
El Comisionado X me comunica de Pisco los partes siguientes del Prefecto de Arequipa, que a la letra dicen:
Despacho Nº 49
(Recibido en Quilca a las 7.27 p.m.)
Señor Prefecto de Ica
Arequipa, mayo 30.– Sírvase US. trasmitir el siguiente telegrama venido de Arica a S. E. el Jefe Supremo.
Prefecto de Arequipa: Montero con ejército en Palca. Avanzadas enemigas en Hospicio. Seis buques aquí. Comunique noticias de Leyva. *BOLOGNESI.*
Leyva el 26 en Torata. Nada sé posteriormente de él. *GONZÁLEZ ORBEGOSO – MARTÍNEZ*".
Ica, 2 de junio de 1880 (recibido en Lima) 12.30 a.m.
Excmo. Señor
El prefecto de Arequipa con fecha, Arequipa, mayo 30, noche me dice lo que sigue:
Comunique a S. E. que contingente llegó sin novedad y que he recibido de Arica el siguiente despacho:
Prefecto de Arequipa, 7.40 p.m.
Avanzadas enemigas se retiran. Continúan siete buques. Apure Leyva para unírsenos– Resistiremos – *BOLOGNESI – GONZÁLEZ ORBEGOSO – MARTÍNEZ*"

En *El Peruano* del lunes 7 de junio se difundía otro telegrama oficial llegado por vía terrestre.

"Ica, 6 de junio de 1880 (11.30 a.m.)
Excmo. Señor:
Prefecto de Arequipa me dice lo que sigue en parte recibido en este momento (10 a.m.):
Arequipa, junio 1o. de 1880
Prefecto Arequipa – *Statu quo – BOLOGNESI*
Leyva hoy en Ilabaya (cabecera Locumba) – *GONZÁLEZ ORBEGOSO – MARTÍNEZ*".

Hasta el lunes 7 de junio, el Editorial de *El Peruano* aún mostraba incertidumbre en cuanto a lo ocurrido en Tacna, y trataba de infundir en la población limeña expectativas de triunfo.

En *El Peruano* del jueves 10 de junio se publica una serie de telegramas, vía terrestre y que muestran un retraso de 3/4 días, como sigue:

"Pisco, junio 10 de 1880 10.30 a.m.
Excmo Señor:
Acabo de recibir el siguiente despacho telegráfico traído por el vapor del

Sur que acaba de fondear.

Arequipa, junio 5, noche

Señor Prefecto de Ica:

Sírvase US. transmitir a S. E. el Jefe Supremo, lo que sigue:

Con esta fecha recibo telegrama de Arica:

Prefecto Arequipa: Parlamentario enemigo intima rendición. Contesto: Previo acuerdo de los jefes: 'Resistiremos hasta quemar el último cartucho'. *BOLOGNESI*

Arica, 10.30 a.m. Prefecto de Arica. Comienza el cañoneo de una y otra parte.- *BOLOGNESI*

Arica, 2 p.m.

Prefecto de Arequipa. El enemigo ha suspendido bombardeo. Parlamentario del general Baquedano dice: Por deferencia a la enérgica actitud de la plaza, aguardo. Deseo evitar derramamiento de sangre. Contesto con acuerdo de jefes: Mi última palabra es quemar el último cartucho - Viva el Perú - *BOLOGNESI*".

El siguiente correspondía a los hechos del domingo 6 de junio:

"Pisco, junio 10 de 1880, 11 a.m.

Excmo. Señor.

También he recibido el siguiente telegrama:

Arequipa, junio 6 de 1880 10.45 p.m.

Trasmita a S. E. lo que acabo de recibir de Arica

Prefecto de Arequipa. A las 12.50 m. dió principio a sus fuegos artillería enemiga, *Amazonas* (sic) (era el *Loa*), *Magallanes*, *Covadonga* y *Cochrane* sobre baterías y monitor *Manco Cápac*. Combate general. Batería San José a 2.10 p.m. apagó una batería enemiga situada en el cerro. *Manco Cápac* hizo cambiar rumbo *Cochrane* que a las 3.40 p.m. tuvo incendio por proyectil Morro, y salió de combate a las 4 p.m.

Caballería e infantería por Norte huyeron luego de nuestros fuegos. Gran entusiasmo. Enemigo hizo 275 cañonazos. No hay desgracias. Jefes agradecen saludo Arequipa. *BOLOGNESI*

Felicito en su nombre al país por el día. *GONZÁLEZ ORBEGOSO*".

En otro de martes 8 de junio, el prefecto de Arequipa anunciaba que la comunicación por cable estaba interrumpida, y aunque no era definitivo, era una indicación de que la plaza habría sido tomada.

En resumen, entonces, mientras que en Santiago se tomaba conocimiento el martes 8 de junio de la captura de Arica, en Lima ello ocurría, sin confirmación, el día jueves 10, y de la captura de Tacna sin dudas el viernes 11, al recibirse los partes de Montero y del prefecto del Solar, fechados en Tarata el sábado 29 de mayo. Las reacciones en ambas capitales fueron, obviamente, totalmente opuestas.

El Peruano del sábado 12 de junio, transcribe una nota del corresponsal en el Callao de *La Opinión Nacional* de Lima, por la cual daba a conocer que los buques enemigos que ejercían el bloqueo del Callao, habían empavesado y que el *Blanco* había trasmitido por señales a los buques de guerra neutrales lo que sigue: "Arica tomada el 7. *Manco Cápac* volado por los peruanos".

El ministro norteamericano I. P. Christiancy, en carta del lunes 7 de junio al secretario de Estado Evarts, refiere que la primera información que tuvo acerca de la captura de Tacna, fue cuando el vapor chileno *Tolten* llegara al Callao martes 1o. de junio y comunicara al jefe de la escuadra bloqueadora sobre el único mensaje de que era portador: "Tacna capturada; Campero prisionero". Agrega, que el sábado 5 de junio, llega al Callao el H.M.S. *Gannet* que había salido de Arica el miércoles 2 y la única noticia totalmente confiable era la que trasmitiera al capitán George Brown de la fragata U.S.N. *Alaska*:

> "Todo lo que sabía de Arica hasta el 2 de junio era que los chilenos ocuparon Tacna el 27 de mayo después de dos días de combate arrojándolos hacia los cerros y más allá del lugar desde donde se podría cortar el suministro de agua".

Aparte de otras suposiciones que corrían en Lima, Christiancy manifestaba que lo único seguro era: 1) que los Aliados habían sufrido una derrota en Tacna, replegándose a la frontera boliviana, dejando 8 cañones y varias ametralladoras Gatling, pérdida que no podrían reponer; 2) que ambas partes lucharon bien y el encuentro fue sangriento, pero como los chilenos eran superiores en hombres, artillería y caballería, triunfaron; 3) que una parte del ejército chileno había sido enviada a atacar Arica por tierra, en tanto que los peruanos no tenían más de 1 500 hombres y 14 cañones de grueso calibre para defensa contra bombardeo naval, pero que ahora se habrían orientado hacia tierra para defender la ciudad, y que era probable que el próximo vapor del sur trajese noticias sobre la captura de Arica.

Por otro lado, un tal señor Cárdenas, desde Quilca el martes 15 de junio, enviaba al prefecto de Arequipa un telegrama dándole conocer una versión recogida en el vapor *Colombia* procedente del sur, que publica *El Peruano*, del cual solo se extracta:

> "El 8 (sic) del presente fue tomada Arica por el enemigo. Nuestro ejército hizo una tenaz resistencia. El *Manco Cápac* lo hicieron volar nuestros esforzados marinos. El comandante More muerto; el coronel Bolognesi, muerto; el coronel Alfonso Ugarte, ídem; todos nuestros marinos, los demás jefes, oficiales y tropa 'han sido pasados a cuchillo', después de heridos y prisioneros, en número de 2 500, excepto 1 000 prisioneros que han llevado a Chile de los tomados en el combate de Tacna.
>
> En Arica 'pasaron a cuchillo' los infames chilenos a toda clase de extranjeros de toda nacionalidad, en número considerable, la mayor parte españoles e italianos, mujeres, ancianos y niños; saquearon y robaron población sin perdonar la vida a nadie. Telegrama para S. E. lo lleva el señor Saavedra para comunicarlo de Pisco al Prefecto de Ica".

Otro telegrama desde el mismo puerto, del mismo promotor y para el mismo destinatario en la misma fecha:

> "No tenemos ni un solo herido peruano, pues todos fueron 'pasados a cuchillo' de orden del general Baquedano. En el combate de Tacna murieron 3 800 chilenos; en Arica, más o menos 1 000 y tantos. Heridos de 5 a 6 000

en ambos combates. El coronel Alfonso Ugarte, como los demás, no quiso rendirse, y habiéndosele acabado la munición, echó mano de su revólver, empleando bien todos sus tiros; pero como fue acosado por gran número de chilenos, pereció al fin en un caballo blanco. Nuestros cadáveres insepultos".

¿Cuándo llegaron estos mensajes a la Casa de Gobierno en Lima? Cabe suponer que entre el martes 15 y el sábado 19 de junio. El jefe supremo de la República, ante tales sucesos, emite el domingo 13 de junio una Proclama sobre los sucesos de Tacna y Arica que publica *El Peruano* al día siguiente, que como todas las de su género buscan manipular la realidad e incentivar el patriotismo, mensaje del cual solo se transcribe el último párrafo:

"Compatriotas

Me habéis confiado el encargo de presidir la reparación de nuestros derechos de nación conculcados sin pretexto siquiera. Mi tarea es, pues, una sola: – buscarla sin descanso; buscarla a toda costa; buscarla hasta obtenerla. Detrás de mí hay seis millones de brazos. Y cuando yo haya caído, la fortuna, que me niegue el asistir al triunfo de mi patria, no podrá negarme, lo espero, el de morir defendiéndola, con la seguridad de su victoria.

La justicia está entera con nosotros. Jamás fue negado el triunfo a los que, luchando por el patrio hogar y por su nombre, se hacen, por la resolución y el sacrificio, dignos de él. *NICOLÁS DE PIÉROLA*".

7.4.4.2 Los excesos y otros temas[106]

¿Y aquello de la pasada a cuchillo era una exageración peruana?

El parte del jefe de Estado Mayor General chileno sobre la toma de Arica de fecha Arica, lunes 21 de junio al general Baquedano menciona entre otras cosas:

"El enemigo perdió a sus mejores jefes. El que no cayó prisionero, rindió la vida. Otro tanto sucedió a los soldados. Sus muertes pasan de 1 000 y sus prisioneros llegan a 1 328; 118 de la categoría de jefes y oficiales, los restantes soldados y marineros. Por nuestra parte las bajas suben en todo a 473; jefes y oficiales muertos, 3; heridos, 18; soldados muertos, 114; heridos 337.

El material de guerra tomado es numeroso. Consiste en 13 cañones, en perfecto estado de servicio: Un Vavasseur de a 250 lb; dos Parrott de a 100 lb; dos Parrott de a 30 lb; siete Voruz de a 100 (sic) lb; uno de bronce de a 12 lb Siete cañones rotos por medio de la dinamita. Más de 1 500 balas y granadas para esos cañones. 1 200 rifles de diversos sistemas. Municiones, dinamita, guías, pólvora, herramientas y útiles para el servicio de los fuertes".

Nada hay en este parte, ni en el del coronel Lagos, ni en el de los comandos participantes, que transluciera excesos. El decir "el que no cayó prisionero, rindió su vida", es lo normal en una guerra. Sin embargo, hay testimonios de oficiales chilenos en cartas privadas que fueron publicadas en diversos diarios de Chile. Así, por ejemplo, *El Ferrocarril* de Santiago publicaba la carta de un jefe chileno a uno

de los jefes de más alta graduación, cuyos nombres no especifica, y en la que expresa que, "el combate fue sin cuartel. Ya supondrá US. qué carnicería sería aquella". El comandante Rafael Vargas, jefe del batallón Carabineros de Yungay, escribe a su padre con fecha viernes 11 de junio, y en un párrafo sobre la captura del fuerte Este al mencionar los muertos de los defensores expresa: "esta carnicería fue espantosa". Y en otro, "que nuestros oficiales, más se ocuparon en impedir tanta carnicería que en atacar". En otra carta, un oficial del 3º de línea, manifiesta que "los soldados hicieron una gran carnicería, y con razón pues se les quiso hacer volar". ¿Por qué esa actitud de matar? Bueno, porque así es la guerra. Pero no era solo eso en este caso, y el corresponsal de *El Mercurio* se encarga de explicarlo muy significativamente en una clara acción psicológica, cuando trata del asalto a un fuerte del Este.

> "Como fieras escapadas de una jaula, sedientas de sangre, los soldados entran como un torrente por la abierta brecha, y sus yataganes describen terribles círculos, las culatas de sus rifles dan horrorosos golpes, sus bocas espantosos gritos de ¡Viva Chile! ¡Mueran, mueran los peruanos! Jefes y oficiales procuran calmar a aquellos hombres embriagados con la más terrible de las embriagueces: la embriaguez de la sangre. A duras penas lo consiguen, pero al fin lo consiguen.
>
> Sin embargo, no están hartos aún de innoble sangre peruana. Todos ellos son antiguos repatriados, antiguas víctimas de aquellos miserables que están allí a sus pies temblando, llorando, pidiéndoles perdón. Muchos soldados del 3º, han sido vejados, han sido insultados, han sido azotados por aquellos cobardes. Aquellos cobardes han insultado mil veces a Chile, han calumniado a Chile, han procurado infamar a Chile, y Chile es la madre del chileno. Por eso los soldados del 3º habían jurado 'beberles la sangre'. Por eso, si se contienen, ¡ah! es porque han estado sometidos durante más de un año a la férrea disciplina militar, y sus oficiales, sus jefes les mandan que se contengan. Ellos entraron de soldados por vengar sus ofensas y las de la patria. ¡Y ahora les mandan contenerse! Más adelante, continúa. Los soldados, con sus bayonetas caladas, iban ensartando por 'la espalda' a algunos enemigos durante la fuga".

Está claro entonces. No es fuente peruana la inventora de la "carnicería". Ya esto se había visto en Tarapacá, luego en Mollendo y Tacna, y ahora en Arica, y se vería después en la campaña de Lima y durante su ocupación. Lo importante es que las críticas a esta actitud no solo vendrían de parte de peruanos, sino también de neutrales.

El historiador Tomás Caivano presenta la reseña siguiente:

> "Ocho horas después de terminar la batalla de Arica sobre su famoso Morro, que quedó literalmente cubierto de cadáveres en la cima y en la base, el ejército vencedor entró pacíficamente en la ciudad. Pero esta paz no duró más que muy pocos minutos. Después de tomar su rancho a toda prisa, los soldados chilenos se desbandaron por la ciudad; y todavía más feroces que en Tacna, se dedicaron al robo y al saqueo durante varios días consecutivos, asesinando a casi todas las personas que encontraban, e incendiando a derecha e izquierda las mejores casas. Nosotros que visitamos Arica un año después

-año que fue exclusivamente empleado por sus habitantes, principalmente los extranjeros, en reparar los daños sufridos- vimos todavía, por todas partes, numerosos vestigios de tal devastación.

En Arica como en Tacna, los extranjeros en general, y particularmente los italianos, no fueron de ninguna manera respetados. Además del saqueo de todas las casas de comercio y propiedades italianas -saqueo acompañado del incendio la mayor parte de las veces- fue también bárbaramente asesinado en su misma tienda el italiano G. Carniglia. Y si en medio de tanta crueldad, fue la única víctima que hubieron de deplorar los pacíficos y laboriosos italianos, residentes en Arica, únicamente se debe esto atribuir a que, amaestrados por los hechos de Tacna, se habían refugiado anticipadamente todos los demás a bordo de los buques extranjeros que se hallaban en el puerto".

Caivano agrega en una nota:

"Como resulta de las reclamaciones presentadas, con sus pruebas correspondientes, ante el dignísimo Agente consular de Italia, D. Giovanni Raffo, los daños sufridos por los italianos en Tacna y Arica, a consecuencia de los excesos y de las prevaricaciones del ejército chileno, se elevan a la no despreciable suma de 539 681 soles dinero, igual a 2 698 405 francos. Sabemos que en respuesta a las correspondientes prácticas del Gobierno italiano, el de Chile ha reconocido, como principio, la obligación de resarcir tales daños; y no dudamos que, como impone el decoro de ambos Gobiernos y Naciones respectivas, esto será pronto un hecho. Pero ¿cómo reparar la muerte de Rossi y de Carniglia? ¿Cómo reparar la vergüenza y los sufrimientos experimentados en Tacna por los maltratados y heridos?"

Manuel Beltroy, que tradujo al español en 1922 la obra escrita por Sir Clements R. Markham, *La Guerra entre el Perú y Chile*, 1882, advierte en su traducción que el texto de Caivano *Guerra del Pacífico,* del cual se acaba de transcribir una apreciación sobre hechos en Tacna y Arica, carece de imparcialidad como hijo de italiano avecindado en el Perú, y que siendo Markham imparcial, se verá cómo describe lo de Arica, aún en plena guerra.

"La soldadesca chilena desató su salvajismo, asesinando bárbaramente y sin cuartel. La acción toda desde el principio fue algo menos que una 'carnicería'. Cosa de 600 de los bravos defensores de los fuertes fueron bayoneteados, la mayor parte a sangre fría, y cerca de 150 huyeron por los escarpados flancos del Morro y se refugiaron en la ciudad, pero fueron perseguidos y victimados. Como en veces anteriores, la proporción entre los muertos y heridos fue monstruosa: 700 por 100. Después de la toma de la ciudad, empezaron las orgías de costumbre y la ciudad fue incendiada por sus cuatro costados".

En este párrafo, Markham cita a Vicuña Mackenna, chileno que critica esta actuación:

"Se lanzaron como lobos enfurecidos sobre arremolinado rebaño y comenzaron a matar y matar sin que valiera llanto, ni edad, ni perdón. Se formaron pantanos de sangre".

El *Année Maritime* antes referido, comenta que desde el 1º de junio los extranjeros, mujeres y niños de Arica, se habían refugiado en los buques de guerra neutrales, fondeados en Arica un poco más al norte

de las baterías del norte. Markham también reseña que mujeres y niños buscaron albergue en esos buques, "desde cuyas cubiertas asistieron como inermes y horripilados espectadores al acto final del cruento drama chileno". Los buques neutrales fueron: el inglés *Thetis*, el francés *Hussard* y el alemán *Hansa*. Aparte del comentario aparecido en la revista francesa antes comentada, no se han encontrado aquellos de los oficiales de los buques inglés y alemán.

El ministro norteamericano I. P. Christiancy en carta del 5 de julio al secretario Evarts, le daba cuenta de tener información confiable sobre la conducta de los soldados chilena, asi:

> "En Tacna.
>
> Los soldados chilenos mataron a la mayoría de los heridos que encontraron en el campo, que es la verdadera razón de acuerdo a todos las noticias aún de fuentes chilenas, el número de los muertos en las filas aliadas fue mucho mayor que el número de heridos; que después del combate todos los oficiales aliados muertos en el campo, fueron despojados, robados y desnudados, y todos los soldados despojados de todo vestigio de ropa de cualquier valor. Que según carta del cónsul Americano en Arica al Cónsul Merriam en Iquique del 17 de junio, le dice:
>
> 'Estuve en el campo (de la Alianza) inmediatamente después del combate. El número de muertos en ambos lados, es de unos 3 000, más chilenos que aliados. Los heridos de los dos ejércitos entre 3 500 y 4 000'. Que no había estado en Arica a su captura, pero que regresó días depués y le comenta:
>
> 'Debo decir que el comportamiento de los chilenos en Tacna y Arica, es muy deshonroso. En Tacna la mayor parte de las casas han sido saqueadas y muchas de ellas destruidas. Todas las chacras (pequeñas granjas, jardines, etc.) han sido destruidas. Todos los días hay asesinatos. De hecho nadie está seguro ahora. En Arica asesinaron a los desvalidos y heridos y dieron muy poco cuartel".

En otra carta del 19 de junio le expresa a Evarts, aun cuando no puede dar el nombre de la fuente confiable, el comportamiento de los chilenos:

> "La soldadesca cometió los más crueles excesos en Arica después de la captura, matando y robando indiscriminadamente a todo a quien encontraban en las calles y casas, comportándose más como una banda de asaltantes salvajes que como una tropa organizada de una nación civilizada y aunque respetaron la bandera de Estados Unidos en el Consulado, sin matar (al cónsul), le quitaron sus propiedades personales, incluso su ropa. Esas son noticias que no han sido verificadas. El cónsul no le había escrito ni había recibido nada. Hay que conceder cierta libertad a los soldados. Pero su conducta en cuanto a propiedad, fue la misma en Mollendo, cuando no hubo resistencia ni fuerza militar. A los refugiados los sacaron a la plaza y los fusilaron y luego saquearon la casa. La mayor parte de la ciudad ha sido incendiada y saqueada. Y que según el cónsul francés en Arica:
>
> 'Muchos habitantes de Arica se refugiaron en el edificio en donde nuestro cónsul (americano) tenía su oficina (según el capitán Brown del *Alaska*) y entre ellos algunos soldados peruanos que se vistieron de civil y la soldadesca chilena aparentemente bajo el mando de oficiales, fue a la casa y sacó 59

indiscriminadamente, los llevó a la plaza y fusilaron a todos'.

De ser cierto, no es guerra, sino asesinato totalmente deliberado, no provocado por algo hecho por las fuerzas aliadas, y en nombre de la civilización y humanidad, exige una indignada protesta de todas las naciones civilizadas".

Con el hundimiento del monitor *Manco Cápac* y la destrucción de la lancha-torpedo *Alianza*, el poder naval del Perú se concretaba a la *Unión*, *Atahualpa* y cuatro transportes, que a partir del sábado 10 de abril permanecerían encerrados en el Callao. Quedaba una Herreshoff, la lancha-torpedo *República*, y otras más para servicio de puerto, que fueron apresuradamente adaptadas para conformar las Fuerzas Sutiles, cuyas acciones se verán más adelante.

Pero no era este el único efecto. El puerto principal del comercio marítimo del Perú quedaba cerrado y con ello se afectaba la generación de divisas para financiar la guerra, así como muchos intereses comerciales peruanos y de los neutrales. Restaban, empero, algunos puertos del norte que pronto serían presas del vandalismo.

La situación de crisis por la guerra se agudizaba, pero la Dirección de la Guerra estaba obsesionada con la "regeneración" y se perdía el tiempo en asuntos que nada tenían que ver con ella, mientras que en Santiago se perfeccionaba la decisión de ocupar Lima.

Así, por ejemplo, en *El Peruano* del lunes 24 de mayo, se promulgan varios decretos de fecha sábado 22 por los cuales se privaba al general M. I. Prado del título y derecho de ciudadanía, y su degradación militar pública tan pronto como fuera habido; borrando del Escalafón Militar a los coroneles M. Velarde y A. Prado; igualmente al general R. López Lavalle ex prefecto de Tarapacá; borrando del Escalafón de la Marina al capitán de fragata Antonio de la Guerra, capitán de puerto de Iquique, y al capitán de fragata Antonio Pimentel, capitán del Resguardo de este puerto.

En *El Peruano* del jueves 3 de junio, más decretos del sábado 22 de mayo, proveyendo la manera de designar al reemplazo temporal o absoluto del jefe supremo por diversas causas; otro de la misma fecha declarándose Piérola Protector de la Raza Indígena; otro del miércoles 26 de mayo creando un instituto denominado Legión del Mérito y su reglamento; otro del martes 25 de mayo creando el Gran Libro de la República.

En *El Peruano* del miércoles 16 de junio, se publica el texto de un extenso mensaje dirigido al Consejo de Estado sobre la Unión Federal del Perú y Bolivia, y al día siguiente los Protocolos sobre las Bases preliminares y complementarias, suscritos en Lima el viernes 11 de junio entre los representantes de Perú y Bolivia.

En lo que toca a la Marina, en *El Peruano* del lunes 31 de mayo se promulga el decreto supremo por el cual se concedía al capitán de

navío graduado don M. Villavisencio, la efectividad en la clase, con la antigüedad de 17 de mayo, fecha en la que rompió el bloqueo de Arica por dos veces.

7.4.5 El traslado de heridos desde Tacna y Arica al Callao[107]

Monseñor Roca y Boloña, en su calidad de presidente de la Junta Central de Ambulancias Civiles de la Cruz Roja, en una carta que dirige al comandante en jefe de la escuadra chilena surta en el Callao, contralmirante G. Riveros, de fecha jueves 10 de junio de 1880, le manifiesta la necesidad de evacuar a los heridos aliados a consecuencia de los combates de Tacna y Arica, para ser atendidos en los hospitales de Lima y Callao. Como antecedente cita los casos del *Lamar*, *Coquimbo* y *Luxor*, pero en esta oportunidad expresa, que se solicitará la autorización para usar el transporte *Limeña*, por lo que antes de iniciar cualquier trámite oficial requería conocer si de parte de esa Comandancia se aceptaría la participación del *Limeña*, a las órdenes de la Cruz Roja, previo desarme. Hacía referencia Monseñor a la Convención de Ginebra de 1864 y sus adicionales de octubre de 1868, a todo lo cual se habían adherido ambos países en el curso del año 1879. Para cumplir esa misión, se requería de un pasavante y de una recomendación para el general Baquedano, en el sentido de que brindase toda clase de facilidades en Tacna y Arica. Además, le ponía en su conocimiento que el encargado de Negocios del Imperio del Brasil en Lima, don Julio H. de Mello e Alvim, había aceptado interponer sus buenos oficios a tal fin humanitario, y con quien Riveros sostendría entrevistas personales durante las cuales se intercambiarían las notas. Pero es interesante aprovechar esta oportunidad para expresar que sería interesante completar el contexto general en que se desarrolla la guerra, con un par de trabajos monográficos: uno relativo a la actuación de la Cruz Roja, y otro sobre Derecho Internacional Marítimo, y de Guerra, que si bien en este volumen se citan algunas veces, ello no es suficiente.

Regresando al asunto del transporte, el sábado 12 de junio, Roca y Boloña oficia al secretario de Marina, Villar, sobre estas negociaciones, quien le contesta que el jefe supremo de la República había aceptado y decidido fuera el *Limeña*, esperando se respetara su condición de neutral, y que se estaban impartiendo las órdenes del caso.

Monseñor oficia nuevamente el lunes 14 de junio al secretario Villar, pidiéndole la promulgación del decreto supremo respectivo con la "declaración de que no podía ser empleado en operaciones de guerra durante la guerra actual", y que el decreto era indispensable para organizar toda la operación.

Todo indica, sin embargo, que Villar le contesta verbalmente a Monseñor Roca que el Gobierno no acepta la condición impuesta por Riveros, lo que genera un nuevo intercambio epistolar entre Roca y Riveros a partir del lunes 14, con la valiosa colaboración del Encargado de Negocios del Brasil. En su carta a Riveros, Monseñor lo entera de la nueva situación y recurre a su sentimiento humanitario para que desista de la condición impuesta, devolviéndole el pasavante y la recomendación para que lo modifique o anule.

Entretanto, el martes 15 de junio, Villar oficia a Monseñor confirmándole su anuncio verbal de la víspera, pues el jefe supremo consideraba que "no es posible aceptar esa condición (de inutilizar) indefinida del transporte", pues la intención inicial había sido solo para el transporte de heridos de Tacna y Arica.

El miércoles 16 de junio, sin embargo, Riveros contesta al eclesiástico que en vista del fin supremo que se perseguía anulaba su condición, y le expedía nuevo pasavante y recomendación, quedando solo la exigencia de la visita. Respuesta tan positiva la transmite el viernes 18 Roca y Boloña a Villar, quien le contesta el mismo día:

> "He recibido su estimable comunicación de hoy, en la que manifiesta que se han allanado por US. los obstáculos para la salida del *Limeña*, y de acuerdo con mis oficios del (lunes) 14 y (martes) 15 de los corrientes, y bajo las condiciones establecidas en ellos, se han impartido las órdenes para que este transporte sea puesto a disposición de US. y pueda zarpar al Sur, a desempeñar la humanitaria comisión de conducir a los heridos en los combates de Tacna y Arica, quedando a bordo los empleados y marineros que elija el capitán nombrado por US. y todos los elementos útiles para la expedición y debiendo desembarcarse el comandante, oficiales y guardias marina, aspirantes y tropa, así como también los artículos de guerra, con excepción del cañoncito para señales.
>
> Las camas y accesorios que pertenecieran al *Oroya*, serán pasados al *Limeña*, como lo solicita US. en su citado oficio, que me es grato contestar".

Así, pues, a las 11.30 p.m. del jueves 24 de junio el *Limeña*, ya acondicionado y al mando del capitán Cross, zarpa para Arica, previo registro minucioso. Conduce al presidente de la Comisión de Cruz Roja, comandante Ascárate. En el Libro de Guardias de la *Unión* no hay asiento alguno sobre el zarpe de este transporte, pero curiosa y significativamente, el Santo y Seña fijado para dicho día fue: Santo, Zarpa; Seña, Limeña. El lunes 28 arriba a Arica, exhibiendo tres banderas en sus palos: una blanca de parlamento, otra de la Cruz Roja y una bandera nacional, no el pabellón.

Fue recibido por las autoridades chilenas de Arica; y Baquedano en Tacna, enterado del objeto de la presencia del *Limeña,* ordena se le brinde toda clase de facilidades, no solo para transporte de heridos, sino también de paisanos y mujeres de Tacna que quisieran ir al Callao

y Mollendo. La operación de trasladar y acomodar a todos los heridos y paisanos duró hasta el miércoles 30, y la gente embarcada fue:

– 27 oficiales heridos, de los que 3 eran bolivianos
– 60 soldados heridos
– 380 mujeres rabonas
– 140 niños
– 5 monjas de caridad

El comandante Ascárate pidió permiso al jefe militar de la plaza de Arica para conducir los restos mortales de Bolognesi, More y Zavala, lo cual le fue concedido por el citado jefe, quien además les rindió honores militares en el trayecto del Morro al muelle. El comandante Ascárate, vestido todo de marino, y con la insignia de la Cruz Roja en un brazo, se emocionó profundamente.

El jueves 1º de julio zarpa el *Limeña* para el Callao, con escala en Mollendo, donde desembarca 140 pasajeros. Llega al Callao el domingo 4 de julio, fondeando a las 4 p.m. cerca de la Dársena. Una hora después se iniciaba el desembarco de 149 heridos, operación que se prolonga hasta avanzadas horas de la noche, así como el desembarco de algunos pasajeros. Al día siguiente, el transporte atraca a la Dársena y desembarca equipo de las ambulancias y pasajeros. Mientras tanto, se prepara todo el ceremonial para el sepelio de los tres héroes de Arica. En el Libro de Guardias de la *Unión*, el teniente 2do. R. Sánchez Carrión consigna que en su guardia el vapor *Limeña* entró a su fondeadero de la Dársena, pero sin especificar nada sobre el pasaje que condujera. Sin embargo, es notorio que hay un vacío en las anotaciones del citado Libro pues no aparece ninguna para la guardia del sábado 3 al domingo 4 de julio.

Así, el martes 6 de julio a las 6 p.m. se desembarcan los ataúdes de Bolognesi, More y Zavala, que son conducidos a la iglesia Matriz del Callao, entre efectivos de tropa que abren calles desde el muelle hasta el templo. Numerosos oficiales del ejército y de la marina acompañan el cortejo. En el Libro de Guardias de la *Unión*, el alférez de fragata Enrique Gamero consigna para su guardia del lunes 5 al martes 6 de julio: "a 8 a.m. se puso el pabellón a media asta y se dió principio a las honras fúnebres del comandante Juan G. More".

El sepelio se realiza el miércoles 7 a partir de las 8 a.m. La *Unión* hace una salva que anuncia el duelo nacional; los buques nacionales y neutrales izan sus banderas a media asta. Cada media hora la corbeta hace un disparo en blanco. Se oficia una misa a las 10 a.m., a la cual asisten autoridades y numerosas comisiones de oficiales del ejército y marina. Terminada la misa, los ataúdes son llevados en hombros a la estación del tren trasandino. El de More lo cargan los capitanes de navío E. Otoya, L. de la Barrera, H. Cabieses y T. Raygada. El tren sale a las 12 m. para Lima, y es despedido con otra salva de la *Unión*, que anuncia

el término del duelo, y los buques izan sus banderas al tope. En el Libro de Guardias de la *Unión*, la guardia del martes 6 al miércoles 7 de julio no aparece, y en la del día siguiente no hay asiento alguno que registre salva alguna.

A la 1 p.m. llega a Lima el tren, que en varios carros condujo también a las comisiones de oficiales. En Lima, los ataúdes son conducidos al fuerte Santa Catalina, que hace las salvas, al tiempo que las iglesias lanzan sus campanas al aire en señal de duelo. El cortejo llega al Cementerio General a las 3 p.m., donde luego de varios discursos son depositados los féretros en la capilla para el responso, y luego son conducidos al Cuartel Especial. El discurso sobre More estuvo a cargo del capitán de navío Ezequiel Otoya.

La Opinión Nacional, en su edición del sábado 31 de julio de 1880, a toda primera página publica, con la firma de Mariano Arredondo "Apuntes para la Biografía de Juan Guillermo More", muy ilustrativa y hermosa, incluso fotografia, que concluía:

> "Llega la hora suprema: con el revólver en una mano y la espada en la otra, se opone a la salvaje fuerza del vencedor; lucha y herido de muerte por un riflero chileno su cadáver se mantiene por segundos en actitud heroica, como si su espíritu resistiera a exhalarse hasta el cielo, dejando a esta patria querida".

Y en la misma página, en la sección Crónica, se comenta:

> "Pero está en la conciencia del mundo que More como los demás defensores de Arica, cumplieron el programa legendario formulado por el heroico Bolognesi: hasta quemar el último cartucho".

Por otro lado, Markham comenta sobre el traslado de heridos de Arica al Callao:

> "El almirante chileno mitigó un tanto los horrores de la guerra que consintiera, permitiendo que el vapor peruano *Limeña*, amparado por la Cruz Roja de la Convención de Ginebra, embarcase los heridos de Arica y los transportase al Callao. El almirante Riveros habría incurrido en delito de atroz barbarie al no consentir en tales circunstancias que la *Limeña* zarpase de Arica sin ser molestada por los buques de su mando. Aquel vapor condujo felizmente a los hospitales de Lima y Callao a los heridos peruanos que sobrevivieron a las sanguinarias acciones en que tomaron parte en defensa de su país".

Pero el traslado de los heridos de Tacna y Arica no culmina con el efectuado por el *Limeña*, sino que Chile también colabora. En este sentido, el viernes 18 de junio, el general Baquedano envía un oficio al jefe militar de la plaza del Callao, coronel Saavedra, avisando que en el transporte *Loa*, que zarpaba en ese día, conducía soldados heridos en Tacna y Arica, más 120 civiles de las ambulancias.

El *Loa* llega al Callao el martes 22 de junio el Libro de Guardias de la *Unión*, consigna para la guardia del 22 al 23 de junio, que firma el teniente 2º R. Sánchez Carrión: "este transporte enemigo llegó conduciendo los heridos peruanos de los combates librados en Tacna y Arica", y es recibido con los protocolos del caso. Saavedra informa de

ello al secretario de Estado en el Despacho de Guerra, y al comandante general de Marina pidiéndole apoyo para el desembarco. Al mismo tiempo, Saavedra contesta la nota de Baquedano y le agradece su decisión. Para facilitar el desembarco de heridos, el *Loa* fondea al lado del dique. Condujo 510 heridos, de los que cuatro fallecieron en el tránsito, quedando en Tacna otros mil heridos.

En el Libro de Guardias de la *Unión*, para el día martes 29 al miércoles 30 de junio, el teniente 2º Juan M. Ontaneda consigna: "Transporte chileno: a 1 p.m. entró al puerto un transporte enemigo enarbolando la bandera de la Cruz Roja en el palo trinquete, y conduciendo heridos, los que fueron desembarcados por nuestras lanchas a vapor, retirándose el transporte tan luego que terminó esta operación". No se ha podido identificar de qué transporte se trata.

¡Es hermoso este lado humano de la guerra!

Para finalizar este capítulo de las campañas de Tacna y Arica, al igual que se hizo con la de Tarapacá, se transcriben a continuación las apreciaciones que Carvajal expusiera en su conferencia en El Ateneo en 1886, que corren en los párrafos 2.1.6 y 2.1.7 de este capítulo, pero que se recomienda leer nuevamente para completar la idea.

> "Batalla de Tacna.- Actitud defensiva pasiva; frente de la línea de batalla - 2 000 metros próximamente; efectivo total 9 000 hombres; orden: - una línea de dos en fondo y tres batallones como reserva de centro y de alas a retaguardia. Fuerza de este orden - 4,5 hombres por metro de frente.
>
> La defensa de Arica, sobre ser completamente pasiva por su naturaleza, tenía que sucumbir en razón de la excesiva superioridad numérica del ataque y particularmente por el hecho de su aislamiento en la zona que acababa de conquistar el enemigo; estaba, pues, vencida, sin necesidad del ataque".

8. BLOQUEO DEL CALLAO[108]

Tal como se comentara en el párrafo 7.3.5 anterior, el *Oroya* fondeó en el Callao el jueves 8 de abril, de regreso de su incursión por el sur hasta Tocopilla. Exactamente dos días después, el sábado 10 de abril de 1880, se presentaba ante el Callao la escuadra chilena, dando inicio a su bloqueo, que habría de extenderse por un periodo de nueve meses, hasta la caída de Lima en enero de 1881.

Al tiempo que se llevaba a cabo la Campaña de Moquegua, Tacna y Arica, en marzo de 1880, el Gobierno de Santiago era de la convicción de iniciar el bloqueo naval del Callao. Para este fin, envía instrucciones a R. Sotomayor, quien a su vez las incluye en su orden fechada en Ilo el sábado 3 de abril al contralmirante Galvarino Riveros, según los términos siguientes:

> "Como ya ha llegado el momento de que US. proceda a establecer el bloqueo del Callao, que el Gobierno estima urgentísimo, US. se ajustará al emprender

esta operación a las instrucciones siguientes, que el mismo Gobierno me ha trasmitido por telégrafo, y dicen así:

1º. Al llegar al Callao, el almirante notificará el bloqueo del puerto.

2º. Estudiada la posición de la *Unión* y transportes enemigos, y persuadido el jefe de la escuadra de que puede ofenderlos con la artillería de alcance sin comprometer nuestras naves, debe notificar a los buques mercantes que despejen la bahía para dar comienzo a sus disparos.

3º. Al practicar la operación anterior, la ciudad no será ofendida sino en cuanto sea necesario para destruir los buques enemigos.

Cree el Gobierno que el bombardeo del Callao y la amenaza de bombardear a Lima deben reservarse para otra oportunidad, por consiguiente, cuando llegue esta se darán a US. nuevas instrucciones para esa operación.

De las instrucciones anteriores se deduce que uno de los principales propósitos de la expedición al Callao, debe ser la destrucción de la *Unión* y de los transportes enemigos. Para lograr este objeto US. procurará en primer término, usar las lanchas-torpedos que más tarde no tendrían ya aplicación. Y como para asegurar el buen éxito de un ataque con torpedos, es necesario que él sea sorpresivo, US. procurará emprenderlo antes de que se note su presencia en la bahía del Callao, para que el enemigo no tenga tiempo de adoptar medidas de precaución y seguridad.

El ataque a los mismos buques con los cañones de alcance no queda subordinado a otra condición que la de un breve plazo concedido a los buques mercantes para que despejen la bahía. La fijación de este plazo queda enteramente subordinado a la discreción y prudencia de US., debiendo solamente tener presente que antes de cualquier otra consideración está la imperiosa necesidad de la guerra que nos aconseja destruir por cualquier medio los buques enemigos.

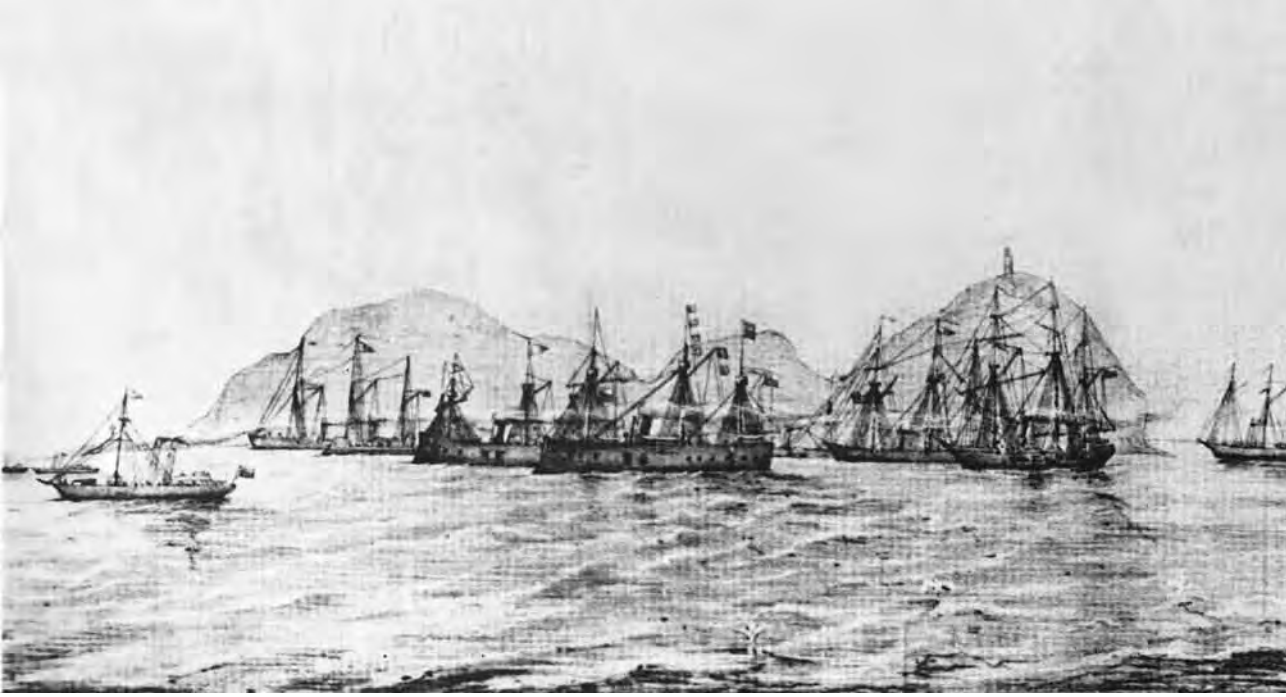
En todo lo demás US. procederá como las circunstancias se lo aconsejen.

El Gobierno espera del inteligente celo de US. que la nueva e importante operación cuya realización le encarga, surta todos los efectos deseables y que tiendan a acercar el término de la guerra".

De su lectura está claro que antes de notificar el inicio del bloqueo, Riveros debería ordenar un ataque sorpresivo con lanchas–torpedo para destruir los buques peruanos fondeados; que el bombardeo de las zonas urbanas del Callao y de Lima quedaban reservados para otra oportunidad y previas instrucciones de Santiago, y que el plazo para que los buques mercantes neutrales abandonasen la bahía quedaba a discreción de Riveros, haciéndole notar que, "la imperiosa necesidad de la guerra nos aconseja destruir por cualquier medio a los buques enemigos", esto es, la *Unión* y los transportes, y que tal objetivo debía lograrse, de no tener éxito el ataque por sorpresa, mediante el empleo de la artillería de largo alcance "sin comprometer" a las naves bloqueadoras.

Así, pues, en la mañana del martes 6 de abril zarpaba de Ilo una fuerza de tarea conformada por:

– Blindado *Blanco Encalada*, buque insignia del almirante Riveros, y su comandante al mismo tiempo mayor de Órdenes de la Escuadra, el capitán de corbeta Luis Castillo. Viajaba en esta nave el secretario general Eusebio Lillo;



La escuadra chilena bloqueando el Callao. Mientras se lleva a cabo la campaña de Moquegua, Tacna y Arica, el 3 de abril de 1880 el gobierno de Santiago ordena al contralmirante Galvarino Riveros iniciar el bloqueo del Callao. Su principal objetivo es destruir la *Unión* y los transportes peruanos, utilizando lanchas-torpedo. (Reproducida de: *El poder naval chileno*. Valparaíso, *Revista de Marina*, 1985, Tomo 2).

- Monitor *Huáscar*, al mando de Carlos Condell;
- Cañonera *Pilcomayo*, al mando de Luis Uribe;
- Vapor armado *Angamos*, al mando de Luis A. Lynch;
- Vapor *Matías Cousiño*, con su capitán Castleton, para apoyo logístico.
- Lanchas-torpedo: *Janequeo,* al mando de Luis A. Goñi, y *Guacolda* al mando de Manuel Señoret. Esta última ya reparada y armada, era aquella lancha peruana *Alay* enviada desde Inglaterra y capturada por el *Amazonas* en el puerto de Ballenitas, Ecuador, en diciembre de 1879. Ambas estaban armadas con torpedos de botalón. La travesía al Callao la hicieron remolcadas: *Janequeo* por el monitor, y *Guacolda* por la cañonera.
- Vapor armado *Loa*, al mando de Guillermo Peña, que zarpó de Ilo el mismo día pero algo más tarde, con la orden de reunirse a la fuerza de tarea en puntos previamente acordados. Se incorporó a la flotilla en el Callao el lunes19/martes 20 abril, y estuvo presente en el bombardeo del Callao el jueves 22; y
- Corbeta *O'Higgins*, al mando de Jorge Montt, que recibiera orden de zarpar el lunes 5 de abril de Ilo hacia el sur, para interceptar al transporte *Oroya* al conocerse de su incursión contra el litoral boliviano ocupado. El jueves 15 de abril se unía al bloqueo, pero solo por algunas horas, pues recibió orden de interceptar una goleta salida de Panamá el lunes 5 de este mes conduciendo armas para el Perú. La orden mencionaba que debía llegar hasta Paita, patrullar durante algunos días, recalar en la isla Lobos para impedir cualquier embarque de guano y regresar al Callao, reconociendo minuciosamente el litoral. De hecho, no estuvo presente en el primer bombardeo del Callao el jueves 22 de abril.

La travesía de la fuerza de tarea, menos los dos últimos buques citados, se efectuó lejos de la costa para evitar su detección, alcanzando el paralelo del Callao, según R. Fuenzalida, a mediodía del viernes 9 de abril, a unas 50 millas de distancia.

Es interesante la ubicación del resto de la escuadra chilena, según informe de G. Riveros, en Pacocha, el 5 de abril, al ministro de Guerra y Marina. Así, el *Cochrane* y la *Magallanes* bloqueaban Arica; la *Chacabuco* hacía lo propio en Mollendo y caletas vecinas, y la *Covadonga* y *Abtao* en Ilo.

8.1 ATAQUE POR SORPRESA CON LANCHAS–TORPEDOS[109]

Riveros conformó un grupo de tarea con el *Huáscar* y las dos lanchas–torpedo, que empleó el resto de la tarde del 9 en prepararse para el ataque sorpresa con torpedos contra la *Unión* y el *Atahualpa*, que se sabía fondeados en la rada exterior.

La aproximación del grupo de tarea a la bahía del Callao se inicia a las 3 p.m., a una velocidad entre 4 y 4.5 m.p.h., como para permitirle realizar el ataque en las primeras horas del sábado 10 de abril. La *Guacolda*, por falla en su máquina se separa del convoy al anochecer y superada aquella, Goñi decide continuar solo su aproximación al Callao. Alrededor de las 2 a.m. de este día, avista el faro del cabezo de San Lorenzo, llegando a la zona del fondeadero a eso de las 3.30 a.m. en que se sitúa a unos 200 metros de una fragata inglesa, en espera de que aclarase. En cambio, el monitor y la *Janequeo* recalaron en la costa a unas diez millas al norte del Callao, pero ya con luz de día, perdiendo el factor sorpresa para el ataque. Según comenta G. Bulnes, este error en la recalada era similar al que ocurriera en la recalada a Pisagua el 2 de noviembre, debiéndose añadir que también se dio en el frustrado ataque por sorpresa contra buques peruanos en Arica el 5 de octubre de 1879.

Fondeados en la bahía había numerosos buques neutrales, mercantes y de guerra, dificultando a Goñi la identificación de las naves peruanas. A la 4.15 a.m., informa Goñi, fue descubierto por uno de los numerosos botes pescadores que a esa hora salían a sus faenas, y como notase que este se dirigía hacia el muelle con intención, sin duda, de dar parte de lo que ocurría, decidió aprovechar el poco tiempo que le quedaba, y por unos treinta minutos recorre el fondeadero sin descubrir al objetivo físico de su incursión. A eso de las 5 a.m. la *Guacolda* colisiona y hunde un bote pesquero, quedando averiado uno de los botalones. Rescatados los pescadores, fueron obligados, bajo amenaza de muerte según Riveros, a informar sobre la ubicación de la *Unión*. Siguiendo esas indicaciones, Goñi alcanza a reconocer la silueta y arboladura de la corbeta peruana, y enrumba a toda fuerza de máquina para aplicarle en el casco, hacia popa del palo mesana, el torpedo que le quedaba.

El Libro de Guardias de la corbeta, para el día sábado 10 de abril, registra en el asiento del oficial de guardia, teniente 1º A. Larrea, el texto del parte que a las 5.30 a.m. pasara al comandante Villavisencio:

> "Pongo en conocimiento de US. que habiéndose llamado la gente a las 5 a.m. después del toque de diana y estando trincando sus coys la Brigada de servicio, que duerme en la toldilla, se pasó la voz a una lancha a vapor que venía del O, dirección en que están fondeados los buques de guerra extranjeros surtos en esta bahía; deteniendo su marcha dicha lancha por interponérsele las perchas que están amarradas y fondeadas, oyéndose inmediatamente la explosión de un torpedo de la lancha a la distancia de 15 a 20 metros".

En efecto, en su informe Goñi dice:

> "Cuando solo faltaban unos 10 metros para que el torpedo estuviese en posición conveniente para que fuera eficaz, hizo este explosión al chocar contra algo duro que yo creí fuera una cadena, pero después he sabido por noticias de los diarios, y por el parte oficial del enemigo, no fue otra cosa que una defensa

de gruesas vigas de madera y redes de cabo de que se había rodeado la *Unión* en previsión de un ataque de esta naturaleza".

Conforme se ha comentado en el párrafo 5.3 del Capítulo III, estas redes antitorpedos se habían confeccionado e instalado cuando el contralmirante Antonio de la Haza fuera comandante general de Marina. El fracaso de este ataque demuestra que fue una decisión acertada. Larrea continúa con su informe:

> "Inmediatamente (después de la explosión) se rompieron los fuegos de ametralladoras y rifles, sobre el enemigo. US. ordenó que se armasen las bombas (de achique), se reconociera la sentina, el costado, tanto interior como exteriormente, que no presentaban novedad. También ordenó US. que se colocase en la plataforma de la toldilla el cañón Witworth (el famoso 'malcriado'), con el que se hicieron dos tiros sobre la lancha ya a alguna distancia. Como a las 5.30 a.m. y ya claro estuvieron a bordo el señor Comandante General de Marina y el capitán de puerto. Debo consignar que el transporte *Oroya* hizo fuego de rifle. A las 6 a.m. se arrió de la cofa del trinquete la ametralladora la que se puso en la toldilla, pero poco después por igual orden se volvió a colocar a proa".

Sobre este tiroteo, Goñi comenta:

> "No teniendo ya con qué poder dañar al enemigo, me puse inmediatamente en retirada para salvar la embarcación de los numerosos disparos de rifle y de algunos de cañón que se nos hizo desde la dársena y de los dos o tres buques enemigos que había en ese lugar, fuego muy nutrido del cual solo unos pocos proyectiles de rifle lograron tocarnos pero sin hacer ningún daño".

En esta operación, comenta G. Bulnes, se empezó a manifestar esa dualidad de criterio entre Riveros y el representante civil del Gobierno, Lillo, quien manifestó a los jefes de las lanchas–torpedo lo peligroso e inútil de la operación que iban a realizar, conforme lo anotase en su Diario, "para dañar a buques de poca importancia".

Luego del fracasado ataque, la *Guacolda* se retiró de la bahía, incorporándose a la flotilla chilena, que a eso de las 7 a.m. ya estaba en demanda del puerto, como también el *Huáscar* y la *Janequeo*.

En este día estaban fondeados en la bahía del Callao los buques de guerra neutrales siguientes: fragatas francesas *Victorieuse* y *Decrés*; blindado inglés *Shannon*; blindado alemán *Hansa*, la corbeta norteamericana *Alaska*, y la fragata italiana *Garibaldi*.

Según el almirante francés Bergasse du Petit Thouars, fue a eso de las 5 a.m., después del tiro de diana al amanecer, que se produce una explosión por un costado de la *Unión,* seguida de un vivo fuego de fusilería, que fuera provocado por una lancha–torpedo con cinco hombres, que se retira rápidamente hacia la entrada de la bahía por entre los buques neutrales que recibieron algunos impactos. La *Unión*, así como el *Chalaco* y *Oroya*, hicieron nutrido fuego de fusilería contra la torpedera. Ninguno de los buques sufrió averías. Al aclarar se vio a lo lejos a la escuadra chilena. La Revista *Année Marittime* al comentar el ataque de la torpedera chilena, menciona que durante su reconocimiento

de la bahía, se acercó a la corbeta norteamericana *Alaska*, desde la cual se le pidió identificación a viva voz, en español, alejándose la lancha a toda velocidad, encontrándose en ese momento a unos 6 cables (1 200 yardas) de la *Unión*. Fue detenida por una palizada, siendo posible que la explosión del torpedo se debiera al choque contra dicha obstáculo, que salvó a la corbeta de un desastre.

Según Madan, los buques de guerra peruanos *Unión*, rodeado por una palizada, el *Atahualpa*, *Chalaco* y *Oroya*, estaban fondeados fuera de la Dársena. Lamentablemente, al chocar la *Guacolda* con la palizada y explotar el torpedo, se quedó sin capacidad de atacar a la corbeta. Los buques abrieron de inmediato fuego continuo de fusiles y ametralladoras, contra la torpedera que se tuvo que retirar.

La *Janequeo*, según Madan, de 22 m.p.h. de andar, construida por Yarrow, estaba armada con tres torpedos de botalón McEvoy del tipo duplex; la *Guacolda*, americana (sic) (construida en Inglaterra como se ha descrito), de 15 m.p.h. de andar, llevaba dos torpedos de botalón, uno en proa y otro en popa. La *Guacolda* llegó al fondeadero poco después de las 4 a.m. y por estar muy oscura su aproximación no se detectó. Desgraciadamente, poco antes de llegar a los buques peruanos, choca con un bote pescador, y se le rompe uno de los botalones. Los dos pescadores (otros dicen tres) fueron rescatados y amenazados de muerte si no señalaban dónde estaba la *Unión*. La *Guacolda* se dirigió hacia ella y después de evitar una colisión con un buque de guerra norteamericano, se dio de pronto con la palizada que protegía a la corbeta peruana. Al explotar el torpedo en la palizada ya no era posible pasar inadvertida, teniendo que retirarse en medio de una "tormenta" de fuego de fusilería y Gatling, que no lograron hacerle daño. A pesar del fuerte remezón la *Unión* no tuvo averías.

Según R. de Lisle, inmediatamente después de la explosión, siguió un fuego rápido de la *Unión* y *Oroya* contra una lancha–torpedo que se alejaba rápidamente. Las balas pasaban bastante cerca y por encima del *Shannon*, impactando en el *Hansa* y *Decrés*. De no haber estado Goñi desesperado por atacar, habría notado que la *Unión* estaba protegida solo por un lado y no por el lado del muelle.

Los desplazamientos de la *Guacolda* en la bahía, al no haber sido detectados, indican que el sistema de ronda no era eficaz.

Rosendo Melo, en su *Historia de la Marina del Perú*, lo que lamentablemente consigna para el ataque sorpresa del sábado 10 de abril, no representa la verdad, en concordancia con los partes oficiales peruanos ni chilenos. En efecto, para muestra basta lo que sigue:

> "Dos lanchas a vapor habían recorrido efectivamente la costa oriental de San Lorenzo hacia la madrugada del 10 y cambiaron balas con los individuos del destacamento marítimo de vigías situados en esa parte de la Isla. No lograron

> recoger ahí las informaciones que sin duda buscaban, y se alejaron en dirección al fondo de la bahía del Callao, cuando empezaban a disiparse las sombras de la noche y se insinuaba la aurora".

De haber ocurrido dicha balacera se habría producido un alerta, y a estar por los informes nadie la detectó, ni los buques peruanos ni los neutrales. En cuanto al resto del ataque, igualmente es inexacto.

A las 5.30 a.m. del sábado 10, se hacían presentes en la *Unión* el comandante general de Marina y el capitán de puerto, y en coordinación con el comandante Villavisencio se tomó la decisión de que enmendara su fondeadero más hacia la playa, como efectivamente ocurrió a las 7 a.m., siendo remolcada por una lancha de la Dársena y por la lancha *Independencia*, que actuaron por proa y popa respectivamente. Sin embargo, a las 10 p.m., esta vez con la ayuda del vapor *Arno*, la corbeta enmendó fondeadero al interior del muelle Dársena, quedando con su banda de estribor hacia el mar, y para evitar cualquier sorpresa del enemigo, se le montó el domingo 11 de abril, en la amura de estribor, un cañón Parrott y otro Armstrong de a 70 lb En los días siguientes, los demás buques fondeaban al interior de la Dársena, haciendo un total de 11 unidades como sigue: *Unión*, *Atahualpa*, *Chalaco*, *Talismán*, *Limeña*, *Rímac*, *Oroya*, pontones–escuela *Marañón* y *Meteoro*, fragata *Apurímac*, lancha *Arno*.

Según informaba *La Patria* del sábado 10 de abril, el sargento del gremio de pescadores, manifestaba en la capitanía de puerto, que los tripulantes de la canoa hundida por la *Guacolda*, eran Julián Torres, Pablo Torres, hijo del primero, e Hilario Flores, nieto del mismo. Que habían sido apresados por una embarcación a vapor y amenazados para mostrar el lugar en que estaba fondeada la *Unión*. Que todos los pescadores encabezados por Nicolás Espicha, al ver apresados a sus compañeros, persiguieron a la lancha con sus canoas, pero que no pudieron darle caza por la velocidad con que huyó haciendo fuego. Esta declaración de amenaza, no era una invención, pues el mismo almirante Riveros manifiesta en su parte que fueron "amenazados de muerte".

Como se ha visto, a raíz del establecimiento en marzo de una estación de vigías, la Secretaría de Marina nombró como jefe de ella a don Rosendo Melo, y como ayudante a don Juan Quintana. Todo hace suponer que en dicha estación no se alcanzó a detectar el sábado 10 a la *Guacolda* por la oscuridad y su tamaño relativamente pequeño. Sin embargo, notificado el bloqueo, el comandante general de Marina informaba al secretario de Marina el domingo 11 de abril:

> "Cumpliendo las órdenes impartidas por US. se han retirado de la isla de San Lorenzo el Jefe de Servicio de vigías que se había establecido en ella, y los demás individuos que se hallaban a sus órdenes. Al dar cuenta a US. de este procedimiento debo poner en su conocimiento que aquel Jefe (Melo) me ha dado parte que como a las 3 a.m. de hoy (11) se acercó a la isla una

> embarcación a vapor la que al pasarle la voz contestó con un tiro retirándose luego que de tierra se le hizo fuego. Esta circunstancia induce a creer, que esa misma embarcación fue la que poco antes había fugado de la bahía y fue perseguida por lancha *Urcos* y demás embarcaciones de ronda".

No hay confirmación sobre esto último, excepto que el corresponsal de *El Nacional* informaba con fecha domingo 11 de abril al director del diario, que a las 8 a.m. dos botes de ronda se habían disparado recíprocamente por no haberse reconocido a tiempo, pero sin que hubiesen ocurrido desgracias personales, y concluía:

> "Bastante resalta en ello la falta de previsión o serenidad por parte de los tripulantes de ambas embarcaciones, para que tratemos de hacer más resaltante este suceso que no puede menos que contrariar el ánimo hasta de los más indiferentes, si los hubiera, en asuntos que tan íntimamente se relacionan con el buen servicio del puerto".

Por su parte, M. Luis Amunátegui en un informe desde Santiago el sábado 17 de abril, al Intendente de Valparaíso, le daba cuenta según diarios peruanos llevados por el vapor *Lontué*, que:

> "En la noche del 10 las lanchas peruanas *Urcos* e *Independencia*, empleadas en la ronda de la bahía, se hicieron fuego mutuamente. Los diarios peruanos atribuyen esto a falta de serenidad".

8.2 NOTIFICACIÓN E INICIO DEL BLOQUEO[110]

En la mañana, luego del fallido ataque de torpedo, se hizo presente por el norte de la bahía del Callao, la flotilla bloqueadora al mando del contralmirante G. Riveros. Según *La Patria* del sábado 10 de abril, la presencia de la flotilla bloqueadora produjo en el pueblo "entusiasmo inmenso. Multitud de señoras acuden al muelle para procurarse la satisfacción de ver los buques enemigos. Los trenes de las líneas inglesa y trasandina traen de la capital inmenso número de personas que vienen con el objeto de presenciar las evoluciones y de ofrecer sus servicios en caso necesario".

Recién a eso de las 11.15 a.m., después de varias evoluciones, se desprende del *Blanco* una lancha con bandera de parlamento que se dirige hacia el fondeadero. De la *Unión* se envía otra lancha con el 3º comandante, capitán de corbeta E. M. Benavides. R. Fuenzalida comenta que el oficial parlamentario chileno, el teniente 2º Alvaro Bianchi ayudante de órdenes de Riveros, después de saludar muy cortésmente al comandante Benavides, le entregó dos oficios: uno para el jefe político y militar de la Plaza, y otro para el decano del Cuerpo Consular residente en el Callao, que resultaba ser el cónsul de Ecuador, José Flores.

La comunicación de Riveros al jefe de la Plaza, coronel Saavedra, decía:

> "Por orden del Supremo Gobierno de Chile, vengo a establecer el bloqueo de este puerto y las caletas próximas que de él dependen. Lo notifico a US.

haciéndole saber que tengo instrucciones para conceder ocho (8) días de plazo, a fin de que efectúen su carga o descarga las naves de comercio neutrales surtas en la bahía y se alejen de ella. Pudiendo las operaciones de la guerra hacer necesario romper los fuegos sobre las fortalezas, los edificios de estas poblaciones y sobre cualquier punto de esta.

Creo mi deber notificar a US. con el objeto de que estos habitantes y los buques neutrales se encuentren prevenidos anticipadamente".

El coronel Saavedra informó de esta situación al secretario de Guerra solicitándole diera cuenta al jefe supremo del contenido de la nota de Riveros y de su respuesta, comunicaciones ambas que adjuntaba, haciendo notar que "las baterías y demás fuerzas de mi dependencia están prevenidas para rechazar cualquier ataque que intente la escuadra invasora". El mismo sábado 10 de abril Saavedra, luego de manifestar haber recibido la nota a las 12.30 p.m., contestaba a Riveros entre otras cosas, lo que sigue:

"Debo decir a US. que quedo enterado de la notificación de bloqueo que US. me hace y que de ella he dado cuenta a S. E. el Jefe Supremo del Estado.

En cuanto que pueda llegar el caso de que las fuerzas del mando de US. rompan fuego sobre las fortalezas y edificios de esta plaza o sobre cualquier parte de esta rada, puede US. estar seguro de que esa hostilidad sería rechazada con todo el rigor que exigen las agresiones injustas y violentas".

En cuanto a la nota de Riveros al decano del Cuerpo Consular, ella consistía en una transcripción de aquella dirigida al jefe político y militar del Callao, y que concluía:

"Como un acto de consideración al Honorable Cuerpo Consular aquí residente y en salvaguardia de los intereses neutrales, he creído necesario poner esa comunicación en conocimiento de US. rogándole que se sirva transmitirla a sus estimables colegas".

El mismo día el decano, luego de reunirse con los cónsules le contestaba:

"En vista de ella, se me ha autorizado para acusarle el respectivo recibo, reservándome para ponerlo en conocimiento de nuestro agente diplomático en Lima".

El lunes 12 de abril, luego de recibir las opiniones de los ministros residentes, el decano y demás cónsules, entre las que figuraba el cónsul de Bolivia, según Fuenzalida, decían en una nota conjunta a Riveros:

"Nos permitireis haceros observar que ese plazo es insuficiente para la mayor parte de los buques en rada que tienen que prepararse para un largo viaje. Pensamos, pues, que un plazo de quince (15) días sería indispensable, y esperamos que vuestras instrucciones os permitirán el concederlos".

Además, el decano se pronunciaba sobre el asunto del bombardeo a la población como sigue:

"En cuanto a las operaciones militares, debemos llamar vuestra atención sobre el hecho de que la mayor parte de las fortunas muebles e inmuebles del Callao pertenecen a neutrales. Nos creemos, pues, fundados en esperar que esas operaciones serán conducidas de tal manera como para cautelar lo

más posible la propiedad privada. En cuanto a los casos extremos que indicáis, en que hubiese necesidad de hacer fuego sobre los edificios de la ciudad, debemos observar que no indicáis plazo como es de uso en idénticos casos. Suponemos, pues, que una operación de esta naturaleza sería precisada de un aviso especial".

El martes 13 de abril, Riveros daba respuesta a la nota del decano, y al respecto accedía en una ampliación del plazo, pero solo en dos días más, esto es, hasta el martes 20 de abril, a las 12 m. y agregaba:

"Viniendo a hostilizar localidades regidas y defendidas por fuerzas enemigas, la circunstancia de existir en ellas propiedades neutrales no pueden modificar las operaciones bélicas.

Debéis tener la seguridad de que, en cuanto de mí dependa, esas propiedades serán respetadas; pero no puedo evitar los daños a que están expuestas a causa de encontrarse en sitios que tendrán forzosamente que sufrir las deplorables consecuencias del estado de guerra".

En cuanto al aviso previo a un bombardeo contra la ciudad, decía:

"Debo haceros notar que esa prevención que imponían la humanidad y los usos de la guerra está hecha con bastante anticipación en mi nota del día 10. Lo que podré agregar aquí para precisar mejor aquella prevención, es que la operación de guerra invocada no llegará a tener lugar sino transcurridos los días designados para que las naves mercantes neutrales se alejen de los puertos bloqueados, salvo el caso de una agresión de parte del enemigo. En esta circunstancia mi deber es repeler y castigar inmediatamente la provocación".

Por otro lado, el jueves 15 de abril, el presidente de la Junta Central de Ambulancias Civiles de la Cruz Roja en el Perú, monseñor Roca y Boloña, dirige un oficio al almirante Riveros dándole a conocer la cesión por el Gobierno del Perú, de un cuartel en Chorrillos para destinarlo como hospital de sangre en donde internar heridos y convalecientes de la guerra, bajo la garantía de la Cruz Roja, cuyo pabellón enarbolaría. Asimismo, que a solicitud suya, el almirante Bergasse du Petit Thouars había tenido la gentileza de ser portador y receptor de la carta y de su respuesta, expresando que la República de Chile respetaría, como adherente, lo estatuido por la Convención de Ginebra.

El viernes 16, Riveros daba respuesta favorable a la solicitud de Roca y Boloña, manifestando que la escuadra chilena respetaría los establecimientos de esa naturaleza y recomendaba enarbolar lo más visible la bandera de la Cruz Roja.

Asimismo, el miércoles 14 de abril, el almirante Riveros enviaba una comunicación a todos los buques de guerra neutrales fondeados en el Callao. Cabe anotar, que no contando la isla San Lorenzo con defensa alguna, se convirtió en el fondeadero de la flotilla bloqueadora.

El ministro I. P. Christiancy informaba al secretario de Estado Evarts el miércoles 14 de abril sobre la notificación del bloqueo, y los plazos, agregando que significativamente se daba el mismo plazo de diez días para que los neutrales y ciudadanos se alejaran de la ciudad antes de

que Riveros iniciara el bombardeo, a menos que en el intervalo fuese provocado mediante ataque de fuerzas peruanas, o que fuese necesario un ataque antitorpedo por alguna demostración hecha por esas fuerzas, agregando:

> "Considerando que Callao es una ciudad defendida por fuertes, baterías y fuerzas militares, que por el Derecho de Guerra la flota chilena tiene derecho de atacar, encuentro totalmente razonable esta notificación".

En otra parte de su informe, decía:

> "En el interin se entiende que la línea regular de vapores del correo marítimo entre Panamá y Callao, y viceversa, podría entrar y salir con el correo y pasajeros, pero no tenemos la seguridad de que ese mismo privilegio se aplique después del 20, en que expira el plazo de 10 días. Por lo tanto, es muy probable que pasen varias semanas antes de que pueda volver a comunicarme con US".

Sobre el éxodo hacia Lima y otros, se expresaba como sigue:

> "Los habitantes del Callao están emigrando con sus bienes a Lima, y los ciudadanos americanos del Callao y Lima están pidiendo protección a esta Legación, y aunque estoy enfermo, no tengo medios para protegerlos, excepto la bandera de Estados Unidos, y la posición que pueda dar un ministro de Estado Unidos, proponiéndome continuar en mi puesto y proporcionarles toda aquella protección que esté a mi alcance. Tengo que decir que el papel moneda del Perú, desde el inicio del bloqueo, ha caído a ocho (8) soles papel por dólar".

En otra carta del domingo 18 de abril, Christiancy informaba a Evarts que por intermedio del ministro inglés Spencer St. John, sabía que el almirante que comanda los buques de guerra ingleses parece ser muy amigo con el comando chileno, había tomado conocimiento que la flotilla chilena no pretendería disparar contra Chorrillos, Miraflores y Magdalena a menos que fuera provocada por demostraciones hostiles desde ellas, aunque el bloqueo se aplicaba a todas.

En cuanto al vapor inglés de correo regular, Christiancy comentaba que no le estaba permitido ingresar al Callao, pero como el puerto de Ancón todavía seguía abierto, esperaba enviarle su carta aprovechando del vapor que saldría el jueves 22 de abril para Panamá desde ese puerto. Como medida de precaución se había depositado todo el archivo del Consulado del Callao en el buque de la armada *Onward*. Finalmente, daba la última cotización del papel moneda en soles a 6 3/4-7 peniques, o en oro americano entre 13/14 centavos por sol. En anexo, Christiancy remitía a Evarts la traducción de la nota múltiple enviada a G. Riveros por los ministros de Ecuador, Argentina, Francia, Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania y los Encargados de Negocios de Italia y Brasil el sábado 17 de abril, comunicándole haber tomado conocimiento del aviso de bloqueo enviado al Cuerpo Consular del Callao, y al respecto declaraban:

> "1º Que se reservaban el derecho a reclamar por los daños que podrían producirse a las personas y bienes de los neutrales, por bombardeos sin necesidad militar.

2º Que esta reserva se aplicaba especialmente en caso de bombardeos de localidades abiertas y sin defensas.

3º Que esta reserva también se aplicaba en caso del bombardeo de una ciudad que no hubiera sido designada expresamente en una notificación previa".

En otro anexo adjuntaba la traducción de la respuesta del almirante G. Riveros al Cuerpo Diplomático, el domingo 18 de abril, similar a la que ofreciera al decano del Cuerpo Consular, en la que aseguraba la transmitiría original al Supremo Gobierno de Chile, respuesta que concluía:

"El Jefe suscrito cree del caso repetir aquí la declaración de que en cuanto se lo permitan las exigencias de la guerra y sus instrucciones, no olvidará jamás los deberes que le imponen los principios de humanidad y los respetos debidos a los que no tienen el carácter de beligerantes".

Estaban, pues, a esta fecha definidas las reglas que regirían el bloqueo del Callao.

Sin embargo, es oportuno referirse a la protesta que días antes, el 30 de marzo, habían elevado unos 63 residentes norteamericanos en Lima/Callao al ministro Christiancy, quien a su vez la remitió al secretario de Estado con fecha 31 del mismo mes. Es una protesta extensa y muy interesante, pero de ella M. F. Paz Soldán en su obra hace la síntesis del último párrafo, como sigue:

"Pidiendo protección de sus personas y propiedades y protestando pública y solemnemente contra la manera con que Chile hacía la guerra, y se proponía seguir haciéndola, por ser inhumana, bárbara e indigna de una nación civilizada; porque tenían ya el terrible ejemplo del saqueo e incendio de Pisagua, Mollendo, isla de Lobos y otros, en donde habían cometido los chilenos crímenes y maldades sin igual, en toda propiedad, sin respetar las de neutrales que habían sido saqueadas o destruidas; por esto temían que los vecinos puertos de Chorrillos, Barranco, Miraflores y Ancón, en donde los neutrales tenían muchas casas, siguieran igual suerte, y porque los chilenos trataban de infundir terror y espanto a su enemigo".

Pero esa carta protesta a Christiancy concluía:

"Exigimos y reclamamos, por intermedio de nuestro Gobierno, una justa indemnización y pago por la República de Chile, por todas las pérdidas, daños y demás, que hayamos sufrido y suframos en el futuro, por los actos de las fuerzas chilenas no justificados por las reglas de la guerra moderna civilizada".

Al elevar la protesta, Christiancy concluía:

"No deseo anticiparme con alguna medida que interfiera la libertad de cualquiera de los beligerantes en conducir la guerra de manera legítima, ni insistir en cualesquier restricciones a las cuales no desearíamos voluntariamente a someter; por otro lado, sin embargo, no quisiera que los ciudadanos norteamericanos vean que su Gobierno no hace lo mejor para protegerlos al igual que otras naciones civilizadas y comerciales están listas para proteger a los suyos. Probablemente tenga algo que hacer, bajo mi propia responsabilidad, antes de recibir instrucciones de la Secretaría de Estado".

Paz Soldán, agrega, que a esa protesta se adhirieron los ciudadanos de Suiza, y que si tal fue entonces la manera como estos ciudadanos apreciaban las hostilidades de Chile, ¿qué habrían dicho si elevaran su protesta después de los crímenes cometidos en la toma de Tacna y Arica, y en las expediciones de merodeo capitaneadas por Salvo y Lynch?, pero no anticipemos los sucesos; su fiel narración, sin comentarios, será la mejor protesta.

Por otro lado es interesante citar el concepto que tenía Christiancy sobre las relaciones inglesas con Chile y Perú. Así, en una carta confidencial del miércoles 24 de marzo de 1880 al secretario Evarts, le mencionaba que había temas que debían tratarse como estrictamente confidenciales. Uno se refería al sentimiento hostil muy generalizado y marcado contra los ingleses, y muy amable en cambio hacia los Estados Unidos. En cierta medida, decía, ese sentimiento hacia Inglaterra está bien fundado, pues ese país tiene en Chile más influencia que cualquier otro. Muchos de los empresarios son ingleses por nacimiento o descendencia. Los hombres más eficientes en su marina, sean oficiales, ingenieros y artilleros son ingleses, y en sus ejércitos los hay muchos también. La última actitud de muchos tenedores ingleses de bonos peruanos por cuestiones del guano, al aceptar la propuesta de Chile para cargar guano de los yacimientos peruanos bajo la autoridad chilena, ha intensificado ese sentimiento hostil. El monopolio del transporte del comercio desde Panamá al Callao y de aquí a Valparaíso, cuya mayoría de oficiales en este último caso se cree, quizá con cierta razón, son muy simpatizantes de Chile en esta guerra, y proporcionan mucho más inteligencia a Chile que a Perú. "En cierta medida, decía, no dudo que esto sea cierto, aunque no creo lo sea hasta el grado en que los sentimientos peruanos crean que es. Estos vapores que van al sur a menudo han llevado contrabando de guerra en beneficio de los chilenos, y algunas veces en beneficio de los peruanos. A la inversa debe haber sucedido con los vapores ingleses que hacen la carrera a Panamá". En resumen, era imposible que la P. S. N. C. atendiese el tráfico de ambos beligerantes sin violar las estrictas reglas de neutralidad, y así se lo había dicho al ministro inglés y al gerente de la compañía: "que la única forma en que podían observarlas era equilibrando sus infracciones entre ambos".

Rechazo atizar o incentivar cualquier sentimiento contra los ingleses o cualesquier otros pueblos, o aprovecharme para beneficio de Estados Unidos, decía, de cualquier prejuicio equivocadamente existente. Pero no se puede ocultar que hay un sentimiento muy marcado contra los ingleses, a pesar de que atienden más que cualquier otro país, gran parte de su comercio exterior, pero también es evidente que existen en alguna medida, buenas razones para dicho sentimiento, tan arraigado que requerirá años para superarlo.

> "Entretanto, continuaba Christiancy, aunque nada hemos hecho para crearlo y sin el poder para aliviarlo, la pregunta surge si no estaríamos plenamente justificados en beneficiarnos de la situación existente y del sentimiento de los peruanos hacia los Estados Unidos, para ampliar tanto como sea posible nuestro comercio con el Perú. Poco podemos hacer para aumentarlo, a menos que cambiemos en algo nuestros aranceles a la lana y azúcar, los dos productos principales del Perú".

Pero Christiancy manifestaba también, que estaba en las manos del empresariado norteamericano establecer una línea de vapores de Panamá al Callao, y puertos del sur peruano, que terminase con el monopolio inglés por los menos, lo que por sí mismo ayudaría a introducir rápidamente los productos del país en Perú.

Al respecto, mencionaba haber tenido una "entrevista con el jefe supremo, Nicolás de Piérola", en la cual este le había expresado su más ardiente deseo del establecimiento de dicho servicio y las seguridades de que no solo atendería el comercio peruano, sino que de ser necesario el Gobierno del Perú le daría ayuda directa. Piérola le ofreció también darle la estadística correspondiente necesaria al estudio de factibilidad para tal empresa. Pero también Christiancy estaba enteramente consciente de que no era él quien tendría que tratar con el empresariado norteamericano, sino más bien que fuera el secretario Evarts quien promoviera sus intereses para que efectuaran el estudio correspondiente que los llevara a establecer una línea. Terminaba su oficio, expresando que la P. S. N. C. gana muy bien, no solo en la línea a Panamá, sino también en su servicio a la costa norte peruana.

Sobre el sentimiento hostil de los peruanos hacia los ingleses, a que se refiere Christiancy en su carta del miércoles 24 de marzo, es probable que lo haya conversado con el ministro de S. M. B. Spencer St. John, pues este diplomático el sábado 17 de marzo de 1880 había escrito a su secretario de Relaciones Exteriores, en los términos siguientes:

> "En mi último oficio del 10 de febrero, me referí al maltrato de los ingleses que ocurre en la sociedad peruana. Ahora debo agregar que este odio es alentado por artículos impropios en el periódico semi-oficial *La Patria*. Nada ha ocurrido como para avalar estos ataques. La causa real es el dolor que les causa la condena casi universal por su deshonesta conducta financiera que aparece en la prensa europea, y como la comunidad inglesa es la más importante en esta costa, tiene que pagar por todo.
>
> El orgullo de los peruanos también está profundamente herido por todos los hechos de la guerra, en los que sus adversarios se han mostrado superiores en decisiones, en disciplina, y en habilidad naval y militar. Los peruanos se han visto obligados a tratar de consolarse con logros imaginarios, que nadie cree en lo más íntimo.
>
> Parecen satisfechos, sin embargo, el tener alguna nación a quien insultar: Mientras esto estuvo confinado a la sociedad, no era importante, pero la hostilidad del Gobierno puede tener una influencia negativa en el pueblo

y producir desórdenes lamentables. Veo con agrado que la mayoría de las familias están abandonando el país. No he dejado de llamar, en forma privada, la atención del Gobierno a la responsabilidad que el articulista de *La Patria* ha asumido en sus intenciones de incitar al populacho contra los ingleses. Este articulista es el Secretario privado del Sr. Piérola".

En otra nota del miércoles10 de marzo, después de describir el ruinoso destino a que Piérola conducía al Perú, St. John concluía:

"Tengo el agrado de informar que la mayoría de las familias extranjeras aquí establecidas, están dejando el país, pues no solo seguirá la anarquía por una derrota decisiva en el Sur, sino que particularmente *La Patria*, el periódico del Gobierno, está tratando mediante falsos testimonios generar un sentimiento contra los ingleses tan injurioso como sea posible.

El Perú ha experimentado una serie de malos gobiernos, pero el actual está considerado en mucho, como el peor que alguna vez tuviera".

Con anterioridad al establecimiento del bloqueo, el miércoles 24 de marzo, St. John informaba al secretario de Relaciones Exteriores:

"Los oficiales chilenos hablan libremente de bloquear el Callao y destruir la ciudad comercial con sus cañones de largo alcance. Esto me parece una manera ilegítima de guerra, y pienso que sería deseable adoptar algunas medidas para impedir esta insensible destrucción de la propiedad neutral".

El miércoles 14 de abril, en su informe al secretario de Relaciones Exteriores, St. John luego de describir los detalles de la notificación del bloqueo y plazos para que los neutrales dejaran el puerto, decía:

"Confidencialmente he recomendado al almirante (Stirling) las propiedades de mayor importancia de los súbditos ingleses como son los talleres de la P. S. N. C., el FFCC inglés y el dique flotante".

En otra de St. John al mismo destinatario con fecha miércoles 21 de abril, al día siguiente de cumplido el plazo para hacer efectivo el bloqueo, y después de resumir las notas intercambiadas sobre notificación del mismo, comentaba:

"Continúa el pánico entre los habitantes del Callao y pueblos vecinos. Quedan muy pocos habitantes en esos sitios; las oficinas, almacenes y tiendas están cerradas y toda la actividad comercial esta paralizada.

Era creencia general que los chilenos atacarían ayer (20) a los buques peruanos, reunidos todos dentro de la Dársena, pero hasta el momento no han disparado un solo tiro. Si la intención del Gobierno chileno era paralizar el comercio en esta parte del Perú, pues ha tenido éxito.

En medio de esta seria situación, el Gobierno se entretiene cambiando la moneda nacional, y en vez de libras esterlinas, la nueva emisión de papel moneda se llamará Inca. Las notas de abono se hacen ahora con ese nombre, aunque no existan billetes o monedas de esa denominación. Se supone que un Inca equivale a 48d (peniques) o 4 soles de 12d. Como el cambio actual es 6 1/2d por sol, el valor de una Inca sería de 25d al cambio actual. El valor del sol billete por ley del Congreso era el mismo de la plata o 40d, pero por un decreto del Dictador fue reducido a 12d. Todo el procedimiento parece un pobre intento de disfrazar el asunto de más papel moneda".

8.2.1 Efectos y reacciones por el bloqueo[111]

Aparte de la reacción para protección de los buques de guerra peruanos disponiendo fondeasen en el interior de la Dársena, el mismo sábado 10 de abril, un numeroso y variado conjunto de treinta jefes y oficiales de marina, según daba cuenta el comandante general de Marina al secretario de Marina, se presentó a esa comandancia pidiendo un puesto. El lunes 12 Villar les contestaba:

> "S. E. el Jefe Supremo me ha encargado decir a US. que ha visto con suma complacencia la decisión patriótica de los citados jefes y oficiales para cooperar a la defensa nacional y que tendrá presente esta honrosa circunstancia para señalar a cada uno el puesto que debe servir cuando llegue la oportunidad".

Los jefes y oficiales en mención fueron:

Contralmirante: Antonio A. de la Haza;

Capitanes de navío: José Rosendo Carreño, Francisco Carrasco, Amaro G. Tizón, Carlos Ferreyros, Diego de la Haza, Hercilio Cabieses, Gaspar Selaya, Nicolás Portal, Aurelio García y García, Ramón Valle-Riestra;

Capitanes de fragata: Pedro Santillana, Germán Astete, Patricio Iriarte, Leandro Mariátegui, Gregorio Pérez, Julio Sagástegui, Augusto Arriola, Genaro Carrillo;

Capitanes de corbeta: Arístides Vigil, Gustavo Donaire;

Teniente 1º: Narciso García y García, Manuel M. Valderrama, Alejandro Roldán;

Teniente 2º: Manuel Balbuena;

Alféreces de fragata: Mariano La Torre Roncal, Ramón Valle-Riestra;

Guardia marina: Carlos Revoredo;

Ex guardia marina: Abel Mesa;

Ex Comisario de Guerra del Cuerpo Político: José Félix Ramírez.

Se dieron, por supuesto otras reacciones, como el aumento en los precios del transporte y de los artículos alimenticios, que ya se venía produciendo, pero que con el bloqueo se elevaron más aún, obligando al Gobierno, para controlar tal situación, a promulgar diversas medidas como: exoneración de todo impuesto fiscal a la producción y transporte de dichos artículos, reducción al 50% de la tasa municipal y concesión de porte gratuito de los que viniesen a Lima y Callao por el ferrocarril de trasandino y demás ferrocarriles del Estado, dando seguridades a los comerciantes y transportistas de que sus medios no serían distraídos de su destino, ni en servicio del Estado. Según comenta la *Rivista Marittima*, el bloqueo produjo una gran escasez de víveres, reduciendo a la capital y alrededores al solo recurso del valle del Rímac, y el temor a la carestía obligó al gobierno a fijar el precio de los productos alimenticios al nivel del jueves 8 de abril, mediante decreto supremo del lunes 12, quedando

prohibida la exportación de azúcar y frutas, y libre de derechos de importación los víveres.

Otro de los efectos fue el éxodo en masa del Callao hacia Lima, tanto de parte de familias como de comerciantes extranjeros, y para superar esta situación, el prefecto y comandante general del departamento de Lima, Juan M. Echenique, oficiaba el martes 13 de abril al director de la Sociedad de Beneficencia, que habilitase la Plaza de Acho para asilar a la gente menesterosa del Callao, a partir del miércoles 14 de abril. Según G. Bulnes, todos en el Callao creyeron que el ataque de la plaza tendría lugar el 21, de modo que en esa tregua de diez días hubo un éxodo de los habitantes del puerto. El camino a Lima se cubrió de carros y acémilas, trasladando del puerto al interior los muebles y objetos domésticos. T. B. Mason también comenta que la mayoría de los habitantes del Callao emigraron a Lima; que casi todas las tiendas comerciales cerraron, pero los negocios se realizaban en Lima. Se organizaron ambulancias y el cuerpo de bomberos voluntarios estaba de guardia permanente. Se emitió una orden prohibiendo la salida de embarcaciones después del ocaso. El teniente Madan de la marina inglesa también comenta que se produjo un éxodo general y que para el martes 20, la bahía quedó vacía y solo con las tropas que dotaban las baterías y la gente de extrema pobreza. En este día, también, según el *Anneé Maritime*, los buques de guerra neutrales enmendaron fondeadero más al norte. R. de Lisle, asimismo, confirma que en cuanto se conoció el anuncio del bloqueo, se verificó un éxodo general desde el Callao. El camino a Lima estuvo transitado por todo tipo de carros llevando muebles y que ello continuó día y noche durante una semana, cuando el flujo de carros disminuye, aunque la gente estaba decidida a llevarse consigo cualquier cosa que pudiera ser destruido por el bombardeo. Además, el pueblo de Lima estaba muy ansioso a causa del cañón de largo alcance del *Angamos* que podía alcanzar a Lima. "Nosotros, dice de Lisle, declaramos sentirnos convencidos que tenía el poder de disparar más lejos, pero que dependía de la órdenes que recibiera. Lima está a 500 pies (150 metros) sobre el nivel del mar y a una distancia de unas 9 500 yardas (8 645 metros) y que la altura le permitiría al *Angamos* disparar contra la ciudad".

El Peruano del 14 de abril transcribe un artículo de *La Patria* titulado "El bloqueo y sus consecuencias", en el que, después de comentar las medidas dictadas por el Gobierno para neutralizar los efectos en el alza del precio de los artículos alimenticios, expresaba una opinión curiosa respecto del resultado práctico del bloqueo:

> "Es menester convenir en que el golpe que acaso se creyó mortal, no lo es ni con mucho. Grave daño creyeron sin duda inferirnos al cerrar la entrada al puerto vecino; pero respecto del bloqueo hay que repetir lo que se dijo respecto de la interdicción comercial decretada por el Gobierno de

Santiago: tanto perjudica al Perú como a Chile y la hostilidad no está exenta de consecuencias dolorosas para quien la emplea; es arma de dos filos que solo la desesperación esgrime sin conducir ni a la reparación ni a la venganza.

La capital de la República no recibirá nada de afuera por la vía marítima. Chile perderá uno de sus más ventajosos mercados; su comercio sufrirá directamente las consecuencias; sus recursos fiscales por exportación, se rebajarán considerablemente y el bloqueo será doble, sin que sea dado precisar quién pierde más, si el bloqueador o el bloqueado.

El bloqueado puede esquivar el golpe, dictando providencias útiles, como el supremo decreto de anoche relativo a subsistencias, sobre todo cuando cuenta con diversos manantiales que fomentan la corriente mercantil y diversos centros destinados a proporcionar recursos".

El Peruano del viernes 16 de abril en su sección Editorial comenta un artículo de *La Sociedad,* que al referirse al bloqueo dice:

"El bloqueo del Callao es arma que hiere más a Chile que a nosotros, pues, entre otros daños que le causa, cierra nuestros puertos a su comercio, de trigo especialmente, cuya plaza más fuerte es indudablemente el Perú, aunque no la única ni la más apetecida".

No cabe duda que es un enfoque curioso aquel de considerar que el comercio entre Chile y Perú se mantenía normal a pesar de la guerra. Es cierto que este aspecto ya se ha tratado en capítulo anterior, en el cual se hacía notar que existía cierto flujo comercial pero irregular e informal, que nada tenía que hacer con lo normal y formal como querían hacer creer *La Patria* y *La Sociedad.* Lo cierto es que el bloqueo cerraba el tráfico del comercio exterior peruano por el puerto más importante, y ello repercutía en su balanza de pagos, y por ende en su capacidad de endeudamiento para hacer frente a la guerra. Pero así era la acción psicológica en que estaban empeñados ambos diarios partidarios del dictador y por supuesto, *El Peruano*.

En su informe del 14 de abril al secretario de Relaciones Exteriores, St. John manifestaba:

"El efecto de la presencia de la escuadra chilena ha sido de pánico: el cambio subió, de manera que el sol de papel que el 8 de abril se cotizaba en 8 3/4d, pasó el 12 a 6 d, siendo su valor normal de 40d. Los víveres aumentaron 50% de precio y los concurridos baños fueron abandonados precipitadamente como si los hubiera atacado una plaga.

Se rumorea que los chilenos están decididos a bombardear Lima con sus cañones de largo alcance y que ello sería sin aviso previo. Como Lima está llena de extranjeros y todas las legaciones están en la Capital, el Cuerpo Diplomático propuso reunirse con el almirante chileno para exigir que se diera plazo suficiente, antes de un bombardeo para que los neutrales salieran con sus familias. Me temo que después de nuestro próximo buque, nuestra comunicación con Europa será bastante irregular".

En cuanto a la Marina, el comandante general dictó una serie de disposiciones a través de la Mayoría de Órdenes del Departamento como sigue:

a. El miércoles14 de abril, para que comunicara a los comandos de los buques y transportes, que en los pontones *Pachitea* y *Nº 2*, se había colocado una ametralladora a cargo de oficiales y guardias marina de la Armada y cuarenta individuos de tropa con sus oficiales, para impedir la aproximación a nuestros buques de "fuerzas sutiles enemigas", y que también se habían puesto ametralladoras en el Muelle Dársena en los lugares contiguos al reloj, gasómetro y faro, situándose en el muro principal del Oeste, dos compañías de soldados.

Sobre el término "fuerzas sutiles", Francisco Yábar recuerda que este no era novedad, pues existió una organización similar en la Marina peruana en 1837 durante el tiempo de la Confederación Perú-Boliviana.

Para evitar cualquier accidente, García prevenía a Díaz, que debía advertir que la tropa tenía orden de hacer fuego a toda embarcación que al aproximarse no contestara a la tercera vez que se le pasase la voz, y con el objeto de impedir que esto sucediese por no ser oídos, dispusiera en especial que cuando las embarcaciones menores tuvieran necesidad de traficar por las inmediaciones donde hubiere fuerza apostada, enseñasen una luz, cuyo color se determinaría al fijar el santo y seña de cada día.

También, que el mayor de Órdenes debería disponer que a toda hora hubiera lista una embarcación a vapor, a cargo de un oficial y con su dotación armada para cualquier atención del servicio, exclusivo de la Comandancia General.

Asimismo, le ordenaba entregar con cargo carabinas del Arsenal a los oficiales que salieran al mando de las lanchas *Urcos*, *Independencia* y *Arno*, para desempeñar cualquier comisión, y que las citadas lanchas debían conservar vapor durante la noche, de manera que estuvieran listas para salir a la primera orden, y que a ellas se les agregarían, en cuanto estuvieran listas, la *Tocopilla* y *Resguardo*.

Al miércoles 14 de abril, había pues tres lanchas operativas, las mismas que fueran provistas días antes de cañones como sigue:

- Vapor *Arno*: Dos cañones de a 12 lb, suministrados por la *Unión* y *Oroya*, con su dotación de saquetes y balas;
- Lancha *Urcos*: No se ha identificado el cañón que se le montó.

Sin embargo, como explica Francisco Yábar, la corbeta entregó a la lancha *Arno*, un cañón Preston de 12", rayado, con su pólvora, munición y accesorios.

Las lanchas *Tocopilla* (ex *Duende*, capturada por el *Oroya* en su última incursión al sur), *Independencia*, *Resguardo* y *Capitanía* experimentaron diversas reparaciones en el periodo, pero estuvieron operativas para el lunes 19 de abril.

b. El sábado 17 de abril el comandante general dispuso que a partir de esa fecha se nombrase un Jefe de Día, y otro de Ronda en la bahía, quien daría las órdenes al oficial encargado de la ronda.
c. El lunes 19 de abril, ordenaba la apertura de un registro minucioso y detallado de todos los acontecimientos de la guerra, desde el día que se presentó la escuadra chilena, con especificación del número de buques, su clase, y de ser posible sus nombres.

Ese registro consignaría igualmente los movimientos que ejecutasen, así como las acciones de armas que tuvieren lugar con la precisión debida de sus resultados, para cuyo efecto se nombraba al teniente 1º Manuel Delgado, y para que ese historial incorporase a todas los organismos de la Comandancia General, se comunicará a todos los comandantes de buques y jefes y oficiales, que diariamente estén de servicio, informen por escrito el resultado de su comisión, aun cuando no hubiera ocurrido novedad alguna, a fin de que el teniente Delgado contase con los datos para cumplir el delicado encargo que se le había encomendado.

d. El lunes 19 de abril, el comandante general de Marina solicita al secretario de Marina que las lanchas se agruparan en una organización que denominaba "Fuerzas Sutiles", dando detalles de dichas embarcaciones, sus armamentos y la manera de nombrar los oficiales a su cargo.
e. El lunes 19 de abril, ordenando que a partir de esta fecha desde el cañonazo del alba hasta la puesta del sol, se situara a barlovento de la línea de los buques de guerra neutrales fondeados en la bahía, una embarcación a vapor dotada de 12 hombres bien armados.

Esta embarcación recibiría a toda otra enemiga que se dirigiese al puerto, izando bandera de parlamento si es que la enemiga la traía, o atacándola en caso contrario, y para acudir en su protección estaría siempre listo el vapor *Arno*.

La embarcación en referencia estaría a cargo de un oficial y dos guardiamarinas nombrados por el comandante del buque de servicio, disponiéndose que el oficial diera aviso al comandante del *Arno* de cualquier noticia de importancia, de manera que este la comunique a la Comandancia General.

A fin de evitar cualquier mala interpretación de las órdenes por parte del oficial a cargo de dicha embarcación, estas se darían por escrito.

Finalmente, siempre que fuese necesario llamar la atención de la embarcación de servicio, se izarían en el Arsenal banderas con el significado que sigue:

Bote de observación para parlamento: Gallardetón ROJO
Urcos: Gallardetón AZUL
Arno: Bandera BLANCA y AZUL con el BLANCO al envergue
Independencia: Gallardetón AZUL con un círculo BLANCO al centro

Resguardo: Gallardetón con BLANCO al envergue, AZUL al centro y ROJO al extremo

Capitanía: Gallardete COLORADO al envergue, BLANCO al centro y AZUL al extremo

Tocopilla: Bandera con AZUL al envergue y COLORADO al extremo.

El mayor de Órdenes ordenaría a sus ayudantes que debían establecerse en el alojamiento que se les había designado en el Arsenal, con el mandato expreso de estar listos a cualquier hora que se les necesitase para el servicio.

Por otro lado, el domingo 18 de abril, el comandante general de Marina oficiaba al gerente del Dique, para que dispusiera tomase fondeadero en un lugar de la bahía bajo la protección de las baterías de la plaza, esto es:

> "Bajo los fuegos de ellas a tiro de punto en blanco y sin impedir su acción, pues S. E. el Jefe Supremo, desea que en armonía con las concesiones otorgadas a la Compañía, es preciso evitar que la escuadra chilena bloqueadora utilice el dique, sacándolo a remolque de la bahía".

Una semana antes, el domingo 11 de abril, el comandante general de Marina enviaba una nota circular a los buques de guerra neutrales:

> "Encontrándose bloqueado este puerto por la escuadra chilena y en atención a algunas dificultades que se han presentado anoche por el tráfico de embarcaciones menores de los buques neutrales, he creído conveniente como medida preventiva, establecer que ninguna embarcación menor, de remo o de vapor, trafique en la bahía en el espacio de tiempo comprendido entre las 7 p.m. y 5 a.m.
>
> Por esta razón me veo obligado a solicitar la atención de US. para suplicarle se sirva acompañar a esta Comandancia General en la disposición mencionada, para lo cual US. dignará ordenar a los buques de guerra que le están subordinados que sus embarcaciones menores se recojan a la hora indicada".

En *El Peruano* del miércoles 21 de abril, por la sección Secretaría de Marina se transcribía la resolución suprema del lunes 19 nombrando nuevos comandos en los buques:

Al *Atahualpa*: 1º comandante al capitán de navío Juan J. Raygada, 2º comandante al capitán de corbeta Pedro Gárezon, y 1º teniente al teniente 1º Arnaldo Larrea.

Al *Rímac*: 1º comandante al capitán de navío Lino de la Barrera.

Al *Chalaco*: 1º comandante al capitán de navío graduado Hipólito Cáceres.

A la fragata *Apurímac*: 1º comandante al capitán de navío graduado Gregorio Miró Quesada, y al capitán de corbeta Daniel de la Torre Ugarte.

El lunes 12 de abril, el comandante general de Marina[112] ordena al capitán de puerto del Callao, que en vista que el comandante del *Rímac* había apresado algunos italianos que se habían comunicado con los enemigos, se debía redoblar la vigilancia para evitar se repitieran hechos de esa naturaleza y que en tanto se terminaba con la reparación

de la lancha de la capitanía, "que será mañana (13) en la tarde, la ronda se haga con las dos embarcaciones a remo de la capitanía". Sin embargo, El capitán de puerto hizo notar al comandante general que requería de doce marineros más para poder cumplir con las rondas.

Pero este asunto volvió a repetirse al día siguiente. En efecto, el martes 13 de abril, el comandante general de Marina oficiaba al juez del Crimen, solicitando se iniciara juicio a los dueños de los botes Nº 18 y 24 del gremio de fleteros: Francisco Salice, Vicente Avantancelo y Vicente Ditta, italianos, y José Roca, austríaco, que fueron aprehendidos por el comandante del transporte *Chalaco*, en las circunstancias que se narran:

> "Estos individuos violando la prohibición que les hizo el capitán de puerto, pues los notificó reuniendo a todo el gremio, fueron aprehendidos de regreso de las naves enemigas, como verá US. por el parte original del comandante del transporte *Chalaco* y elevación al Mayor de Órdenes del Departamento, que le remito adjunto a la presente comunicación.
>
> Registrados por el jefe del batallón Guarnición de Marina, bajo cuya custodia los puso durante la noche, con el objeto de ver si se les encontraba algunos papeles que pudieran infundir sospechas de otro género, se les encontró los valores que constan en las dos relaciones adjuntas, los que he dispuesto sean depositados en la Comisaría de Marina, en la forma que US. verá por la adjunta relación.
>
> En cuanto a las dos embarcaciones Nº 18 y 24, quedan también a disposición de US.
>
> No habiendo observado los mencionados individuos la conducta que les correspondía con respecto al enemigo, cree esta Comandancia General, que se han hecho criminales y que US. debe abrirles el juicio respectivo".

El Peruano del miércoles 14 de abril, daba cuenta de este hecho, y al respecto decía que desde el *Chalaco* se observó en la tarde que dos embarcaciones menores salidas de la bahía atracaban en el *Blanco*. Destacó entonces una lancha para que esperase a dichas embarcaciones, capturándoselas poco después. Estaban tripuladas por dos italianos cada una, quienes confesaron haber conducido víveres al enemigo. A los cuatro se les halló gran cantidad de dinero: como 3 000 soles en billetes peruanos de la última emisión, oro y plata peruana y chilena de todo tipo. Los capturados fueron conducidos al Arsenal, en donde permanecían presos, esperándose fueran acreedores al debido castigo.

En cuanto a la efectividad del bloqueo, G. Riveros[113] en su parte del lunes 26 de abril, informaba:

> "Hasta la fecha solo se han capturado cinco lanchas peruanas que traían al Callao algunos cerdos, veinte sacos de azúcar prieta y algunos de ají; he creído conveniente repartir esos artículos entre los buques bloqueadores, reteniendo las embarcaciones.
>
> También he considerado buena presa la goleta *Unión*, despachada al Callao, con cargamento de carbón de madera desde Chao, puerto del Perú.

> Este buque, antes peruano, cambió de bandera por la de Honduras el 1º de abril de 1879. Esa patente dada solo por dos meses, había caducado el 1º del mes corriente, habiendo salido de Chao el día 4. Lo he considerado como navegando sin patente, y por tal motivo, tripulándolo con algunos hombres del crucero *Loa*, lo hice zarpar hoy (26) con destino a Valparaíso. Remito a US. todos los papeles que se me han presentado de ese buque, habiendo dado a su Capitán recibo de ellos.
>
> Entre las naves neutrales que arribaban al Callao, en estos días debo mencionar la barca *Lilly Grace*, que me había sido recomendada muy de antemano como sospechada de traer contrabando de guerra para el enemigo. Esa barca, cargada en San Francisco de California, zarpó de allí en los últimos días de enero. En virtud de las indicaciones recibidas, ordené un escrupuloso registro de ese buque, sin haberse encontrado a su bordo carga ninguna que lo hiciera culpable".

Sin embargo, en la mañana del mismo día que se iniciara el bloqueo, llega al Callao procedente de Panamá el vapor *Pizarro* de la P. S. N. C.; interceptado e impedido de ingresar a la bahía, termina dirigiéndose hacia Ancón.

8.2.2 Las defensas del Callao[114]

En el Capítulo III párrafo 2.6.2 se dio una descripción y condición de las defensas del Callao entre julio y diciembre de 1879, bajo la dirección del contralmirante Antonio de la Haza y su jefe de Estado Mayor, capitán de navío Federico Alzamora. En él se dice que las baterías no se hallaban totalmente preparadas por la falta de dinero para terminar las obras pendientes; no se tenía un cuadro de efectivos de las diversas dotaciones, y solo algunas baterías habían efectuado ejercicios de tiro, por ejemplo: el 7 de julio los Vavasseurs del Torreón Manco Cápac; el 26/27 julio los Blakely del Fuerte Ayacucho; el 11 de agosto los Blakely del Fuerte Santa Rosa, resultando averiado uno de ellos, y sin poder precisar si a diciembre había sido reemplazado por un Rodman de a 500, aunque de acuerdo al parte del bombardeo del 22 de abril 1880, sí lo había sido; el 22 de octubre, prueba de un Dahlgren de 20"/1000 lb en la batería de Sotavento, que en Estados Unidos le llamaban *Belcebú*, y el 31 de octubre inspección de un Rodman de 20"/1000 lb en la batería de Barlovento. Sin embargo, en enero de 1880, el Gobierno comisionó a los ingenieros Ladislao Folkiesky y Francisco Paz Soldán, para que la inspeccionase, presentando un informe con una serie de deficiencias, las cuales atendidas oportuna y convenientemente, permitió que quedase lista en la última semana de marzo.

Asimismo, entre enero-abril 1880 se dio la incorporación de una nueva batería, denominada Rímac, ubicada en las cercanías de la desembocadura del río de este nombre. Ello fue consecuencia de una

decisión de Piérola a comienzos de febrero de 1880. Consistiría de 2 Rodman/500 lb/15". En la construcción, montaje y conexión férrea con el Callao, participaron los ingenieros Francisco Wakulski y Eduardo de Habich.

Pocos días antes del jueves 22 de abril, se conformó otra batería en las inmediaciones del fuerte Santa Rosa, denominándosela Provisional Santa Rosa, pero a poco se le cambió el nombre a 21 de diciembre. Consistía de 10 Armstrong/32 lb, aunque hay quienes dicen que solo eran 6.

Finalmente, durante el primer trimestre de 1880, se desarrolló una intensa actividad en las fortificaciones de todas las baterías, superándose muchas de las deficiencias materiales. Para abril de 1880 todas las baterías estaban enlazadas telegráficamente.

Por otro lado, durante dicho trimestre se produjeron cambios en las jefaturas de las baterías, comenzando por su comandante general que era, como se ha visto, el coronel Pedro José Saavedra, quien conservaba como J. E. M al mismo Alzamora, y subjefe de Estado Mayor al capitán de navío graduado Pedro F. Suárez.

En cuanto a esto último, merece una aclaración. En efecto, en la Orden General del Ejército del lunes 26 de abril, que publica *El Peruano* del miércoles 28, se consigna el cuadro aprobado del personal de Estado Mayor de las baterías y fuerzas del Callao, y en él se aprecia que ese Estado Mayor consistía de tres secciones: 1º Personal, 2º Material y 3º Administración. Como jefe de Estado Mayor aparece el capitán de navío Federico Alzamora, y como jefe de la 2º Sección, el capitán de navío graduado Pedro F. Suárez. Sin embargo, por Orden General del Ejército del martes 27 de abril se consigna que el jefe supremo había aprobado el nombramiento de subjefe del Estado Mayor de las baterías del Callao, hecho por el prefecto y comandante general de Armas el jueves 22 de abril, del capitán de navío graduado Pedro F. Suárez. Estos nombramientos dieron lugar a que el secretario de Marina, Villar, elevase un oficio al secretario de Guerra, Iglesias, el viernes 30 de abril, en los términos siguientes:

> "Habiendo llegado a mi conocimiento solamente por las publicaciones hechas en los periódicos de esta capital que han sido destinados para servir en las baterías del Callao y otros puestos dependientes de esa Secretaría, algunos jefes y oficiales de la Armada, los cuales no han sido pedidos a los de mi cargo, a la que tampoco se ha dado aviso alguno oficial de tales nombramientos, tengo el honor de dirigirme a US. haciéndole notar esa circunstancia que proviene sin duda de las multiplicadas labores de ese Despacho y de la premura del tiempo; pero que puede no obstante ofrecer serios inconvenientes tanto porque los jefes u oficiales que se nombren sin conocimiento previo de la Secretaría del Ramo de que dependen, deban ser o estén destinados a otras colocaciones, cuanto porque, como ha sucedido con alguno de los nombrados

> que hallándose indefinido ha sido colocado sin previo llamamiento al servicio activo, por no conocerse la condición en que se encontraba; y finalmente, porque llevándose en esta Secretaría la alta y baja del personal de la Armada, debe conocerse oportunamente el puesto a que se destine cualquiera de los que a él pertenecen, pues de otro modo se interrumpe esa labor y se perturba el buen servicio".

Ese mismo día, Iglesias ordenaba al prefecto del Callao le remitiera una relación de los jefes y oficiales de la Armada que prestaban sus servicios en los fuertes y baterías del Callao, que motivó a Iglesias a trasmitirla a Villar el 8 de mayo, puntualizando a quienes se deseaba destacar. El sábado 15, Villar luego de acusar recibo, concluía:

> "En contestación es grato decir a US. que con esta misma fecha he oficiado a la Comandancia General de Marina comunicándole que han sido puestos a órdenes de esa Secretaría los jefes y oficiales siguientes: capitán de navío Federico Alzamora, capitán de fragata Gregorio Pérez, capitán de corbeta Salomé Porras, teniente 2º Ezequiel Cabieses y alférez de fragata Ruperto Espinoza. En cuanto al capitán de navío graduado Pedro F. Suárez y teniente 2º Bernabé Carrasco, debo decir a US. que el primero ha sido nombrado, por resolución suprema de ayer (viernes 14), Gobernador del distrito y puerto de Ancón, y el segundo puede S. E. ordenar que continúe en el puesto militar que actualmente desempeña por el tiempo que US. estime conveniente, sin perjuicio de conservar la colocación de Oficial Auxiliar de esta Secretaría, que sirve hace algún tiempo, y en la que recibirá sus haberes respectivos".

Las defensas del Callao se habían organizado como sigue:

BATERIA DEL NORTE

Comandante General: coronel provisional Pedro La Fuente. Nombrado por decreto supremo del lunes 19 de abril.

Batería Rímac: 2 Rodman de 15"/500 lb, comandante, teniente coronel Elías La Torre. Ubicada en las cercanías de la boca del río Rímac, al sur.

Fuerte Ayacucho: 1 Blakely de 11"/300 lb y 1 Rodman de 15"/500 lb, comandante, teniente coronel José Longorio.

Torre Junín: 2 Armstrong de 10"/ 300 lb

BATERIA DEL CENTRO

Comandante General: coronel Miguel Colonia.

Torreón Manco Cápac: 3 Vavasseurs de a 300 lb (Ver Nota al Capítulo), comandante, teniente coronel Juan B. Huertas.

Torreón Independencia: 2 Blakely de 11"/300 lb

BATERIA DEL SUR

Comandante General: capitán de navío Luis Germán Astete. Nombrado por decreto supremo del lunes 19 de abril.

Fuerte Santa Rosa: 1 Blakely de 11"/500 lb y 1 Rodman de 15"/ 500 lb, comandante, teniente coronel Wenceslao Callirgos.

Batería 21 de diciembre: (inicialmente denominada "Provisional Santa Rosa" e instalada antes de abril 1880), 10 Armstrong/32 libras,

situada entre Santa Rosa y La Merced. (El nombre "21 de diciembre" respondía a la fecha de la revolución que llevó a Piérola al poder en 1879), comandante, teniente coronel Mariano Bolognesi.

Torre La Merced: 2 Armstrong de 10"/300 lb, comandante, teniente coronel graduado Manuel Benjamín de la Barra.

Batería 2 de Mayo, en La Punta: 2 de 20"/ 1 000 lb, uno Rodman y otro Dahlgren (uno con montaje naval y otro con montaje terrestre).

En total eran 17 cañones de grueso calibre y unos 10 de a 32: todos de avancarga y ánima lisa, excepto los Armstrong de grueso calibre y los Blakely que eran de ánima rayada. El alcance medio llegaba a unos 3 360 metros, excepto los de a 1 000 que alcanzaban 3 420 metros. Esto era el estimado. Lo real se confirmaría al contestar a los chilenos en los bombardeos del 22 de abril, 10 de mayo, 30 agosto a 2 setiembre, y 9 al 11 de diciembre. Debe anotarse, sin embargo, que en pruebas en Estados Unidos, con carga propulsora de 200 libras, el alcance obtenido de los de a 1 000 libras, fue de unos 7 200 metros pero con carga de 100 libras era bastante menor.

Su ubicación se aprecia en el mapa que confeccionara el coronel J. B. Huertas, jefe del Torreón Manco Cápac, el mismo jueves 22 de abril.

Según *El Mercurio*, los fuertes en el Callao sumaban 13 con 52 cañones, de los cuales 22 eran de grueso calibre. En su cuenta incluía cinco de las baterías existentes el 2 de Mayo de 1866, pero no así en abril de 1880. Similar descripción inexacta hace R. Fuenzalida.

Según un resumen de noticias periodísticas que hiciera *El Peruano* del miércoles 14 de abril, los tres buques chilenos que en ese mes llevarían a cabo el bombardeo del Callao, tenían cañones Armstrong de largo alcance. Los del *Huáscar* y del *Angamos* habían llegado a Chile en 1879 después del combate de Angamos, habiéndoseles montado oportunamente y ya habían sido usados en los bombardeos de Arica, y cuyas características se comentaron en esa oportunidad. A la *Pilcomayo* se le montaron 5 Armstrong de a 70 libras y 3 de a 40 libras, de reciente fabricación. Pero en abril de 1880, el vapor *Kielder Castle* descargó en Valparaíso otros 8 cañones Armstrong de a 70 libras, nuevos, de retrocarga, rayados, de largo alcance, para ser instalados 1 en el *Amazonas*, 1 en el *Loa*, 2 en la *Magallanes* y los otros 4 en las corbetas. Es oportuno mencionar que ese vapor también condujo 2 lanchas–torpedos.

En cuanto a la Sanidad Militar a cargo del Dr. Santiago Távara, la organización era según *El Peruano* del lunes 26 de abril:

BATERÍA DEL SUR

Cirujano en jefe: Dr. Agustín Izarnótegui

Batería de a 1 000: Cirujano Dr. Enrique Elmore. Practicantes Juan M. Benites, Manuel Montero.

Batería 21 de diciembre: Cirujano Dr. Anselmo Álvarez. Practicantes Ricardo Miranda, Mariano Cabrera.

Torre La Merced: Cirujano Dr. Tomás E. Cáceres. Practicantes Juan Avendaño y Manuel J. Poma.

Fuerte Santa Rosa: Cirujano Dr. Manuel A. Ugarte. Practicantes Tomás Ugalde y César Mispireta.

BATERÍA DEL CENTRO

Cirujano en Jefe: Dr. José M. Macedo

Torreón Manco Cápac: Cirujano Dr. Ignacio Dianderas. Practicantes Aníbal F. Dávila y Pedro Galloso.

Torreón Independencia: Dr. Pedro Brito Alarco. Practicantes Guillermo Risco y Augusto Iturrizaga.

BATERÍA DEL NORTE

Cirujano en Jefe: Dr. José Arnaiz

Fuerte Ayacucho: Cirujano Dr. Felipe Martínez. Practicantes Romeo Gago y Mariano Ostolaza.

Torre Junín: Cirujano Dr. Enrique Basadre. Practicantes Jesús Zagal, Manuel P. García e Hilario Vera Tudela.

Batería Rímac: Cirujano Dr. Fabián Elena. Practicantes Manuel A.Ramírez, José Idoña.

Jefe de Turno C. Poggi el 21 de abril en Callao, Cía. italiana de bomberos Garibaldi.

El Peruano del miércoles 21 de abril editorializa sobre el vencimiento del plazo el 20, para dejar establecido definitivamente el bloqueo, luego de la salida de la bahía de los buques mercantes neutrales. "Todo el día de ayer, dice, los bravos de nuestras baterías, las instituciones de sanidad y las compañías de bomberos, han esperado inútilmente en su respectivo puesto el estallido del cañón de sus enemigos, para cumplir cada uno tranquilamente su deber".

Y en su sección Actualidad, comenta que el *Loa* está entre los buques bloqueadores. Benito Neto en telegrama al prefecto y comandante general de Lima, Juan María Echenique, le informa:

> "Después de recorrer toda la línea de fortificación, S. E. acaba de llegar al Arsenal. Que S. E. ha manifestado satisfacción respecto de las buenas condiciones en que se encuentran las baterías. Supone también que el enemigo no atacará hoy (20 abril).
>
> Que las bombas Garibaldi del Callao, Salvadora del Callao, Unión Chalaca del Callao, Bellavista y Lima Nº 1 se han situado en las plazas de Arequipa, Ayacucho y calle de Lima. El cuerpo de Ambulancias ha levantado sus carpas frente a Bellavista.
>
> Finalmente que a las 5.25 p.m. S. E. el Jefe Supremo acompañado del Secretario de Guerra, varios generales de alta graduación y multitud de jefes y oficiales, acaba de salir a recorrer las baterías del Norte, habiendo permanecido todo el día en el Callao los Secretarios de Gobierno, de Justicia y de Fomento.

También se avisa que una lancha chilena con bandera de parlamento atracó a los buques de guerra neutrales".

En la misma fecha, pero en la sección Inserciones reproduce de *La Patria* un artículo que entre otras cosas comenta: "El famoso cañón del *Angamos* que, colocado a 7 000 metros, enviará sus fuegos a la aventura, sin sitio determinado, sin puntería fija, sin plan ni acierto", y concluía:

"Lima y el Callao son el centro de nuestro poder y de nuestros recursos, aquí palpita el elemento guerrero, aquí hay una cabeza organizada que vela y trabaja, aquí hay brazos invencibles que defienden los hogares, aquí hay hombres en una palabra. Mañana al Callao todos los hombres de acción. Los demás al trabajo y a sus labores de costumbre. No hay que olvidar que el rayo que esperamos nos ha de venir de los Júpiter de Chile".

Asimismo, otro artículo de *La Sociedad* del lunes 19 sobre el bloqueo, expresa entre otras cosas que: "El *Angamos* se entretenga en arrojar, a la distancia inmensa en que se halla, bomba y metralla que causen daños a la población o incendien nuestros indefensos puertos, Chorrillos, entre otros", y concluía:

"Cumple al Perú, en el día de mañana (martes 20) y a la hora fijada, ponerse de pie para aguardar, con el corazón encendido en el purísimo amor a la Patria, y con el arma al brazo, el castigo, frase robada al brigadier Méndez Núñez, con que nos amenaza el almirante Galvarino. Cumple al Perú provocarles, pero provocarles noblemente, notificándoles que estamos preparados, con la significativa ceremonia de enarbolar en nuestros fuertes y baterías el glorioso bicolor al son de acordadas marchas y saludando la plaza con una estrepitosa salva".

Por otro lado, el prefecto Echenique, emite el martes 20 de abril, una proclama dirigida al pueblo de Lima referida al bloqueo, que concluía:

"Pueblo de Lima

Respetables matronas

Nada temáis por vuestros hermanos, por vuestros hijos y esposos. Mantened vuestro espíritu tranquilo y levantado. No nos amenaza el arrojo español, como el 2 de mayo de 1866; tenemos delante la alevosía chilena.

Solo podemos temer en tan solemnes circunstancias, que los blindados enemigos no se coloquen jamás al alcance de nuestras baterías.

Mas, si escucháis el estruendo del cañón, preparad coronas y laureles para ceñir la frente de nuestros guerreros, porque ese estruendo, os lo juro, será el anuncio de una espléndida victoria".

Por otro lado, *El Peruano* del viernes 23 de abril, transcribe una serie de telegramas que Neto enviara el martes 20 al prefecto de Lima, informando no haber ocurrido novedad, y que S. E. después de visitar los campamentos de sur y norte, acababa de llegar, habiendo determinado pasar aquí la noche. Nuevamente, el miércoles 21 Neto envió otros seis telegramas al prefecto, desde las 8.42 a.m. hasta las 6.51 p.m., en los que describe las posiciones de los buques chilenos, y sus desplazamientos.

Paz Soldán relata en su obra que el martes 20 de abril se esperó con ansiedad, en la creencia de que se daría inicio al bombardeo del Callao,

por lo que cada uno estuvo en su puesto; los ciudadanos que no lo tenían esperaban ser ocupados; la población, que ostentaba el Pabellón Nacional en todos los fuertes y en las casas de particulares, "parecía estar engalanada como para una gran fiesta".

Por su parte, *El Mercurio* comentaba sobre la situación del martes 20 de abril, y que a las 12 m. se cumplió el plazo concedido a los neutrales; que la bahía, frente a la dársena y a la población "estaba completamente despejada"; que los buques de guerra neutrales habían fondeado más al norte que los pontones. Dentro de la Dársena se encontraban todos los buques peruanos; en la boca, como cerrándola, se divisaban dos pontones, pareciendo uno de ellos, la *Adelaida Rojas*, capturada por el *Huáscar* en 1879; que por delante de esos pontones estaba el *Atahualpa* rodeado de maderos y lanchas; que los peruanos probablemente esperaron un bombardeo para ese día, que Riveros no efectuó. En la flotilla chilena, más bien, se creyó que serían los peruanos quienes acatarían lo que Piérola había declarado: "que no estaba para soportar bloqueos; que solo esperaba se cumpliese el plazo para provocar un combate o bombardeo". Pero nada sucedió, y la única provocación consistió en el izamiento de grandes banderas, entre las cuales sobresalía la del *Rímac*.

Desde el domingo 10 de abril en que la flotilla chilena estableciera el bloqueo, los buques solían permanecer fondeados en la caleta más al norte del lado oriental de la isla San Lorenzo: Vela Tendida. Durante el día, uno o más de los buques patrullaban el acceso a la bahía, al igual que las dos lanchas–torpedo. En las noches sin embargo, todos se hacían a la mar para evitar algún ataque sorpresa por las lanchas peruanas, también cualquier ruptura del bloqueo por la *Unión*. Según Madan, los patrullajes nocturnos con las torpederas demostraron su gran utilidad, pues realmente sin ellas los chilenos no hubieran podido impedir la salida de la corbeta durante la noche. Según Madan, los chilenos solo le "temían" a la corbeta que por su superioridad en velocidad era capaz de hacer el papel de un *Alabama* en las costas de Chile mientras su flota estuviera en el norte. Esas lanchas-torpedo "rápidas y casi invisibles", (lo que hoy llaman *stealth*) podían acercarse a una milla de la Dársena y además de ser peligrosas adversarias podían "avisar por señal a los blindados cualquier movimiento de la corbeta". Madan comenta también la ventaja que ofrecía el "eterno buen tiempo y las ligeras brisas del sur que prevalecen en la costa del Perú, que les permitía dejar a los blindados sin amenaza de tormenta que impidiera su regreso, lo cual en otras partes del mundo, es una desventaja en el empleo de lanchas–torpedo para el bloqueo de un puerto, con riesgo mucho mayor que en esta ocasión".

Asimismo, Madan refiere que el *Blanco* y el *Huáscar* contaban con luz eléctrica (proyector), que se usaba ocasionalmente de noche, debido

a su baja potencia, pero que de haberla tenido, habría podido iluminar la Dársena a 4/5 millas, resultando extremadamente útil para impedir un escape de la corbeta, además de permitir el bombardeo nocturno, y aunque la luz indicase la posición del buque, habrían podido detectar la aproximación de cualquier lancha peruana, y haciendo señales a las propias para repelerlas.

La *Rivista Marittima* de Italia en 1880, también coincide con la utilidad de lanchas–torpedo chilenas especialmente de noche para impedir que los buques peruanos escaparan de la Dársena. "Estas velocísimas y casi invisibles lanchas, se acercaban impunemente a una milla del Arsenal y desde esa posición podían oponerse a cualquier tentativa de fuga". Asimismo, se refiere a la poca potencia de los proyectores eléctricos de los dos buques antes citados, "que no fueron muy útiles".

Finalmente, el miércoles 21 transcurrió sin novedad, dice *El Mercurio*, excepto que Riveros convocó a una reunión de comandantes a bordo del *Blanco*, amén de algunos preparativos que presagiaban que algo bueno iba a suceder.

8.2.3 Jueves 22 de abril 1880: Primer Combate Naval en el Callao[115]

Con esas expectativas comienza el jueves 22 de abril. Durante la mañana, si bien no hay desplazamientos de la bloqueadora flotilla chilena, se efectúa en cambio una reunión de comandantes a bordo del *Blanco*, convocada por Galvarino Riveros, que sin duda tenía por objeto coordinar las acciones derivadas de su decisión, como lo dice en su informe: "Hacer una demostración contra la plaza para descubrir sus elementos defensivos. Desde mi arribo a este puerto, creí oportuno efectuar un reconocimiento de la posición de sus fortalezas, del alcance de sus cañones y del servicio de sus artilleros".

En efecto, mientras los buques chilenos batieran principalmente a los once peruanos fondeados dentro de la Dársena, como quien tira al blanco con sus cañones de largo alcance, los fuertes harían fuego contra los buques chilenos, que se mantendrían por fuera de su alcance, aprovechando todos de esta situación para determinar la posición de los fuertes y los alcances de su artillería. Debe haber quedado en claro también, las probabilidades de que al hacer fuego contra los buques peruanos y contestar ocasionalmente algunos disparos de los fuertes, los tiros podrían caer sobre la población, mas no intencionalmente. Por otro lado, el martes 20 de abril, todos los buques de guerra neutrales enmendaron fondeadero hacia sotavento del Muelle Dársena, a la altura de la desembocadura del río Rímac quedando, en consecuencia, la rada del Callao totalmente despejada para el combate naval. El día del

bombardeo, sin embargo, sus tripulaciones observaron el desarrollo de las acciones. Así, De Lisle comenta que "el tiro fue observado en el H. M. S. *Shannon* por todos los tripulantes en los palos y vergas con gran interés". Por supuesto, el dique flotante, de la P. S. N. C., era un activo valioso, por lo que Piérola dispuso que ocupase un fondeadero a sotavento de la Dársena, bajo la protección de la Batería del Norte. Así, el 18 de abril, el comandante general de Marina solicitaba al gerente del dique ocupar fondeadero en esa zona, conforme se ha visto en el párrafo 8.2.1

En realidad, la rada no quedó totalmente despejada, pues como informó el capitán de puerto el lunes 26 de abril al comandante general de Marina, permanecieron fondeados varios pontones, que más bien generaron un problema. Así decía:

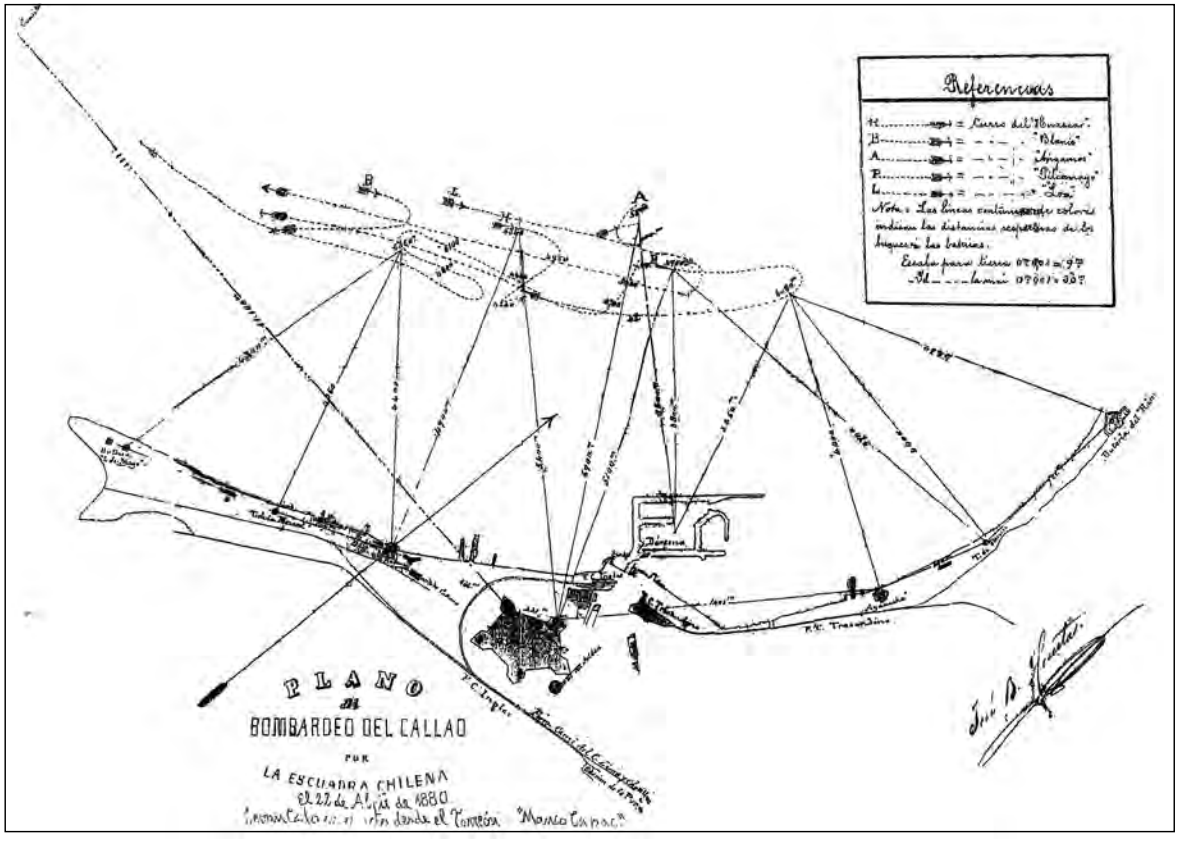
> "Pretextando su condición de italianos que viven en pontones o casas flotantes, muchos pescadores italianos han llevado a ellos sus botes, burlando así la vigilancia de la capitanía, que no puede saber sino por casualidad, el tráfico que ellos hacen a deshoras de la noche y aún durante el día y sugería para impedir ese tráfico, que se dé orden a las embarcaciones de ronda, de tomar y conducir presos a tierra a todo individuo que en el día o en la noche se le encuentre traficando en la bahía, sin licencia escrita por la capitanía".

El comandante general, atendiendo este pedido, dispuso que las embarcaciones de ronda tomasen y condujeran presos a tierra a todo individuo que en el día o en la noche se le encontrase traficando en la bahía.

El jueves 22 de abril, a la 1 p.m. el almirante Riveros ordena zarpar a la flotilla chilena y dirigirse a las posiciones que acordaran en el curso de la mañana para iniciar el bombardeo del puerto, cuyos objetivos físicos principales eran los buques de la marina peruana que, como se ha dicho, estaban todos fondeados en el interior de la Dársena, en particular la *Unión*. Otro objetivo era determinar la ubicación de las diversas baterías y los alcances efectivos de los cañones que las conformaban. De más está decir que estos datos los conocían, a raíz de la amplia difusión que recibieran los pormenores del combate naval del 2 de Mayo de 1866, a excepción de la batería 21 de Diciembre, 2 de Mayo en La Punta y Rímac.

En el bombardeo, según instrucciones de Riveros, solo tomarían parte activa los tres buques dotados de cañones de largo alcance: *Pilcomayo*, *Angamos* y *Huáscar*, los que habrían de mantenerse de la Dársena a 5 000 metros o más. G. Bulnes añade en su obra que el *Blanco* no participó "porque el Gobierno quería que no se le expusiera".

En demanda, pues, de sus posiciones iniciales hacia el centro de la rada, adoptan, en el orden citado, una formación en columna, de norte a sur. Más a retaguardia, en formación similar, navegan el *Blanco* y *Loa*. El *Matías Cousiño* permanece en las inmediaciones de El Cabezo. De



Plano del bombardeo del Callao por la escuadra chilena el 22 de abril de 1880. Levantado en el acto desde el torreón "Manco Cápac". (Reproducido de Francisco Yábar Acuña, *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima, Fondo de Publicaciones de Intereses Marítimos, 2001).

estos movimientos fueron alertados los comandos de las Baterías del Norte, Centro y Sur por telégrafo.

A la 1.30 p.m. el prefecto y comandante general de Armas del Callao, coronel P. J. Saavedra, se constituye en el Torreón Independencia, y al comprobar el desplazamiento de los buques chilenos hasta una distancia de 5/6 000 metros, ordena a los comandantes generales de las Baterías, romper fuego después de que lo haga el enemigo, y en todo caso, al encontrarse dentro del alcance de los cañones de sus respectivas baterías, ocupando sus dotaciones sus puestos de combate en menos de cinco minutos.

Según el parte del almirante chileno, encontrándose la *Pilcomayo*, *Angamos* y *Huáscar* a eso de las 2.10 p.m. a una distancia de unos 5 000 metros de tierra, ordena a los buques iniciar el fuego, lo que hacen por su banda de estribor.

Los partes peruanos y el del corresponsal de *El Mercurio*, coinciden en señalar que el bombardeo se inicia a las 2 p.m., y en cuanto a la distancia a que esto se produce, varía según las que cada jefe informante determinaba. Así, por ejemplo, para *El Mercurio* ello ocurre cuando están entre 5/6 000 metros de la Dársena; el jefe de la Batería Rímac, cuando están a 4 000 metros; el comandante general de la Batería del Norte, cuando están a 5 000 metros, bombardeo que califica de "simulacro"; el jefe de la Batería Santa Rosa, cuando están a 5 800 metros de la Dársena. Bulnes lo clasifica también como "ensayo". Empero, sí hay coincidencia en cuanto a que el primer buque en abrir fuego contra la Dársena fue el *Huáscar*, seguido por la *Pilcomayo* y *Angamos*. El combate se generaliza al contestar de inmediato los buques peruanos y las baterías, a pesar de estar fuera de alcance. Las discrepancias en horas y distancias dificultan reproducir en un mapa los desplazamientos de los buques, pero un croquis confeccionado por el jefe del Torreón Manco Cápac, coronel José B. Huertas, el mismo día del combate, que se encuentra en el Museo Naval de Valparaíso, que se reproduce, ha permitido confeccionar otro croquis ilustrativo en una carta náutica, con los movimientos en forma aproximada.

Según el informe del coronel Saavedra, los buques chilenos disparaban de preferencia contra los buques de la escuadra "situados cerca del muelle y Dársena, cayendo casi todos los proyectiles al agua a gran distancia de la playa".

Agrega que en su recorrido por la Batería del Norte, reinaba en ella el orden, entusiasmo y eficiencia, y que a poco de regresar al Torreón Independencia, llega el jefe Supremo, Piérola, acompañado del secretario de Gobierno y varias personas más. Luego lo acompaña en su visita a la Batería del Sur.

Para Benito Neto, que tenía su oficina en el Arsenal, y desde donde enviaba telegramas al prefecto de Lima, cada vez que las baterías contestaban el fuego, las bandas militares tocaban diana; el grito de ¡Viva el Perú! resonaba en todas partes y la gente ocupaba los balcones y azoteas, llenas de un entusiasmo indescriptible, con el desarrollo del combate. Según el corresponsal de *El Peruano* en el Callao, "durante el tiempo del combate, vimos en el muelle del Gobierno seis mujeres, cinco de ellas piuranas, que daban la voz de Viva el Perú, cada vez que el enemigo hacía un disparo certero".

Durante la segunda hora del bombardeo (3 a 4 p.m.) los eventos se desenvolvieron en líneas generales, como durante la primera hora. Sin embargo, algunos tiros de los buques enemigos sobrepasaron la Dársena y cayeron en la parte urbana del Callao, hiriendo a algunos civiles, que fueron de inmediato atendidos por la Ambulancia Cosmopolita. Los daños en edificios y viviendas, insignificantes. A las 3.10 p.m. el comandante general de Marina se constituyó a bordo de uno de los buques de la escuadra.

En este periodo, a eso de las 3.20 p.m., el monitor *Atahualpa* desde su fondeadero en la Dársena, hace un excelente disparo contra la *Pilcomayo*, pero sin alcanzarla.

A las 3.40 p.m. Piérola envía un telegrama al prefecto de Lima en el que le manifiesta: "Simulacro de combate. Buques fuera de alcance. Ningún daño en la población. Disparamos de vez en cuando solo por disparar".

En la tercera hora del combate (4 a 5 p.m.), se mantiene la misma tónica: los buques enemigos situados fuera del alcance de las baterías peruanas; sus tiros no impactan a los buques peruanos fijos dentro de la Dársena; algunos caen en la población ocasionando muertos y heridos. Es cierto también que el muro de la Dársena, por su altura sobre el mar, ofrecía una protección, pero al mismo tiempo una restricción al tiro de los buques allí fondeados. Un buen número de tiros de los buques chilenos impactaron en el muro oeste de la Dársena. Pero ese era realmente el problema balístico que tenían que resolver. No hay que olvidar que en Arica no lo resolvieron. Sin embargo, el *Huáscar*, por momentos, se acerca más a tierra y por ello algunos de los tiros de las Baterías del Centro y del Sur caen cerca de su proa obligándolo a alejarse, pero sin daños personales ni materiales. Es por ello que a eso de las 4.40 p.m. los cañones de 20"/1 000 libras de la batería 2 de Mayo en La Punta, le hacen cinco disparos con buena dirección, pero sin alcanzarlo.

El corresponsal de *El Mercurio* en el día del bombardeo, ofrece algunos comentarios sobre el tiro chileno. Así dice:

> "Deben tenerse presentes, para juzgar de los efectos del bombardeo, las circunstancias siguientes: 1ra., el corto número de cañones que se empleó,

> que solo fueron cinco; 2da., la gran distancia a que se disparaba, que no bajó de 5 000 metros, en que la certeza del tiro es muy problemática, y 3ra., que las cargas estalladoras de las granadas lanzadas por estos cañones son pequeñas para incendiar, comparadas con las granadas del mismo calibre pero de los antiguos cañones".

A las 4.50 p.m., Riveros ordena por señales dar término al combate, y reunirse en el fondeadero de San Lorenzo. Sin embargo, el *Huáscar* continuó combatiendo hasta las 5.47 p.m.

Según informó el propio Riveros, las baterías peruanas solo alcanzaban 4 500 metros, excepto un tiro de la Torre La Merced que cayera a muy pocos metros del *Huáscar*. Los tiros de los buques chilenos muy bien en dirección, habiendo consumido un total de 120 proyectiles. No se registraron daños personales ni materiales. El bombardeo había durado 3h:47m. En párrafos posteriores se verán los efectos en los otros tres bombardeos efectuados en las fechas antes anotadas, y se podrá apreciar que no hubo gran mejoría en el tiro del enemigo.

En términos generales, se puede decir que son muy escasos los datos de balística de la artillería peruana, pero en los informes de este combate, hay consignados unos pocos que conviene difundir como referencia para alguna monografía futura. Así, para la batería 21 de Diciembre, que tenía cañones de 32 libras, se consigna que la pieza Nº 2 logró un alcance de 2 700 metros con una carga de 13 libras y 13° de elevación, en tanto que las piezas Nº 1 y 6, alcanzaron 3 600 metros. En cuanto a los cañones Blakely y Rodman del fuerte Santa Rosa, tuvieron un alcance de 3 800/4 000 metros con una elevación de 13°. Por otro lado, además de no alcanzar a los buques chilenos, los tiros de las baterías caían con ángulo tan grande, que no podía darse el efecto de rebote.

En la corbeta *Unión* ocurrió un accidente, no por efecto de un proyectil enemigo, sino por la causa que se explica en el Libro de Guardias. En efecto, al tiempo de cargar la colisa de popa, se inflamó el cartucho (saquete) de pólvora produciendo la mutilación de un brazo y otras heridas al 1er. sirviente, artillero John Grant, quien fue remitido a tierra y entregado a una Ambulancia. Las heridas fueron de tanta gravedad, que ocasionaron su muerte, siendo conducido de inmediato al Cementerio de Baquíjano.

De los diversos informes, entre ellos los de Benito Neto a la Prefectura de Lima, y del capitán de puerto del Callao, capitán de navío Manuel Palacios, se hace el recuento de los daños y otros datos en las 3h:47m. que durase el bombardeo, como sigue:

Sobre los daños a buques, baterías y población:

> "En una escuela municipal cayó una bomba; otra en el Castillo del Sol, perforándole una pared. En la calle Constitución estalló un proyectil. Una bomba en la plaza Matriz, ocasiona averías ligeras en el hotel Roma. Otra bomba impacta cerca de los depósitos del señor Ríos, y otra en la calle Aromito cerca

de los depósitos de Paffari. Dos bombas en los almacenes Bryce. Dos bombas en la estación del FF.CC. Trasandino. Una explotó en el Arsenal, destruyendo la habitación donde trabajaba Neto. Una bomba en la calle Manco Cápac, otra en el Cementerio Baquíjano y otra en la plaza Victoria. Una bomba estalló en el Arsenal de Marina, ocasionando un ligero incendio, que fue controlado. Las bombas que impactan en la calle Paita y en las plazas del Mercado y Matriz, causaron incendios que fueron controlados rápidamente por las Cías. de bomberos Lima y Salvadora. Complementando lo expresado en el Libro de Guardias, Villavisencio informa que la *Unión* sufrió 'pequeñas rasmilladuras en el costado con cascos de bombas, uno de los cuales rompió un obenque, y otro los vientos de cadena y la driza de la bandera, la cual fue sustituida inmediatamente por otra que ya estaba preparada'.

El *Rímac*, *Chalaco*, *Marañón* y *Meteoro*, sufrieron daños muy insignificantes. El cañón Blakely del Fuerte Ayacucho quedó fuera de servicio después del primer disparo por rotura del eje delantero. Su reparación se inició de inmediato, pero el Fuerte siguió disparando con el Rodman. Según Leónidas Cárdenas, corresponsal de *El Nacional*, 'los bomberos, ambulancias y el pueblo todo se han comportado espléndidamente. El entusiasmo fue incomparable y sin embargo el orden no se alteró'. Según el capitán de puerto Palacios, una bomba cayó a unos 20 metros de la Capitanía, produciendo daños leves en paredes y ventanas".

Sobre las distancias de tiro y número de disparos:

"La menor distancia de los buques chilenos a las baterías fue 4 700 metros. Se determinó que el cañón del *Angamos* solo alcanza 5 000 metros. *El Peruano* del 16 de abril comenta haber oído opiniones de personas imparciales y entendidas en artillería, que aseguran 'que todo el alcance que hasta ahora se ha atribuido al cañón del *Angamos* no pasa de 5 500/6 000 metros, el máximo de ese *cuco* que se va convirtiendo en objeto de risa'. Las baterías peruanas solo alcanzaban 4 500 metros.

Los tres buques chilenos que realizaron el bombardeo no sufrieron daños personales ni materiales, no obstante habérseles disparado 150 proyectiles, según Riveros. Varios de los proyectiles de la Torre La Merced impactaron cerca de los costados del *Huáscar* y *Pilcomayo*.

De los 150 tiros, la *Unión* disparó 78 con sus dos colisas de proa y de popa; 4 el *Atahualpa*; 1 el *Oroya*; 1 el *Talismán*; 1 el *Chalaco*; 5 la batería de a 1 000 libras; 3 la de a 32 libras; 6 la del Fuerte Santa Rosa, 10 la Torre La Merced, y 1 el Blakely del Fuerte Ayacucho, lo cual deja un saldo de 40 tiros disparados por las baterías Rímac, Junín, Independencia y Manco Cápac".

Sobre los blancos del enemigo:

'Todos los tiros contra la *Unión* dentro de la Dársena, pasaron mayoritariamente por alto cayendo al centro de la población, como en las plazas Matriz y 2 de Mayo; en las calles Lima, Constitución, Montezuma, etc. Una bomba impactó detrás de la Torre La Merced, a 5 metros. Prácticamente los 120 tiros de los buques chilenos no impactaron en los buques peruanos, excepto un casco de bomba en el pontón *Marañón*, iniciando un incendio que fue controlado, sin desgracias personales. En general los tiros del enemigo eran certeros en cuanto a dirección, pero sin acierto pues caían cortos o pasaban por alto, cayendo en la población. El *Chalaco* sufrió una avería en un costado

que recién quedaría taponeada el martes 4 de mayo, gracias a la eficiencia en el trabajo del 1º maquinista Juan Randall, aunque el Comandante General de Marina recomendaba el ingreso a dique para concluir una reparación perfecta".

Sobre el jefe supremo:

"A eso de las 3.00 p.m., el Dictador Piérola llegó al Castillo acompañado del Secretario de Gobierno y de numeroso séquito. De allí se dirigió al Sur, estuvo en La Merced donde presenció algunos disparos; visitó la batería 21 de Diciembre y permaneció largo rato en la batería Santa Rosa. A las 5.15 p.m. visitó la batería del Norte".

Sobre las bajas de peruanos y el apoyo en tierra:

"Muy pocos heridos, casi todos civiles. Así la bomba caída en la Plaza Victoria hirió de gravedad al civil José I. Medina, que fuera recogido por la Ambulancia Chalaca Nº 1. En la Dársena, la Ambulancia Cosmopolita recogió al tripulante herido Zenobio Noel de la lancha *Arno*. La banda de la Bomba Lima saludaba a cada uno con el Himno Nacional al ser llevado al hospital de sangre; igual Garibaldi. Medina y Noel fueron llevados al Hospital de sangre en Bellavista. Los cascos de bomba que cayeron en la plaza Matriz, hirieron a los civiles Juan Loyola y Vicente Murieta, evacuados al Hospital de Bellavista. En resumen, las bajas por heridos se concretaron solo a los cuatro casos citados, relación que coincide con el informe del Dr. Santiago Távara. El artillero fallecido John Grant de la *Unión*, fue por accidente, como se ha explicado. Bomberos y Ambulancias prestaron servicios eficientes y oportunos. Según el informe del Jefe de Turno de los Bomberos C. Poggi, los daños a los buques son muy pequeños, y lo sensible que fue no haber podido armar unos paños de mangueras en el 'bautismo de fuego', y que muchas personas de diversas nacionalidades se presentaron voluntarias para aliviar en sus trabajos a los bomberos y salvadores. Según el bombero Peralta, participaron un total de 108 bomberos de las Compañías Unión y Chalaca Nº 1".

En el *ANEXO I* se presenta una relación de todo el personal de dotación presente en sus buques el jueves 22 de abril, más otros marinos de diversos grados y dependencias, así como civiles, militares, obreros, etc. Igualmente la relación de todos los marinos voluntarios de diversos grados y situaciones, que acudieron a las baterías, Arsenal y capitanía del Callao, para brindar su cooperación. Esas relaciones se extractan de los partes que los comandos de los buques y jefes de las baterías y dependencias pasaran a sus respectivos superiores y que diera a publicidad *El Peruano* en los días posteriores.

De ese *ANEXO* se hace el resumen numérico siguiente:

Dotación de los buques:	1 208
Voluntarios, etc., en buques:	116
Marinos voluntarios en tierra:	82
TOTAL	1 406

A este total debería sumarse aquellos efectivos del ejército y otros civiles que acudieron a las baterías, llevando el total a mucho más de 2 000.

El almirante G. Riveros en su informe del lunes 26 de abril, luego de reseñar que el bombardeo realizado había servido para ejercitar a

los artilleros chilenos, pero dañando al enemigo, quedando demostrado que el servicio de los cañones se hacía con precisión y destreza, concluye con un comentario válido sobre el concepto y finalidad del bloqueo:

> "Inquietar frecuentemente al enemigo en estas poblaciones, interrumpir en cuanto sea posible sus relaciones con el exterior, impedir que reciba artículos de guerra y de consumo, y retener aquí como prisioneros a sus buques para evitar que lleven comunicaciones y auxilios a los puntos amagados por nuestro ejército, son indudablemente los principales propósitos de este bloqueo".

A esta fecha aún estaba en ejecución la campaña de Tacna, y por lo tanto el número de buques era insuficiente, y por ello añadía:

> "Para realizarlos (los del bloqueo del Callao) de un modo conveniente, es de urgente necesidad que esta flotilla cuente con los elementos indispensables. US. sabe, decía al Ministro de Marina, que la entrada principal de esta bahía entre el continente y San Lorenzo, es de bastante amplitud, y que hacia el Sur se abre otra entrada que se denomina la Boca Chica (El Boquerón). Sabe US. también que la frecuencia de las neblinas, exige mayor y más estrecha vigilancia. Además, no llegarán a obtenerse de un modo completo los resultados que se buscan, mientras existan abiertas al tráfico las caletas de Ancón y de Chancay, punto en donde remata en el litoral del Norte un ferrocarril que parte de Lima. Establecer el bloqueo de esas caletas, hoy puertos mayores, es de urgente necesidad, y yo no he podido hacerlo por falta de buques para tal objeto. Los que hoy tengo bajo mi mando, apenas bastan para la vigilancia de este puerto, y aún los creo algo deficientes. Al regreso de la *O'Higgins* cerraré la caleta de Ancón; pero me encontraré siempre sin elementos para cerrar la de Chancay. Si me fuera posible disponer de alguna otra nave medianamente armada, a más de la que hoy forman esta flotilla podría satisfacer tal necesidad. El servicio que han prestado y continúan prestando las lanchas-torpedo, es de inmensa utilidad. Como vigilantes nocturnos, son seguridad para estas naves, y avisos oportunos de cualquier movimiento de las del enemigo".

Anunciaba Riveros que el 25 de abril a las 3 p.m. se había incorporado a la flotilla el transporte armado *Amazonas*, pero que al mismo tiempo despachaba al *Loa* al sur para ser sometido a urgentes reparaciones, siendo portador del informe en mención.

Es interesante citar los comentarios de los marinos neutrales presentes, que no necesariamente eran exactos, sobre el bombardeo:

Madan (Inglaterra):

> "El tiro chileno en general fue certero aunque en la bahía había marejada. Sus proyectiles (generalmente granadas comunes) se veía que impactaban en el mar dentro de la Dársena, y otros pasaban por alto y explotaban en tierra, en donde produjeron graves daños. La parte alta de la arboladura de los buques peruanos fueron dañadas y algunas casas se derrumbaron; muertos 10/12 peruanos (solo hubo 1). Más allá de esto, no hubo consecuencias serias por el tiro chileno. (Conviene aclarar que certero no es acertado).
>
> Los peruanos, contestaron de inmediato con todas sus baterías, pero pronto quedó demostrado que aun cuando algunas piezas disparaban con 20°/30° de elevación, pocos de sus tiros pasaban los 4 550 metros cayendo al mar con tal ángulo de caída que no se podía lograr rebote".

De Lisle (Inglaterra):

"El tiro chileno, considerando la gran distancia, fue particularmente bueno, especialmente de la *Pilcomayo*. Esta y el *Huáscar*, desplegaban grandes banderas y el *Huáscar* fue el blanco principal de las baterías. Los proyectiles de los cañones Rodman, ánima lisa, cayeron en su mayoría a la mitad de la distancia, con una elevación probable de 45°. Este tiro fue revelador para los peruanos, pues eran sobrepasados por la superioridad de los cañones chilenos. Era un juego y los chilenos tenían toda razón para estar orgullosos de su tiro".

Mason (Estados Unidos):

"El blanco principal eran los buques en la Dársena; distancia entre 5/7 000 yardas (4 550/6 370 metros). El tiro fue acertado, pero algunas granadas no explotaron. Los peruanos contestan el fuego desde 17 cañones en tierra y con las colisas de proa y popa de la *Unión*, pero todos cayeron cortos. Varias granadas chilenas pasaron por encima (de los buques) explotando en la estación del FF.CC. a La Oroya y en la ciudad. El almirante Riveros no parecía muy inclinado a arriesgar a sus buques, y probablemente la acción se dirigió más a demostrar a los peruanos lo que podían hacer con sus cañones de largo alcance, más que su intención de destruir los buques que él esperaba eventualmente capturar".

Rivista Marittima (Italia), diciembre 1880:

"El 22 tuvieron lugar los primeros actos de hostilidad contra el puerto por el *Huáscar*, *Pilcomayo* y *Angamos* que abrieron fuego solo con sus cañones de retrocarga contra los buques peruanos protegidos detrás del muro de la Dársena, pero manteniéndose fuera de alcance a unos 5 000/6 000 metros. Los buques peruanos y los fuertes contestaron sin éxito, pues sus proyectiles caían cortos. A pesar de la gran distancia, el tiro de los atacantes, fue bastante preciso, pero los daños causados a los buques fueron pocos. Este ataque prudente parece demostrar que si el almirante Galvarino Riveros hubiese tenido el deseo de privar al enemigo de sus veloces buques como la *Unión* y el *Oroya*, que le daban tanta facilidad de movilidad, no les dio la importancia suficiente como para exponer a los propios.

El resultado logrado, ya en este ataque como en los anteriores contra Arica, demuestra que un ataque de artillería a gran distancia contra puertos fortificados se puede cumplir sin peligro alguno por parte de una fuerza naval, pero sin lograr resultados importantes si esta fuerza no puede practicar un tiro rápido, o sea que no dispone de un armamento preponderante montado en forma de poder utilizar completamente los grandes alcances de la artillería moderna".

Anteriormente se ha mencionado la actuación del monitor *Atahualpa* durante el bombardeo del jueves 22. Pero es bueno mencionar que a las 11 p.m. del martes 20 había explotado la caldera chica de babor, con un saldo de cinco heridos, caldera que junto con otra en estribor, suministraban vapor a la máquina que ronzaba la torre de artillería. Esta avería se sumaba a otra semejante ocurrida en febrero de 1880, pero en una caldera grande de estribor, lo que indicaba un marcado deterioro en las calderas; de hecho fueron la causa por la cual no pudo acompañar a la escuadra cuando zarpó del Callao en mayo de 1879. La Junta de investigación respectiva elevó el martes 11 de mayo el resultado,

consignando que: "ha sido por falta de cuidado, y si la explosión ha tenido lugar es por acumulación de presión y mal estado de la caldera". Todo indica que no hubo sanciones por la falta de cuidado. Pero esta situación material del monitor no quedó ahí, sino que el miércoles 5 de mayo a las 10 p.m. se produjo otra avería seria en la caldera grande de estribor, al extremo de no ser posible conservar vapor suficiente para mover la torre. Para superar esta situación se designó primeramente la junta de investigación y además se impartieron las órdenes del caso para su reparación en el menor tiempo posible, y tener así la seguridad de que por lo menos "pueda moverse la torre en el momento preciso". El martes 11 de mayo el comandante general de Marina, elevaba al secretario de Marina las recomendaciones de la Junta, pero concluía:

> "No obstante la opinión de la Junta, he dispuesto que continúe con actividad la reparación de las calderas para conseguir el dar movimiento a la torre que es lo principal y si es posible a la máquina del buque para que pueda facilitar las maniobras del remolcador".

Por otro lado, el ministro de Estados Unidos, Christiancy, en su informe del miércoles 28 de abril al secretario Evarts, sobre el bombardeo del jueves 22, manifestaba que a las 2 p.m. tres buques chilenos con sus cañones de largo alcance abrieron fuego contra las baterías del Callao y los buques *Atahualpa*, *Unión* y *Oroya*, bajo la protección del Muelle Dársena; que los chilenos dispararon 120 tiros, infligiendo poquísimas bajas y daños, y que las baterías dispararon algunos tiros más que los chilenos, "aunque todos caían cortos sin alcanzarlos, pues se encontraban entre 5 000/5 500 metros de tierra", retirándose a las 5 p.m. En su carta, Christiancy ponía dos notas. En la primera alertaba sobre un posible bloqueo de Ancón a partir del sábado 1º de mayo, en cuyo caso sus cartas tendrían que ser enviadas vía Chimbote, a menos que se llegase a algún arreglo entre los buques de guerra neutrales y el almirante chileno sobre envío y recibo de correspondencia.

La segunda nota tenía que ver con la artillería, y sin faltarle razón, decía:

> "Es dudoso que las baterías hayan disparado a su máximo alcance. Solo puedo decir que si yo hubiera estado al mando de ellas, no habrían disparado a más de la mitad o 2/3 de su alcance, por las razones que son evidentes para cualquiera que conociera que los cañones chilenos tenían realmente mucho más alcance".

Finalmente, en otra carta del miércoles 5 de mayo al secretario Evarts, Christiancy informaba que los peruanos habían instalado otra batería de cañones de grueso calibre. Ancón seguía abierto, aunque a diario esperaban noticias de su bloqueo.

José Carlos Tracy, encargado de Negocios del Perú, en Nueva York, informa al secretario de Estado Evarts el lunes 26 de abril, que por un cable recibido el domingo 25 del Consulado General del Perú en Panamá, estaba en condiciones de informar que el Callao había sido bloqueado, y

que el Gobierno peruano había declarado puertos mayores a las caletas, y como puertos menores aquellas entre Casma y Pisco, de lo cual Evarts acusaba recibo el 28.

El ministro St. John en carta del miércoles 28 de abril al secretario de Estado de Relaciones Exteriores de S. M. B., informaba que el jueves 22 de abril a las 2 p.m. se aproximaron al puerto del Callao el *Huáscar*, *Pilcomayo* y *Angamos*, y que a distancias variables entre 5 000 y 7 000 yardas (4 550/6 370 metros) abrieron fuego con sus cañones de gran alcance contra los buques peruanos, protegidos por los gruesos muros de la Dársena, sufriendo solo daños insignificantes, y que el único fallecido fue un inglés (ya se ha explicado por qué murió el artillero John Grant). Unas cuantas granadas cayeron en la población sin producir efectos apreciables. Después de disparar alrededor de un centenar de tiros, los buques chilenos se retiraron. Las baterías de tierra estuvieron muy activas en contestar el ataque, pero pocos de sus tiros alcanzaron a caer a unas 1 000 yardas (910 m) del blanco. No ha habido más intentos del almirante chileno para destruir los buques peruanos.

Está entendido que G. Riveros tenía gran interés que en los bombardeos o ataques con fuerzas sutiles la corbeta *Unión* fuera destruida, pues era el único buque de guerra que si lograba eludir el bloqueo podría ocasionar problemas en el sur. Por otra parte, el Gobierno peruano también era consciente de la misma capacidad, y es por ello que en previsión de una posible ruptura del bloqueo del Callao se redactaron instrucciones muy interesantes para su comandante, que aparecen en el Archivo Piérola de la Biblioteca Nacional, y que se reproducen como *APENDICE 1* al *ANEXO I*.

8.2.4 Apreciaciones después del combate[116]

El Peruano del viernes 23 de abril, en su sección Editorial comenta sobre el combate:

> "Por fin el almirante chileno, queriendo salvar siquiera las apariencias del honor de su bandera, verificó ayer un cambio de balas con tres de sus buques y algunas de nuestras baterías, manteniéndose a la distancia necesaria para que solo pudiesen funcionar sus cañones de mayor alcance.
>
> No obstante las tres horas de incesante fuego de las afamadas piezas del *Angamos*, el *Huáscar* y la *Pilcomayo*, apenas media docena de proyectiles pudieron alcanzar hasta el muelle dársena y otros lugares próximos, ocasionando muy poco considerables daños y sin más pérdidas que un muerto y dos heridos de uno de nuestros transportes.
>
> Nuestros fuertes, como muy bien lo ha dicho el Jefe Supremo, contestaron esos lejanos y casi inofensivos fuegos solo por cortesía militar y porque la jactancia chilena no se prevaliese de nuestro desdén para decir que nos habían reducido al silencio.

La certeza de las punterías de nuestros artilleros y la caída de nuestros proyectiles hasta poca distancia de las naves enemigas, que les ha revelado mayor alcance tal vez del que suponían, los hizo más respetuosos todavía, dándoles la medida de lo que tienen que esperar el día en que, más dóciles a las exigencias del deber, acerquen más la distancia entre ellas y nuestros fuertes.

Motivo general de duda es que llegue ese solemne momento, tan deseado para nuestra marina y nuestros artilleros; pues ya en Arica la escuadra enemiga ha dejado plenamente demostrado, que su resolución es no exponerse a ningún género de riesgos, sino aprovechar únicamente de los efectos de la audacia de los nuestros.

Así sucedió cuando el *Manco Cápac* se lanzó en busca del *Huáscar* y cuando más tarde la *Unión* penetró en plena luz en la rada de Arica y salió audazmente de ella, en medio de los más poderosos buques enemigos y después de haber sostenido seis horas de fuego contra ellos.

Después de estos ejemplares, hay sobrada razón para creer que volverán a repetirse en el Callao simulacros de combates como el de ayer; pero no una verdadera, leal y franca batalla naval.

Tales hechos harán representar a la poderosa escuadra chilena el más triste papel, muy poco honroso para la historia de su marina, que en ninguna circunstancia ha sabido aprovechar las ventajas de su decantada superioridad y de su pretendido imperio absoluto sobre el Pacífico.

Esto, si no es una victoria material para nosotros, es un espléndido triunfo moral; porque revela que el valor y la audacia peruana imponen respeto a la superioridad de la fuerza de nuestros enemigos y que el día que esa desigualdad desaparezca o disminuya siquiera, nuestra victoria será infalible.

La jornada de ayer, es de vergüenza para las naves chilenas, así lo profetiza".

El Peruano del sábado 24 de abril consigna entre otros, un telegrama del mayor Zuleta al prefecto de Lima en nombre del "Comandante" Benito Neto, que ha ido a Lima.

"Una lancha de la Capitanía acaba de desempeñar cumplidamente una arriesgada comisión; ha ido hasta el lugar donde se encontraba el blanco que servía para marcar las distancias de las baterías del Sur y a pesar de que se encuentra la referida lancha próxima al enemigo, trae en este momento el blanco según las órdenes terminantes dadas por S. E. y la Comandancia General de Marina. Son las 10.25 a.m. Los buques chilenos están así dispuestos: *Huáscar* en la isla, *Loa*, *Cousiño*, *Blanco*, *Pilcomayo* y *Angamos* de guardia cruzando y cerrando el extremo Norte de la línea".

El Peruano del lunes 26 de abril, en su Editorial comentaba entre otras cosas:

"El combate del 22 nos ha dado la ocasión de aquilatar más aún la prudencia de la marina chilena, que tanto contrasta con la audacia y el heroísmo de la nuestra.

Los que en nuestras baterías, a pecho descubierto, sostuvieron durante tres horas los fuegos contra los cañones de gran alcance de nuestros enemigos, saben ya que nada tienen que temer de ellos; pues donde haya para los chilenos el más remoto peligro, es seguro que nunca se alejarán demasiado".

En los días posteriores al combate hubo un par de hechos, luctuoso uno, como fuera el fallecimiento del comandante Pedro Ruiz Gallo, y

otro de merecido encomio.

En el primer caso, un telegrama del prefecto del Callao, Saavedra, a las 12.55 p.m. del sábado 24 de abril al jefe supremo, daba cuenta que "acaba de perecer el teniente coronel Pedro Ruiz, (lambayecano) constructor del reloj de la Exposición, [novedoso para la época y que aún se encuentra en poder de Chile] víctima de sus trabajos pirotécnicos. Dos heridos más". También el jefe de bomberos de turno, C. Poggi, informaba el mismo 24: "momentos después de las 12 m. un triste cuanto desgraciado acontecimiento, interrumpió la tranquilidad de los bomberos, por cuanto la explosión de unos torpedos preparados por el señor Ruiz, bastantemente conocido por sus aplicaciones mecánicas, alarmó a todos. La citada explosión, causó la muerte del señor Ruiz y ha herido a otros (Pablo Ruiz, sobrino, con quemadura grave en el rostro y manos; Pedro Montoya, quemado en el cuerpo y con un brazo destrozado. Escaparon milagrosamente Bernardo F. Bustamante, Tomás Sarmiento y Enrique Balta, que lo acompañaron en los trabajos de la carga de los torpedos". El accidente se produjo en su casa, en la calle Junín, Nº 27, altos, Callao. Y en *El Peruano* del miércoles 28 de abril, se publica la O/G del Ejército del 27, cuyo párrafo 4º decía:

> "El 24 del actual ha fallecido en el Callao, el teniente coronel don Pedro Ruiz, destrozado por la explosión de un torpedo que fabricaba por su cuenta, tan desinteresada como patrióticamente. S. E. el Jefe Supremo de la República profundamente conmovido por tan sensible pérdida, dispone que se comunique al Ejército en la orden general del día el sentimiento que le ha causado el trágico fin de un jefe, cuyos remarcables servicios a la nación y méritos relevantes de trabajo, han dado más de una ocasión, motivos de orgullo a las artes y de honra a la Patria, en cuyas aras ha rendido su vida. Fdo. El General en Jefe.- *PEDRO SILVA*".

Respecto al segundo caso, *El Peruano* en su edición del jueves 29 de abril, publica una nota del prefecto y comandante general de Armas del Callao del sábado 24 de abril, al secretario de Guerra, dándole cuenta de que un grupo de ciudadanos se había reunido el miércoles 28 en la batería Rímac, al mando del teniente coronel Elías La Torre, y que a invitación del señor Julio Tenaud se organizó una suscripción para montar una nueva batería, y en consecuencia había dispuesto que:

> "El Tesorero de los fondos para la obra de a mil (batería 2 de Mayo en La Punta), Dr. Ricardo Rossell, se encargue de recaudar dicha suma de todo lo cual cumplía con dar cuenta. La relación de suscritores para llevar a cabo la construcción de una nueva batería en esta plaza es:

Srs. Althaus y Tenaud	S/. 10 000
Sr. Augusto Althaus	5 000
Sr. Federico Palacios	1 000
Sr. Leonidas Aveleira	1 000
Sr. Felipe Canevaro	500
TOTAL	S/. 17 500"

8.3 CREACIÓN DE LAS FUERZAS SUTILES[117]

Uno de los efectos más importantes del bloqueo fue, como se ha adelantado, la creación el miércoles 21 de abril de las denominadas "Fuerzas Sutiles", según el texto de una comunicación del comandante general de Marina al mayor de Órdenes del Departamento:

> "Mientras se resuelve una consulta hecha al Supremo Gobierno, ordene US. que las lanchas a vapor *Arno*, *Urcos*, *Independencia*, *Tocopilla*, *Resguardo*, *Capitanía* y *República*, constituyan una flotilla de Fuerzas Sutiles, al mando del capitán de navío graduado don Ricardo Cavenecia y nombrándosele como Segundo al teniente 1º, don Gaspar Ureta, el que continuará pasando revista en la fragata *Apurímac* a cuya dotación pertenece".

De todas ellas, la *República*, tipo Herreshoff al igual que la *Alianza*, cuya descripción corre en capítulo anterior, era una lancha-torpedo construida específicamente para aplicar torpedo de botalón. Las restantes, como comenta M. Vegas, eran todas de madera, con cañoncitos anticuados, de muy poco andar, sin tripulación propia, que se las conformaba con aquellas de los buques según su rol de rondas, y también soldados del batallón Guarnición de Marina.

Rosendo Melo, actor en esta guerra, ofrece en su obra histórica una interesante descripción de estas embarcaciones que conformaban las fuerzas sutiles frente a las magníficas lanchas modernas chilenas. Así dice:

> "Solo teníamos vetustas carracas que oponer... La *Independencia* era una batea ancha, corta, sin cubierta, rasa y pesada. Por la chimenea, muy corta, salían a la vez humo y chispas a manera de fuegos artificiales; las descargas de vapor en cada recorrido del émbolo producían ruidosos estallidos, de manera que lo no denunciado por los desahogos del hogar lo pregonaban el traqueteo de la máquina, lenta y discorde en su ruidosa e iluminada acción. Hasta la llama del hogar se veía de lejos, pues cerrada la tapa carecía de tiro. Reunía todo lo opuesto al sigilo, celeridad y potencia que hacen eficaces las fuerzas sutiles".

Melo ofrece también otra reflexión para este periodo de la guerra, pero que no fue solo en esta etapa sino toda la guerra, como se ha venido demostrando, y se verá después en este párrafo. Así:

> "La actuación del cuerpo de marina peruano durante el bloqueo, establece, sin embargo, las desiguales condiciones de esa época de desgracia que, estudiada cuando la acción del tiempo anule el miramiento a las personas, ha de comprobar que no fue falta de valor ni de competencia del personal de nuestra marina, sino resultado de la poca importancia que se concede a la opinión técnica, lo que produjo entonces desastres y sacrificios estériles y producirá siempre humillaciones y ruina. Precisa decirlo, porque la ignorancia suele atribuir al personal la mezquindad de material con que se le exigen milagros, que solo la ignorancia de las cosas de mar puede prometerse".

En esa línea, entonces, si bien es cierto que el informe que sigue del comandante general de Marina al secretario de Marina, de fecha lunes 8 de marzo de 1880, corresponde a hechos ocurridos en 1879, se le

transcribe como una prueba más de la desesperación de Prado por contar con lanchas-torpedo, que se traducían en contratos que después no se cumplían o resultaban fiascos, y de los cuales a menudo los desconocían las autoridades navales. El informe se refiere a la frustrada habilitación de una embarcación de propiedad de Josías Harris, debiéndose advertir que este señor no tiene vinculación con el bote–torpedo contratado con un tal Williams Harris y que se describe en el Capítulo II. El informe del comandante general decía:

> "No habiendo tenido conocimiento alguno esta Comandancia General, del contrato celebrado por don Josías Harris con el Supremo Gobierno, para la construcción del bote con torpedos, baterías y demás artículos a que se refiere el supremo decreto del 29 de noviembre de 1879, según lo hizo presente mi antecesor, en la comunicación que dirigió al señor general Ministro de Guerra y Marina en 31 de julio de 1879, que en copia acompaño, se limita a dar cumplimiento al de 25 de febrero de 1879, con vista de los informes que obran en este expediente.
>
> De ellos resulta: que en el ensayo practicado en este puerto el 27 de julio de 1879, solo anduvo aquella embarcación seis millas por hora, teniendo la máquina por término medio, cincuenta y dos libras de vapor; que la máquina y calderas eran usadas; que hacía agua por el codaste en el momento de funcionar la máquina, circunstancia que se atribuía a algún defecto tapado con cemento; y últimamente que era inaparente para el servicio de aplicar torpedos, por cuyo motivo al recibirse en el puerto de Arica, fue colocada en el muelle para hacer algunas reparaciones en su casco y máquina, sin que se hubiera hecho uso de ella, ni aún puesto la caldera con que con tal fin condujo el vapor *Chalaco* a su bordo".

Según F. Yábar, las lanchas tenían el armamento siguiente:

- *Arno*: un Blakely/12 lb
- *Urcos*: un Blakely/12 lb
- *Independencia*: un Blakely/12 lb
- *Tocopilla*, *Capitanía* y *Resguardo*, sin cañones.

Todas estas embarcaciones estarían a cargo de oficiales de los transportes que nombraría cada comandante, con lo cual "se conseguiría, según expresión del comandante general de Marina, una perfecta vigilancia en la bahía y que las comisiones importantes sean debidamente desempeñadas".

El miércoles 21 de abril, según F. Yábar, el comandante general expidió órdenes al mayor de Órdenes, estableciendo la zona de patrullaje de las lanchas, aumentándose el armamento de las mismas según el texto que sigue:

> "Disponga US. que el Jefe de las Fuerzas Sutiles establezca el servicio de la bahía, recorriendo la línea comprendida entre los buques de guerra extranjeros y el Muelle Dársena. Hará US. entrega al citado jefe el número de botalones y torpedos que sea necesarios para que se ordene armar las lanchas con ellos. A cada una de las lanchas nombrará US. un oficial de los que estén embarcados en los transportes siendo urgente que las lanchas estén siempre expeditas para

> cualquier comisión a que se les destine, prevendrá US. que en el día se eleve un pedido que comprenda los artículos necesarios para el servicio de todas ellas. Si durante la ronda el enemigo se encontrase al alcance de nuestros fuegos, el oficial encargado de la embarcación cumplirá con su deber".

Al tenor de esta orden las lanchas debieron ser provistas de torpedos de botalón, pero en la realidad tal orden no se cumplió, a pesar de que el sábado 24 de abril, el director de las Escuelas Naval y Preparatoria, comandante del pontón–escuela *Marañón*, comandante Marquina, informase al secretario de Marina haber puesto a disposición de la Comandancia General desde la víspera, "seis torpedos que se tenían depositados a bordo".

A las 48 horas de la creación de las Fuerzas Sutiles, y al día siguiente del combate naval, esto es el viernes 23 de abril, se producía el primer enfrentamiento con las lanchas–torpedo chilenas.

En efecto, según se consigna en el Libro de Guardias de la *Unión*, terminado el combate del jueves 22, se hizo el servicio de vigilancia en la bahía, en una lancha a cargo de un oficial de la corbeta y ocho hombres armados. Pero en la noche se hizo la ronda con la *Urcos* a cargo de otro oficial y también con ocho miembros de la dotación. El oficial era el alférez de fragata Domingo Valle Riestra. En su informe este oficial expresa que luego de hacerse cargo de la lancha a las 3 a.m. del viernes 23, deja el muelle Dársena y enrumba hacia el norte en dirección a la boca del Rímac. Embarcados en la lancha estaban también el teniente José M. Delgado del Batallón Guarnición de Marina y varios soldados.

Valle Riestra, después de navegar unos treinta minutos en la dirección indicada, inicia su regreso hacia el sur y en circunstancias de encontrarse frente a la boca de la Dársena, avistan dos lanchas que llevaban rumbo hacia afuera. En el proceso de su identificación, las reconoce como enemigas (*Janequeo* y *Guacolda*), que al mismo tiempo enrumban hacia la *Urcos*. Valle Riestra ordena abrir fuego de fusilería, que es contestado de inmediato, al tiempo que se acortaban distancias, al punto que desde una de ellas (*Janequeo*) se le arroja una bomba de mano que atraviesa el cubichete de máquinas y al explotar un casco de bomba hiere levemente en la cabeza a Valle Riestra, al marinero Andrés Ferrero en el brazo derecho y a tres soldados de la Guarnición: Juan C. Morales de la 1ª Compañía, Santiago Berríos de la 2ª y Silverio Flores de la 4ª, siendo de gravedad la de Berríos.

Ante el intercambio de disparos, reaccionan los buques fondeados y las guarniciones desplegadas en el muro del muelle Dársena, tanto de Guarnición de Marina como del Batallón Lima Nº 61. Así abren fuego de fusilería y ametralladora la *Unión*, *Atahualpa* y pontón *Pachitea*. El capitán Federico Canta, de Guarnición de Marina, a cargo de la

ametralladora situada junto a la farola del norte del muelle Dársena, al avistar dos embarcaciones que se dirigían a la Dársena alerta a su gente y a la del Batallón Lima, y reconociendo a la *Urcos* que hacía vivo fuego de fusilería contra otra que la perseguía (*Janequeo*), ordena abrir fuego con la ametralladora contra la embarcación perseguidora, la que al verse acosada por el nutrido fuego de buques y de tierra, emprendió una precipitada fuga, dejando a salvo a la *Urcos*. En los buques y tropas de tierra no hubo desgracia personal alguna. Otras ametralladoras desplegadas en la Dársena, aunque listas, no participaron por haberse desarrollado el enfrentamiento fuera de su sector. El tiroteo duró unos cuarenta minutos.

Al término de la ronda, el alférez Valle Riestra pasó al *Oroya* para curaciones; y la Ambulancia Cosmopolita, con toda oportunidad, recogió a los tres soldados heridos de Guarnición de Marina.

Los participantes elevaron informes a sus respectivos comandos, expresando el entusiasmo con que todos cumplieron con su deber. El mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío Emilio Díaz, tramita ante el comandante general de Marina, los partes de Villavisencio, comandante de la *Unión*; de Fanning, jefe del Batallón Guarnición de Marina; del comandante del *Rímac* y del *Atahualpa*, y de los actores directos. El comandante general de Marina, se limitó a elevar el parte de Díaz al secretario de Marina, sin comentario.

El teniente M. Señoret, comandante de la *Janequeo*, informa al almirante G. Riveros, con fecha viernes 23, que en la búsqueda de la boya que en la bahía sirve de referencia para el reglaje del tiro de las baterías, se acercó bastante a la Dársena y que siendo las 4.20 a.m. trabó combate con una lancha de ronda peruana (*Urcos*) armada de cañón y ametralladora (lo cual no era cierto); que le aplicó un torpedo de botalón "que desgraciadamente no hizo todo el efecto que debiera en razón de la profunda oscuridad de la noche, que no permitía apreciar bien la distancia", afirmación que no merece credibilidad, pues para que explotase el torpedo de botalón tuvo que hacer contacto con el casco de la *Urcos*, aunque es probable que Señoret lo hiciera explotar a mayor distancia, coincidiendo así con el final del informe de Villavisencio en que manifiesta "que los tripulantes de la *Urcos* han tenido conocimiento que un torpedo enemigo estalló en el momento del encuentro". Señoret estima que le ha causado averías de consideración, lo cual no ocurrió. No hay mención, sin embargo, a la bomba de mano que arrojaron contra la *Urcos*. Expresa también, que la *Janequeo* recibió un casco de metralla, que hirió levemente a un timonel, y que la chimenea de estribor resultó perforada en varios sitios. No hay mención de la participación de la *Guacolda*. En los partes peruanos y de Señoret no hay mención alguna de un pretendido ataque contra el *Atahualpa*.

8.4 LUNES 10 DE MAYO DE 1880: SEGUNDO COMBATE NAVAL EN EL CALLAO[118]

Inmediatamente después del combate naval del jueves 22 de abril, el comandante Villavisencio de la *Unión* recibió orden de proteger el muro Oeste del muelle Dársena, mediante el apilado de sacos de arena y tierra. A partir entonces del viernes 23 de abril y durante 32 días, personal de la corbeta provisto de sacos acudía a las inmediaciones de la batería Junín y procedía a llenarlos con tierra, cosiéndolos, transportándolos y apilándolos en el muro Oeste de la Dársena para formar un parapeto que también sirviera de protección a la corbeta, labor que quedaría concluida el jueves 27 de mayo.

Cumpliendo otra orden, Villavisencio envía diariamente a partir del jueves 13 de mayo, y por el término de doce días, otro grupo de gente a montar una batería en el muro Oeste de la Dársena, uno de cuyos cañones era el colisa de proa de a 70 libras, Armstrong, proveyéndosele de munición y su respectivo pañol de pólvora, amén de su parapeto de sacos de tierra. Se la denominó "17 de Marzo", en honor a la proeza de la doble ruptura del bloqueo de Arica. Ya lista, una dotación de la corbeta la ocupaba y operaba cada vez que era necesario. Obviamente no participó en el combate del lunes 10 de mayo, pero sí abrió fuego los días jueves 27 y sábado 29 de mayo contra los buques enemigos, y el domingo 30 de mayo contra la *Pilcomayo*.

Con el fin de dificultar el bombardeo de los buques chilenos y la observación de sus impactos en tierra, el miércoles 28 de abril el comandante general de Marina dispuso el arriado de la chimenea del *Marañón*; que se pintara de color gris oscuro la columna del reloj del Muelle Dársena, y de ese mismo color las fachadas de las casas que hacían esquina en las calles Manco Cápac y Montevideo.

Por otro lado, durante el bloqueo se hicieron algunos intentos de emplear torpedos fondeados (minas), pero que por defectos de anclaje resultaban derivando con la corriente, pero sin acercarse a la isla donde estaban fondeados los buques chilenos, los cuales los encontraban y destruían, suscitándose una serie de alarmas. Así, en la mañana del lunes 3 de mayo el *Huáscar* disparó contra un bote sospechoso que probablemente era otro torpedo–brulote que se le dirigía. La embarcación huyó. El miércoles 5 de mayo, el *Amazonas* descubrió en la bahía dos torpedos flotantes que sobresalían unos 45 cms. del mar, a poca distancia uno de otro, arrojados desde la costa con la esperanza de que la corriente los llevara al fondeadero de los buques chilenos. Uno de ellos fue echado a pique por la *Guacolda* con disparos de su ametralladora; y el otro, remolcado hacia la isla de San Lorenzo para su examen, explotó al vararlo en la playa.

En represalia de estos ataques con torpedos o minas a la deriva que podrían causar serios daños, el almirante G. Riveros resolvió bombardear la plaza. Para ello convocó el lunes 10 de mayo a bordo del *Blanco* a los comandantes y les dio las instrucciones sobre el plan de ataque para ese mismo día.

Cabe mencionar que para esta fecha las unidades chilenas bloqueadoras no eran las mismas que las que sostuviesen el combate del jueves 22 de abril. Así, el *Loa* había sido reemplazado por el transporte armado *Amazonas*, y el domingo 9 se había reincorporado la corbeta *O'Higgins*, después de cumplida su misión en el litoral del norte peruano, como ya se ha comentado. También se había incorporado el vapor *Tolten*. En total, sumaban ocho unidades.

Por otro lado, en las baterías peruanas no había ocurrido cambio alguno en su organización y/o poder de fuego, excepto que a la batería con cañones de a 1 000 en La Punta, se le denominaba "2 de Mayo", y "Pacocha" a la antes llamada "Rímac".

En la reunión a bordo del *Blanco,* el almirante Riveros definió dos objetivos físicos para el bombardeo: los buques protegidos dentro de la Dársena y la población, y la batería 2 de Mayo.

Para batir esta última, seleccionó al *Blanco* y a la *O'Higgins*, debiendo el primero actuar desde la dirección de El Boquerón hacia el norte, y la segunda por el lado de la Mar Brava. Los demás buques batirían los buques peruanos dentro de la Dársena y la población.

Con dicho fin, la corbeta zarpó a 11.40 a.m. de su fondeadero en la isla San Lorenzo, para barajarla por su lado Oeste y una vez libre de la isla Frontón, recalar a la zona denominada Mar Brava, al sur de La Punta. Así, la batería 2 de Mayo quedaría entre dos fuegos: por el sur la corbeta y por el norte el blindado.

Habida cuenta que la corbeta estaría en su zona de tiro, en la Mar Brava, alrededor de la 1.30 p.m. los demás buques enemigos zarparon de sus fondeaderos en la isla San Lorenzo a la 1 p.m., adoptando una formación similar a la del jueves 22 de abril, esto es, una línea orientada NE-SO con el *Huáscar* en su extremo norte, luego la *Pilcomayo*, *Angamos* y *Amazonas* en el extremo sur, navegando para situarse en el sector NO del muelle Dársena a unos 4/5 000 metros iniciales. El *Blanco*, sin embargo, enrumbó más bien hacia el SE, hacia la caleta Los Presos, como quien se dirige a El Boquerón, aproximadamente al Oeste de la batería 2 de Mayo.

Todos estos movimientos fueron advertidos oportunamente por las defensas del Callao, ordenándose el alerta general. El comandante general de Armas y prefecto del Callao, coronel P. J. Saavedra, estableció su puesto de comando en el Torreón Independencia, y ordenó al jefe de Estado Mayor General de Baterías, capitán de navío F. Alzamora, que

destacara a cada fuerte un oficial del Estado Mayor. Bueno es recordar que todas las baterías, así como otros puestos de observación, estaban enlazadas telegráficamente, como en los casos de B. Neto con el prefecto de Lima, y el director de Telégrafos del Estado, Carlos Paz Soldán, con la Secretaría de Gobierno.

A la 1.30 p.m., sincronizadamente se inicia el combate. Así, a esa hora el *Huáscar* abre fuego contra los buques en la Dársena, siguiéndole la *Pilcomayo*, *Angamos* y *Amazonas*. Contestan el fuego la Batería del Norte y los buques. A la misma hora, lo hacen la *O'Higgins* y *Blanco* contra la batería 2 de Mayo.

El combate cesó a las 5.40 p.m. cuando la batería 2 de Mayo hizo sus dos últimos disparos contra la *Pilcomayo*. Había durado 4 horas 10 minutos.

Es difícil precisar todas las evoluciones que realizaron los buques chilenos en este lapso, pero de acuerdo con la información disponible en los partes de ambos bandos, las distancias de combate se mantuvieron en total promedio entre 4 000/5 170 metros para los que atacaron la batería 2 de Mayo. Y entre 4 700/6 000 para los que atacaron la Dársena.

El tiro de los buques chilenos contra la Dársena repitió, prácticamente, los mismos resultados que los del jueves 22 de abril: bien en dirección, pero cortos en alcance la mayoría, o bien largos, que caían sobre la población, logrando algunos impactos en buques y daños en ella, como se comentará. En cambio, el tiro de la *O'Higgins*, inicialmente contra la batería 2 de Mayo, fue más efectivo, pues logró que dos impactos cayeran a 12 y 4 metros respectivamente, del cañón de barlovento de dicha batería, causando varios heridos, pero ningún daño material a las piezas.

El tiro de los buques y fuertes peruanos, igualmente, bien en dirección pero cortos en su mayoría, debido a la gran distancia a que se colocaban los buques chilenos. Según los partes peruanos, la pieza de barlovento de la batería 2 de Mayo logró un impacto en la *O'Higgins*, la que hubo de retirarse escorada, avería que no aparece en el parte de su comandante. Igualmente, la pieza de sotavento de la misma batería, logró un impacto en el *Blanco* a poco de generalizarse la acción (1.42 p.m.), que lo obligó a retirarse y quedarse en las proximidades del Cabezo por el resto del combate. Esta ausencia se evidencia porque de los 416 tiros que dispararon los buques chilenos, el *Blanco* apenas hizo 8.

Pero sería el *Huáscar* el que resultara con la avería más seria. En efecto, como dice su comandante en el parte respectivo:

> "A las 3 p.m. me vi en la precisión de acercarme a 2 500 metros de la Dársena y enfilándola para continuar el fuego con los dos cañones de la torre de a 300 (los originales), por haberse agotado las municiones de los cañones con que rompí el fuego (de retrocarga de a 40 lb). Desde las 3.15 p.m. hasta las 5 p.m. me mantuve a la distancia indicada, ofendiendo al enemigo con los cañones de la torre hasta que US. (almirante Riveros) ordenó cesar el fuego. En

este instante, el buque principió a escorar por haber comenzado a llenarse de agua los compartimientos de estribor, a consecuencia de uno de los proyectiles enemigos que dañó la parte débil del buque bajo el blindaje. Para evitar en cuanto fuera posible algún accidente (control de averías), hice cambiar todos los pesos a la banda opuesta (babor), vaciar las calderas de la banda dañada (estribor), cambiar la artillería y funcionar todas las bombas, conservándome así hasta hoy (11) al amanecer, en que vino a bordo el buzo, de orden de US., a remediar en cuanto fuera dable la avería. En la actualidad, este se ocupa en su reconocimiento y compostura".

Es interesante anotar que el comandante del monitor *Atahualpa* tuvo una iniciativa valiente al salir de la fosa a las 5.14 p.m. y dirigirse al medio de la bahía para combatir, pero inútil, porque ya no había enemigo presente, debiendo regresar a su fondeadero.

Según Riveros, el 70% de los disparos, es decir 291, impactaron en "la Dársena, en los fuertes o en la población". Cayeron cortos, o en el agua 125. El régimen de tiro en 240 minutos de combate fue aproximadamente de 1,7 tiros por minuto.

Los tiros disparados por los buques chilenos, peruanos y fuertes se muestran en el cuadro:

BATERIA DEL NORTE	Nº tiros	BATERIA DEL CENTRO	Nº tiros	BATERIA DEL SUR	Nº tiros
Batería Pacocha	24	Torreón Independencia	3	Torre La Merced	7
Fuerte Ayacucho	17	Torreón Manco Cápac	8	Fuerte Santa Rosa	2
Torre Junín	12			2 de Mayo	17
Subtotal	53	Subtotal	11	Subtotal	26
BATERIAS:	90 tiros				

BUQUES PERUANOS	Corbeta *Unión*	Transporte *Oroya*	Transporte *Rímac*	Transporte *Limeña*	Transporte *Talismán*	Monitor *Atahualpa*
Nº tiros	31	1	1	1	31	1
TOTAL BUQUES	66					
GRAN TOTAL PERUANO		156 tiros				

ESCUADRA CHILENA	Blindado *Blanco*	Monitor *Huáscar*	Corbeta *O'Higgins*	Cañonera *Pilcomayo*	Transporte *Amazonas*	Transporte *Angamos*
Nº tiros	8	145(1)	100(2)	106	25(3)	32(4)
	GRAN TOTAL CHILENO			416 tiros		

NOTAS.- (1) Torre: 32 de a 300 lb; Retrocarga de 40 lb: 82, munición agotada; Avancarga de 40 lb: 30.
(2) Granadas comunes.– (3) De 6" granadas comunes.– (4) Saleros defectuosos; oído averiado.

Los buques chilenos dispararon 260 tiros más que los peruanos, sin producir daños significativos, como se aprecia en los cuadros siguientes. En efecto, 291 tiros es un número considerable y consecuentemente también debieron serlo las bajas y daños materiales. ¿Pero fue así? El cuadro adjunto muestra las bajas ocurridas:

ESCUADRA	HERIDOS			MUERTOS
	Contusos	Leves	Graves	
Corbeta *Unión* Pasabalas	---	---	M. Ferré (2)	---
Cargador	---	---	A. Mendel (1)	---
Cargador	---	---	M. Vargas (1)	---
Cabo de cañón	---	E. Hillare (1)	---	---
Subtotal	---	1	3	---

Transporte *Limeña* Guardia Marina	---	J. J. Arbulú (3)	---	---
Grumete	---	M. Ramos (3)	---	---
Marinero	---	M. Medina (3)	---	---
Id.	---	C. Videla (3)	---	---
Id.	---	---	---	J. M. Carrillo (6)
Subtotal	---	4	---	1

Transporte *Oroya* 1º Calafate	---	---	J. Ercelles (3)	---
Artillero ordinario	---	J. Chamabat (3)	---	---
Subtotal	---	1	1	---
TOTAL ESCUADRA	6	4	1	---

EN TIERRA				
Batería 2 de Mayo Teniente	---	T. Morante (4)	---	---
Sargento 1º	---	S. Julca (4)	---	---
Cabo 2º	---	J. Chávez (4)	---	---
Soldado	---	M. Torres (4)	---	---
Id.	---	J. Castilla(4)	---	---
Subtotal	---	5	---	---

Batallón Mirabe Soldado	F. Flores	---	---	---
Id.	---	S. Zavala (7)	---	---
Id.	---	S. Ortúzar (7)	---	---
Id.	---	F. Chumpitazi (7)	---	---
Cantinera	---	---	---	P. Vallejos (5)
Id.	---	---	---	V. Palomino (5)
Subtotal	1	3	1	2

Artillería Naval_ Subteniente	---	T. Valle (9)	---	---
Soldado	---	I. López (9)	---	---
Id.	---	P. Palomino (9)	---	---
Id.	---	G. Silva (9)	---	---
Id.	---	P. Agüero (9)	---	---
Id.	---	---	M. Suárez (9)	---
Id.	---	---	M. Sanabria (9)	---
Subtotal	---	5	2	---

Paisanos Señor	---	J. Doloveau (3)	---	---
Id.	---	F. Nalvarte (7)	---	---
Id.	---	G. Ross (3)	---	---
Id.	---	I.	---	---
Bombero Chalaco Nº 1	---	NN (8)	---	---
Ambulancia Nº 2 Callao	---	NN (8)	---	---
Id.	---	P. Montalvo (7)	---	---
Id.	---	R. Montalvo (7)	---	---
Subtotal	---	8	---	---
TOTAL EN TIERRA	1	21	3	2
GRAN TOTAL	1	27	7	3 = 38

NOTAS: (1) Heridos como resultado de la inflamación del saquete al cargar el colisa de proa, no por impacto.- (2) Herido por astilla de bomba que penetró la toldilla en inmediaciones del colisa de popa.- (3) Heridos por casco de bomba.- (4) Heridos como resultado de dos impactos de la *O'Higgins* en la pieza de barlovento, uno a 12 metros, y otro a 4 metros que afectó a Morante.- (5) Mujeres muertas a causa de impactos.- (6) Muerto por casco

de bomba. Su funeral fue el mismo día, con honores de capitán. Conducido en hombros por compañeros del *Limeña* al Cementerio de Baquijano. Ataúd envuelto en pabellón. Tuvo la escolta de soldados de la guarnición. El cortejo fue presidido por el Mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío E. Díaz, el comandante Otoya del transporte, capellán R. P. Espinoza de la *Unión*, el cura de la iglesia Matriz, Sr. Troncoso, brigadas de marineros al mando de sus oficiales. Cerraba el cortejo la Compañía Guarnición de Marina, encabezada por su banda de músicos. Pueblo enternecido y valiente.– (7) Por piedra en la cabeza.– (8) Por astilla de bomba.– (9) Por metralla.

En cuanto a los daños materiales en los buques de escuadras, baterías y población, el cuadro adjunto los muestra:

	Daños Leves	Daños Serios	Destrruidas
PROPIEDADES EN TIERRA Casas y establecimientos públicos (1)	10	18	8
AVERÍAS			
Leves		Graves	Hundidos
BUQUES PERUANOS Corbeta *Unión*	2	---	---
Transporte *Oroya*	3	---	---
Transporte *Rímac*	4	---	---
Transporte *Limeña*	5	---	---
Pontón-escuela *Marañón*	6	---	---
Saucy Jack	---	---	7
BUQUES CHILENOS *Huáscar*	---	8	---
Blanco	9	---	---
O'Higgins	10	---	---

Notas: (1) Según informe del comandante general de Armas y Prefecto, sobre la ciudad cayeron más de 100 proyectiles, pero los edificios sufrieron pequeñísimos daños de muy fácil reparación. Según el parte del Comisario de La Punta, en el local se conservaba uno de los proyectiles de a 300 del *Blanco* que cayera frente al Gran Hotel, y cascos de otras bombas aún con pólvora.– (2) El Libro de Guardias de la corbeta consigna tres impactos: uno que penetra por la toldilla destrozando camarotes de la 1ra. Cámara y la sala de armas; otro que atraviesa la batayola, y el tercero que rompe un obenque de la jarcia mayor y rasmilla el portalón de babor.– (3) Recibe cinco impactos de bombas, de los cuales uno rompió el arandel del trinquete en la jarcia de estribor, y otra cayó en la mesa de guarnición del palo mayor.– (4) Un casco de bomba hizo un agujero en la amura de estribor.– (5) Una bomba echó a pique un bote del transporte.– (6) Un casco de bomba abrió una brecha cerca de la escala de estribor.– (7) Un impacto del *Huáscar* echó a pique la goleta *Saucy Jack*, presa que tomara Grau en una de sus incursiones al Sur.– (8) Según Condell, recibió tres impactos: uno en el casco, otro bajo el blindaje, cuyos efectos se han comentado antes, y otro en la jarcia del mayor que cortó dos obenques de babor. Según partes peruanos, hubo un momento en que el monitor arrojaba gran cantidad de vapor, quizá debido al primer impacto.– (9)

> El parte chileno no menciona que recibiera impactos. El reducido número de disparos y su repliegue hacia la isla San Lorenzo en los primeros treinta minutos del combate, son indicios de que efectivamente experimentó algún impacto, o que los disparos de a 1 000 caían muy cerca, exponiéndolo al peligro, el cual tenía orden de evitar. Según informe de B. Neto, "uno de los proyectiles le cayó junto a la popa, el otro al costado de babor. En el acto el blindado se puso a la fuga".– (10) El parte chileno no menciona que recibiera impactos de la batería de a 1 000. Perdió una embarcación. Reconoce sin embargo que al caer los tiros muy cerca, se vio obligado a aumentar la distancia. Según partes peruanos, al alejarse para dicho fin, se le notó escorada.

De los 291 tiros antes mencionados a que se refiere Riveros, solo 12 impactaron en los buques protegidos por la Dársena, el blanco principal del combate del día, como tampoco fue dañada la batería 2 de Mayo, resultados que demuestran que la eficiencia artillera chilena no era tal.

En efecto, según la *Année Maritime*, 1880, se repitió el tiro imperfecto del bombardeo del jueves 22 de abril, a pesar de los cañones de largo alcance en los buques chilenos (8/9 000 metros), revelando que los artilleros eran "inexpertos o poco habituados a la mar. Por ello la mayor parte de los tiros se han perdido". Dice, sin embargo, que el tiro peruano fue bastante preciso, aunque sus cañones no tenían el alcance suficiente para responder seriamente a los chilenos. La población y baterías tuvieron daños insignificantes. Al citar a la revista *Morskoi Sbornik*, dice que el resultado del bombardeo de cuatro horas ha sido "un gasto inútil de pólvora y proyectiles", y recalca la superioridad de la artillería de los buques chilenos sobre la de defensa de costa, pero llama la atención sobre el colisa de proa del *Angamos*, cuyos proyectiles alcanzaban 10 000 metros.

Igualmente, la *Rivista Marittima*, Italia, diciembre 1880, comenta el "gasto inútil de munición por ambas partes", confirmando en primer lugar la observación hecha el jueves 22 de abril, y en segundo lugar la superioridad del tiro a gran distancia, con relación a las baterías de costa. Al citar la revista *Army and Navy Journal*, dice que solo el 2% de los proyectiles chilenos cayeron en el mar, "sin lograr un blanco más o menos útil", en tanto que solo dos o tres proyectiles peruanos impactaron en buques chilenos.

Sin embargo, es interesante observar el párrafo final del informe del comandante general de Armas, Saavedra:

> "Así ha terminado este hecho de armas, en el que se ha probado que la escuadra chilena no podrá ofender seriamente la plaza del Callao, porque es incapaz de ponerse a la distancia necesaria para que sus fuegos puedan ser eficaces, y que en caso de que a tal cosa se atreviesen, encontrarán en las baterías de esta plaza su merecido escarmiento".

Y fue cierto, pues al terminársele al *Huáscar* la munición de los cañones de a 40 libras de retrocarga, hubo que disminuir la distancia a 2 500 metros para poder hacer fuego con los cañones originales de

a 300 libras de la torre, circunstancia en la cual sufrió los tres impactos que se han mencionado.

Es también interesante otro comentario de Saavedra:

> "El orden y exactitud con que el servicio se hacía en medio de los fuegos, siendo de notar que en cada una de las baterías, los jefes y oficiales en sus respectivos puestos hacían estudios, practicaban cálculos y resolvían problemas técnicos con la misma serenidad y sangre fría que si se tratara de asistir a un simple ejercicio de tiro al blanco".

Pero hay asimismo otra expresión sugerente, pues la escuadra chilena habría sido un proveedor indirecto de munición para las baterías del Callao y buques peruanos. Así, B. Neto en su informe al prefecto de Lima, menciona:

> "Muchas bombas han caído en la población sin estallar, así es que el pueblo y el Ejército se han proveído de gran número de esos proyectiles".

No cabe duda, el combate del jueves 22 de abril y otros esporádicos anteriores al del lunes 10 de mayo, habían mejorado el control de tiro de las baterías, y permitido mejorar el alcance máximo de algunas de ellas. Pero también es acertado el comentario del corresponsal Horta de *El Nacional*, al margen de la distancia a que se colocaban los buques enemigos, con respecto a que la puntería de las baterías en el combate vespertino se dificultaba por el resplandor del Sol. Horta concluye su artículo:

> "Hemos tenido un simulacro un poco más serio que el del 22 del mes pasado. Y nada más. A este paso es probable que se pasen muchos meses para que el enemigo pueda destruir el Callao y nuestros buques".

Y también es pertinente el informe de B. Neto al prefecto de Lima, al comentar que "cada tiro del enemigo que salía corto, por la gran distancia a que se hallaba colocado, era contestado (por las baterías) con cohetes voladores y de China".

Cabe hacer notar que el torreón de señales de la Dársena sirvió de puesto de observación. Allí estuvieron el corresponsal Horta de *El Nacional*, el alférez de fragata Federico E. Matos de la *Unión*, los señores Leopoldo Oyague y Guillermo Freund de guardia, y Rosendo Melo de vigía, ayudando todos a contar los tiros del enemigo hasta el último disparo, que contabilizaron como 386, pero el mismo G. Riveros en su informe dice que fueron 416.

Si bien en esta oportunidad no publicó *El Peruano* las relaciones de las dotaciones de buques y baterías, de militares y ciudadanos que acudieron voluntariamente, con excepción del parte del jefe del Fuerte Ayacucho que sí lo hace, se puede apreciar que el lunes 10 de mayo hubo en él 220 personas, de capitán a paje, dentro de los cuales estuvieron el alférez de fragata Domingo Valle Riestra y 24 marineros, varios ciudadanos, entre ellos un niño de diez años. Hubo también empleados de la Secretaría de Guerra, soldados del Batallón de Artillería Naval, del

Batallón de Artillería de Plaza, y como agregados jefes y oficiales del ejército, practicantes de medicina, cadetes, paisanos, farmacéuticos, clases y soldados, amanuenses, etc.

Durante todo el periodo del combate, Piérola acompañado de varios secretarios de Estado, Estado Mayor y el ministro de Bolivia en Lima, señor Flores, recorrió todas las baterías y algunos buques de la escuadra, ocasión en la cual estuvo acompañado del secretario de Marina y el comandante general de Marina, pues estos dos jefes permanecieron en el *Limeña* todo el tiempo que duró el combate. Piérola pudo apreciar el entusiasmo y perfeccionamiento en la operación de las baterías y artillería naval. El corresponsal Horta comenta que el comandante Villavisencio de la *Unión*, y sus segundos Aljovín y Benavides recorrían el buque "animando a la tripulación, a pesar de que esta por sí sola no necesitaba emulación para batirse con esa bizarría de que ha dado ya elocuentes pruebas".

No se puede dejar de mencionar que la Compañía Salvadora y las Ambulancias prestaron oportunos y recomendables servicios, así como las compañías de bomberos. Sin embargo, el doctor Santiago Távara, ex combatiente en el *Huáscar*, ahora con el cargo de cirujano en jefe del Servicio de Sanidad del Callao, en su informe al jefe de Estado Mayor de las baterías, F. Alzamora, expresaba:

> "Al iniciarse este (el cañoneo) me constituí en el despacho de US. pidiéndole las facilidades telegráficas que con antelación había reclamado para mayor brevedad del servicio y con la respuesta de US., en que se refería lo que resolviera el señor Comandante de Armas, me fue necesario acudir personalmente a caballo a inspeccionar el servicio, sintiéndome satisfactorio decirle, que todos los cirujanos y practicantes que están bajo mi dependencia, así como las ambulancias civiles y militares han estado en sus puestos y cumplido su deber. En las baterías solo han ocurrido tres desgracias, causadas por una bomba, según consta de la relación adjunta; siendo los demás casos efectos de la imprudencia que solo se disculpan respecto de los heridos a bordo".

Entre las experiencias artilleras peruanas, están:

- Que el cañón Rodman del Fuerte Ayacucho, hizo 11 disparos con buena dirección y alcance, sobre todo los tres últimos que se hicieron con bomba. El cañón Blakely del mismo Fuerte, hizo 6 tiros de poco efecto, pero con buena dirección, particularmente el primero, siendo sensible que la distancia a que se encontraban los buques enemigos no hubiera sido menor de 4 600 metros, pues entonces se habría probado una vez más la fuerza de penetración de los proyectiles cilíndricos; que a esa distancia ya no producían efecto. Esa es la causa por que se hizo cesar el fuego con el Rodman, que cada vez daba nuevas pruebas de su alcance y resistencia.
- Que los Torreones "Manco Cápac" e "Independencia" solo hacían fuego cuando algún buque enemigo se colocaba a menos de 4 200

metros, como fue el caso del *Huáscar*.

– Que la pieza de barlovento de la batería "2 de Mayo", llegó a alcanzar 4 500 metros al disparar contra la *O'Higgins*, obligándola a retirarse a 4 800 metros. En otro disparo contra el mismo blanco, alcanzó 5 170 metros con 15° de elevación.

El ministro de Estados Unidos, I. P. Christiancy, en su informe del miércoles 12 de mayo al secretario de Estado Evarts, decía que el alcance de los cañones Rodman de a 500 libras y de los de a 1 000 resultó mayor que lo esperado, y en muchos casos los de a 500 libras excedieron a los buques enemigos. Informaba asimismo, que las baterías no tuvieron daños. La *Unión*, el *Oroya* y el *Chalaco* sufrieron leves averías, con pocos heridos, aunque según el Gobierno solo hubo 3 muertos, de los cuales 2 eran mujeres, y 12 heridos, principalmente paisanos, pero que los marinos americanos opinaban que las bajas debían ser mayores, y que a propósito las autoridades peruanas lo ocultaban.

En otra carta de Christiancy al secretario Evarts del lunes 7 de junio, informaba que continuaba el bloqueo del Callao y Ancón, y que los resultados de los dos bombardeos anteriores al primero de ellos, no tuvieron efecto decisivo alguno; "el daño hecho a la población y a los buques peruanos no llega a 1/10 del costo de la munición consumida por la escuadra chilena". Este comentario es interesante, porque si a los 416 tiros disparados el lunes 10 de mayo se le suman los 120 del jueves 22 de abril, se tienen 536 tiros, fuera de otros esporádicos en días intermedios y posteriores al segundo bombardeo, que no tenían resultado decisivo ni eficaz.

Por su parte, el ministro de Inglaterra S. St. John, en carta del lunes 24 de mayo al secretario de Relaciones Exteriores, informaba que el bloqueo del Callao y Ancón continuaba, y convencido de que el bombardeo solo tiene escasos resultados ha habido una calma casi perfecta por parte de la escuadra chilena. Lima continúa en calma.

El editorial de *El Peruano*, del martes 11 de mayo, decía:

> "Las dudas que manifestamos ayer de que la escuadra enemiga saliese del alejamiento y de la inacción, en que se había mantenido por más de 20 días, no las han desvanecido los sucesos de ayer.
>
> La segunda edición del simulacro de ataque efectuado por dicha escuadra, en los momentos en que escribíamos, confirma lo que dijimos, que con simulacros de esa naturaleza no se trataba más que de salvar las apariencias y que no había en los marinos chilenos la resolución y la entereza para empeñar un combate serio contra nuestras baterías, digno de una marina de guerra.
>
> Utilizando otra vez el largo alcance de su nueva artillería, los buques enemigos se han contentado ayer con repetir lo mismo que hicieron el 22: disparar a gran distancia, fuera del alcance de nuestros fuertes, los que al principio y al fin del cañoneo, para vergüenza de la marina chilena, se contentaron con responderles con cohetes, no habiéndoles honrado con

verdaderos disparos, sino cuando se atrevían, por pocos minutos, a abreviar algo esa distancia.

A pesar de esto, la certera puntería de nuestros artilleros y también el buen alcance de algunos de los cañones de nuestros fuertes, logró colocar algunos proyectiles en las naves chilenas, que es seguro les habrán causado daños de alguna consideración.

Los partes telegráficos que insertamos en otro lugar, consignando todos los pormenores del hecho, dan a conocer también cuáles han sido los buques chilenos en los que nuestros artilleros han vengado los pocos daños que han causado los suyos en algunos de nuestros transportes.

Ellos harán comprender a la nación chilena la inutilidad de sus hostilidades, si han de continuar reduciéndolas a hechos como el de ayer y el del 22 del pasado.

Pero está visto: la escuadra chilena no ha venido al Callao a llenar su deber, como todas las demás del mundo, en semejantes situaciones.

Su presencia en frente de nuestros fuertes, no tiene más objeto que acallar las murmuraciones del pueblo de Chile y alentarlo con la esperanza de que de un momento a otro hará uso de todo su poder contra nosotros.

Ese momento dudamos mucho, sin embargo, de que llegue jamás para la escuadra enemiga, que nada ha sabido rifar hasta hoy y que solo se pone en acción, cuando la inmensa desigualdad de fuerzas le da la seguridad del triunfo, o cuando no hay cañones que puedan contestar a los suyos.

Los de nuestros fuertes del Callao siempre la mantendrán a la más respetuosa distancia".

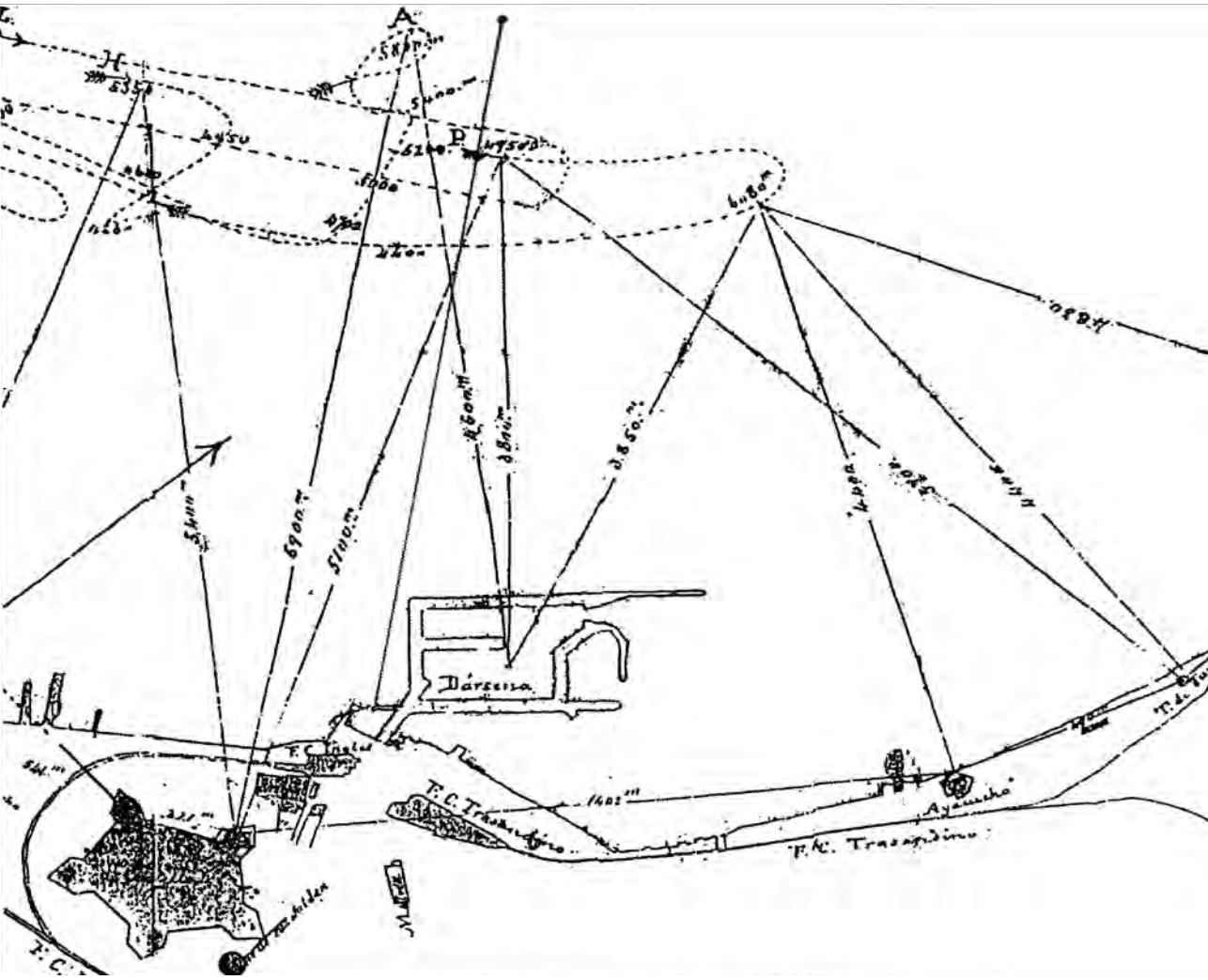
Finalmente, *El Peruano* en su editorial del sábado 15, entre otras cosas, se pronunciaba sobre el bloqueo:

"Mientras tanto esa escuadra que hace un mes debía, según los diarios de Chile, reducir a cenizas Lima y el Callao, apenas ha podido lanzar en dos ocasiones sus proyectiles sobre nuestro puerto, a una distancia en que no ha podido causarnos sino daños menores tal vez de los que ha recibido ella misma.

Reducida a la más humillante impotencia al frente de nuestros fuertes, se limita a cerrar la entrada del Callao y a hacer lo mismo con algunas caletas vecinas".

Sin embargo, es apropiado mencionar que en los días que siguieron al combate del lunes 10 de mayo, hubo otras acciones entre los buques chilenos y las baterías de costa, escaramuzas diríase, conforme a los telegramas oficiales entre B. Neto y el prefecto de Lima. Así, por ejemplo, el jueves 13 de mayo, la *Pilcomayo* dejó su fondeadero de San Lorenzo y mientras navegó frente a la bahía entre 12.05–2.12 p.m., hizo seis disparos contra la batería 2 de Mayo, que no fueron contestados, uno de los cuales alcanzó a herir a cinco de la dotación. Sobre uno de esos disparos, B. Neto comenta que "por cálculo del sonido puede asegurarse que se encuentra dicho buque a 4 456 metros distante de tierra". Habida cuenta de la velocidad del sonido en el aire, se deduce que el tiempo de vuelo fue de 13,1 segundos.

Otra de las escaramuzas está registrada en el Libro de Guardias de la *Unión*, el sábado 29 de mayo durante la facción del teniente 2do.



Croquis que muestra el área aproximada donde se fondeaban los torpedos en la bahía del Callao a fines de mayo de 1880. (Reproducido de Francisco Yábar Acuña. *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima, Fondo de Publicaciones de Intereses Marítimos, 2001).

Ramón Sánchez Carrión. Así consigna que a las 9 a.m. el *Huáscar* se desplaza hacia el Norte en demanda del Dique, pasando cerca de las baterías, pero que al regresar, las baterías del norte le hicieron algunos disparos que el monitor contestó, motivando que las baterías de Marina situadas en el muro de la Dársena secundasen el tiroteo, que duró de 10.30 a 11.30 a.m. Anota también, que desde un primer momento se une a la acción el *Angamos*, pero a mayor distancia, con una cadencia de tiro lenta. En la corbeta no se registró novedad. Los proyectiles consumidos: 22 bombas del cañón Armstrong; 6 tiros a bala y 2 a bomba del cañón Rodman.

La siguiente escaramuza se produjo el domingo 30 de mayo, conforme lo asienta el teniente 2º J. M. Ontaneda en el Libro de Guardias de la corbeta, haciéndose notar que ambas acciones de la batería 17 de marzo han sido mencionadas brevemente en páginas anteriores:

> "A las 6 a.m. se notó que algunas de nuestras lanchas pequeñas se batían, hacia el Norte, con una enemiga; después de media hora de tiroteo salieron de la Dársena y sobre la lancha enemiga la *Lima*, *Arno* y *Urcos* poniéndola en fuga hacia afuera y dirigiéndose a la *Pilcomayo* que venía en su auxilio, al pasar frente a la bahía, y estando a tiro de cañón se le dirigieron algunos disparos por la batería de la Dársena, y uno con el colisa de popa de este buque, sin resultado ninguno; la *Pilcomayo* contestó a estos tiros, entrando después el *Huáscar* y *Angamos*, generalizándose así el combate entre estos buques y la batería de la Dársena y los buques de nuestra escuadra; las baterías de la Plaza hicieron muy pocos disparos por estar los buques enemigos fuera del alcance de sus cañones. Durante el combate se mandaron embarcaciones a socorrer el *Pontón Nº 2* y al *Tumbes* los que se fueron a pique, salvándose solo sus tripulantes. A bordo no ha ocurrido ninguna novedad y solo se hizo fuego con la colisa de popa y el cañoncito Withworth que se colocó sobre el parapeto. Durante la mayor parte del combate estuvo a bordo el señor Comandante General de Marina".

Otro asiento interesante, en el Libro de Guardias de la *Unión*, firmado por el alférez de fragata Enrique Gamero, refiere que a las 10 a.m. del domingo 30 de mayo, la batería "Elías Aguirre" disparó un cañonazo contra la *Pilcomayo* que cañoneaba a las lanchas *Urcos* y *Arno*.

Asimismo, aparece en el Libro, el lunes 3 de junio, que "la gente se ocupó en sacar los cañones de la *Apurí*mac y en rastrear el anclote de la lancha *Lima* que se fue a pique la noche anterior".

El jueves 20 de mayo, el almirante Riveros destacaba en comisión al transporte *Amazonas*, en vista de la información recibida del cónsul de Chile en Panamá, alusiva a contrabando de armas para el Perú, a ser transportado en dos veleros: la goleta colombiana *Estrella* de 60 toneladas, y el bergantín–goleta peruana *Enriqueta* de 80 toneladas. Ante los indicios de que estos buques barajarían la costa del Ecuador en su travesía a la costa peruana el comandante del *Amazonas* recibió la tarea de interceptar y capturar ambos buques en su tránsito de Panamá a puertos peruanos, con el fin de impedir el contrabando de armas; y

destruir los medios de carguío de guano en las islas de Lobos, pero sin hostilizar a los buques neutrales surtos en ellas. De más está decir, que el bloqueo de Ancón obligaba a la permanencia de un buque, más la misión del *Amazonas*, quedarían para mantener el bloqueo del Callao cuatro unidades, de ahí que Riveros le fijara al comandante de aquel regresar al Callao en los primeros días de junio.

El *Amazonas* zarpó el sábado 22 de mayo con destino a Paita, adonde recaló el lunes 24 sin novedad. Después de reconocer los buques neutrales y colectar información sobre los veleros buscados, zarpó para Panamá reconociendo la costa intermedia y los buques neutrales que encontraba. Llegó el viernes 28 de mayo sin novedad. Permaneció hasta el 31 en espera de condiciones favorables para desbaratar el contrabando de armas que se rumoreaba estaría por salir, pero nada ocurrió. En su viaje de regreso al sur, reconoció varios puntos del litoral hasta llegar a Tumbes, en donde fue informado que la *Estrella* hacía dos días había descargado y zarpado. Se dirigió entonces a Paita y Lobos de Tierra sin novedad. En Lobos de Afuera destruyó elementos de carguío de guano y apresó a seis funcionarios y empleados peruanos, que no fueron enviados a Chile en calidad de prisioneros. Fondeó de regreso en Callao el miércoles 9 de junio, sin haber capturado a los dos veleros citados.

En el curso de este párrafo se ha mencionado nombres de las baterías, sea por cambio de los mismos o porque correspondían a nuevas. En ese sentido, por una Orden General del 28 de abril, el jefe de Estado Mayor de las Baterías del Callao, Alzamora, a la batería Rodman o Rímac en las inmediaciones del río de este nombre, se la denominó "Pacocha", en conmemoración al combate que librase el *Huáscar* con los buques ingleses en la revolución de Piérola en 1877, y la de La Punta de a 1 000 pasó a llamarse 2 de Mayo.

En cuanto a las nuevas, se construyeron y montaron siete en diversos lugares en el periodo 28 de abril a fines de mayo de 1880, y por supuesto no participaron en el bombardeo del lunes 10 de mayo, pero sí algunas de ellas en los tiroteos que sucedieron al 25 de mayo.

Cabe advertir que de junio en adelante, se dieron otros cambios en los nombres, en sus piezas y existencia de las baterías mismas.

BATERÍA DEL NORTE

– Arica, con dos Rodman/15". Estaba ubicada muy cerca de la batería "Pacocha". Su montaje a cargo de ingenieros, y fue financiada con recursos privados a iniciativa del hacendado Tenaud, como se ha explicado. Se le llamó "Arica" en homenaje a su histórica resistencia.

BATERÍA DEL MUELLE DÁRSENA (Muro Oeste)

– 17 de Marzo, con un Armstrong/70 lb y un Rodman/125 lb Su montaje y dotación a cargo del personal de la corbeta *Unión*. Estaba ubicada en las

inmediaciones del gasómetro. Su nombre en homenaje a la doble ruptura del bloqueo de Arica.

– Elías Aguirre, con un Rodman/125 lb y otro de menor calibre por colocar. Su montaje y dotación a cargo de los transportes *Oroya* y *Limeña*. Estaba ubicada en las cercanías del faro de la farola del Dársena. Su nombre en homenaje al 2º comandante del *Huáscar*.
– Otra sin nombre, con un Rodman/125 lb/10" que estuviera abandonado en torno al Torreón Manco Cápac. Su montaje y dotación a cargo de los transportes *Rímac* y *Chalaco*. Estaba ubicada en la mitad del largo del muro Oeste del Dársena.

BATERÍA DEL SUR

– Tarapacá, con un Vavasseur/300 lb/9" y un Rodman/500 lb/15", con sus cañones apuntando hacia la bahía. Su montaje a cargo de ingenieros. Estaba ubicada al Sur de la "Torre La Merced", en la posición que ocupase la batería "Abtao" en la guerra con España 1866. Su nombre en homenaje al combate de Tarapacá en noviembre 1879. El Vavasseur era aquella pieza retirada del Torreón Manco Cápac, con la idea inicial de montarlo en la *Unión*, pero que no se materializó. El Vavasseur tenía ánima rayada.
– Zepita, con dos Rodman/500 lb/15", con sus cañones apuntando a la Mar Brava. Estaba ubicada en la posición que ocupada por otra batería del mismo nombre en la guerra con España 1866. En julio se le cambió el nombre por el de Piérola.
– Chacra Alta, con dos Rodman/300 lb/15". Su montaje a cargo de ingenieros. Estaba ubicada en la playa Chacra Alta al Sur del Callao, en donde comienza el barranco hacia el Sur. Más tarde se le cambió de nombre por el de Bolognesi, en homenaje al héroe de Arica.

Los comandos y oficiales de las baterías, a fines de mayo eran:

BATERÍA DEL NORTE: Comandante General: coronel Pedro La Fuente

Fuerte "Ayacucho": Comandante: coronel José Longoria
Torre "Junín": sin datos.
Batería "Pacocha": Comandante: sargento mayor Demetrio Mantilla, reemplazando al coronel Elías.
La Torre. Posteriormente "Mantilla" pasó a la batería "Piérola" (ex "Zepita") 2º comandante, teniente 2º Elías Higginson.

BATERÍA DEL MUELLE DÁRSENA

17 de marzo:
Batería "Elías Aguirre": Comandante: teniente 1º Fermín Diez Canseco
Batería sin nombre (en construcción): sin datos.

BATERÍA DEL CENTRO: Comandante General: coronel Miguel Coloma

Torreón "Manco Cápac": Comandante: coronel Juan B. Huertas
Torreón "Independencia": sin datos.

BATERÍA DEL SUR: Comandante General: capitán de navío L. G. Astete

Fuerte "Santa Rosa": Comandante: teniente coronel Wenceslao Cayangos
Torre "La Merced": Comandante: teniente coronel Manuel Benjamín de la Barra
Batería "21 de Diciembre": Comandante: teniente coronel Mariano Bolognesi
Batería "Zepita" (después Piérola): Comandante: sargento mayor Demetrio Mantilla.

Batería "Tarapacá": Comandante: capitán de corbeta Francisco Charún
2º Comandante: capitán de corbeta Juan Duffóo
Jefe 1ª pieza: alférez de fragata Roberto Espinosa
Jefe 2ª pieza: Carlos Mifflin
Batería "2 de Mayo": Comandante: coronel Emilio Castañón
2º Comandante: capitán de corbeta Salomé Porras
Jefe pieza Sotavento: sargento mayor Julio de la Fuente
Jefe pieza Barlovento: teniente 2° Bernabé Carrasco

8.4.1 Bloqueo de Ancón y otras consideraciones[119]

Ya desde el lunes 10 de mayo se vivía en Ancón un clima de ansiedad al escucharse los disparos durante el bombardeo del primer puerto. Varios buques de guerra neutrales se habían desplazado a esta caleta, y los mercantes neutrales la usaban como puerto mayor, por ser estación intermedia del ferrocarril Lima–Chancay.

En la tarde del martes 11 de mayo, cumpliendo las órdenes del almirante Riveros, se presentó en Ancón la corbeta *O'Higgins*. Una embarcación con bandera de parlamento atracó al muelle y el oficial parlamentario se dirigió a la capitanía, en donde entregó al jefe militar y civil, comisario Francisco J. Arana, la notificación de bloqueo, que decía:

> "Vengo, por orden superior, a establecer el bloqueo de este puerto y caletas vecinas, concediendo un plazo improrrogable de ocho (8) días, para que los buques neutrales desocupen el fondeadero.
>
> Hago presente a US. que mis instrucciones me imponen el deber de impedir, en cuanto me sea posible, el servicio de este ferrocarril, y haré fuego sobre él siempre que lo vea en movimiento.
>
> Las agresiones que desde tierra se intenten contra esta u otra nave del bloqueo, me obligarán a romper fuego sobre la población sin previo aviso. Fdo. *JORGE MONTT*".

En el mismo día Arana acusaba recibo a Montt del contenido de la notificación y concluía:

> "Como la notificación de US. contiene un punto dudoso, pues dice que las fuerzas bloqueadoras harán fuego sobre el ferrocarril, si este funciona, pero no expresa cuándo, si durante o después del plazo, dígnese aclarar este punto, que es, en mi concepto de suma importancia".

Montt contestó el jueves 13 de mayo a la solicitud de aclaración por parte de Arana, sobre si el plazo de ocho días se extendía o no al libre tráfico del ferrocarril, diciendo:

> "Conforme a las instrucciones que tengo, debo hacer efectiva la suspensión de los trenes, desde el día de la notificación del bloqueo; sin embargo, en obsequio de los neutrales, durante el plazo señalado, podrán traficar los carros de pasajeros, previo aviso anticipado de los días y horas de salida. Y agregaba, haber recibido instrucciones para permitir el tráfico del ferrocarril durante el plazo concedido a los buques neutrales para dejar el puerto".

El plazo se cumpliría, pues, el miércoles 19 de mayo al ocaso del sol, según dato del comandante del buque americano *Alaska*. Sin embargo, un telegrama de las 2.50 p.m. del lunes 17 de mayo del corresponsal Bello para *La Patria*, informaba que a esa hora la *O'Higgins* hacía fuego a los pasajeros que venían por el camino de Chancay. Este último puerto se convertía, pues, en el último punto por donde las actividades comerciales de todo orden de la capital, con el exterior podían desarrollarse, por lo menos contando con un medio de transporte masivo como era el ferrocarril, que no lo había por el sur. El bloqueo de Chancay también estaba previsto, y se implantaría en breve. El martes 11 de mayo el corresponsal Bello telegrafiaba a *La Patria* la llegada de Piérola y su regreso a Lima por tren extraordinario.

Por otro lado, *El Peruano* del miércoles 18 de mayo, publicaba la resolución suprema de la Secretaría de Marina del viernes 14 de mayo, en estos términos:

> "Siendo conveniente en razón de las circunstancias actuales constituir en el distrito y puerto de Ancón, un funcionario especial que centralice las atribuciones de las autoridades militares y políticas en dicha localidad: Créase transitoriamente y bajo la denominación de Gobernador del puerto de Ancón, una autoridad que dependa inmediatamente del Supremo Gobierno y a la cual quedarán subordinadas todas las otras autoridades locales, militares y políticas; nombrándose para ejercer dicho cargo al capitán de navío Pedro Federico Suárez, con el haber de 25 libras esterlinas mensuales, durante la guerra, aplicándose este gasto a las extraordinarias del ramo de Marina.- Rúbrica de S.E. *VILLAR*".

El comandante Suárez se desempeñaba en ese momento como subjefe del Estado Mayor de las Baterías del Callao. Cabe mencionar que en meses anteriores se tuvo en mente instalar una batería de defensa del puerto, lo que no se llegó a materializar.

Se puede apreciar que la campaña sobre Lima se hacía cada vez más real, demandando mayor concentración del Gobierno en su defensa. Con anterioridad se ha manifestado el tiempo que consumían las diversas autoridades del Gobierno, en una serie de actos administrativos, con descuido del tema central: la guerra, y en este caso particular la defensa de Lima. En ese sentido el prefecto y comandante general del departamento de Lima, Juan Martín Echenique, con fecha sábado 15 de mayo, promulga un Reglamento de Operarios y Sirvientes, con 23 artículos, regulando su inscripción, incorporación, derechos y deberes de ellos y de los patronos, etc. En el artículo 23 eximía de estas obligaciones a los asiáticos y peones de labranza, respecto de los cuales se expedirían otros reglamentos.

Igualmente, en la carta de St. John antes mencionada, este decía que el Gobierno probablemente enterado de los malos efectos de sus muchos decretos, no los está cumpliendo con energía, y el comercio

minorista está asumiendo su aspecto normal, pero el mal resultado permanece, pues ya los comerciantes han enviado órdenes deteniendo los envíos de víveres destinados a la capital.

Con el bloqueo todos los negocios están suspendidos, esperando ansiosos noticias del sur, y hablan de victoria asegurada en el sur, aunque solo pocos la esperan realmente.

En otra carta del miércoles 12 de mayo, St. John manifiesta que tiene el sentimiento de informar que el accionar de las autoridades revolucionarias en esta República, "nos hace temer que pronto tendremos una especie de Comuna organizada bajo la dirección Suprema del Sr. Piérola". Pero agregaba que en su carta del miércoles 10 de marzo ya había informado de las medidas adoptadas por el Gobierno para arruinar a los principales bancos de Lima, llevadas a cabo por la captura de los locales de dos de los principales bancos (Banco Nacional y Banco del Perú), bajo la presunción de que estas dos instituciones eran deudoras del Gobierno en casi un millón de libras esterlinas, cuando en verdad era el Gobierno el que estaba muy endeudado con los bancos. El objeto es, evidentemente, arruinar a la clase financiera, a quienes los pierolistas miran como sus enemigos. Desde el anuncio del bloqueo del Callao, el Gobierno ha promulgado decretos que fijan el precio tope de los víveres y demás artículos domésticos necesarios, incluso de aquellos que se importan del extranjero. El máximo es de 25% menos que el precio mayorista, de manera que cumplir las provisiones de los decretos significará arruinar a los comerciantes, y menciona que ya la policía ha decomisado los víveres de varias tiendas chinas y peruanas, vendiendo la mercadería a la plebe a mitad del precio de costo, en tanto que los extranjeros que negocian víveres están cerrando sus almacenes. Los funcionarios del Gobierno parecen no entender que estas medidas violentas impedirán en el futuro la importación de alimentos del exterior. "Me temo, decía, que la etapa siguiente será un pillaje organizado, bajo el pretexto de asegurar lo indispensable de los pobres para vivir".

También dice que se habla de préstamos forzosos, y el mes pasado (abril) el prefecto de Tacna comenzó a cobrar por la fuerza a firmas inglesas en esa ciudad, obteniendo unas 1 600 libras de dos de ellas por ocupación militar de sus locales. "He señalado, decía, esta ruptura del Tratado al Gobierno, y estoy insistiendo en la reparación que se está haciendo, pero con poca esperanza de éxito. Como los partidarios de Piérola son abiertamente hostiles a los extranjeros y gozan mostrando su odio particularmente a los ingleses. Mas insisto en reparación en este caso, pues parece evidente que el Gobierno intenta imponer préstamos forzosos en todo el país, y las fortunas de los extranjeros están abiertamente amenazadas".

Luego St. John refiere que desde su informe del miércoles 28 de

abril, pocos han sido los hechos de guerra, habiendo ocurrido en el Callao varios intercambios de tiro (ya tratados) entre las baterías y la escuadra chilena "sin resultados importantes". Ancón, el puerto que tiene conexión ferroviaria con Lima, está bloqueado desde ayer (11 de mayo) por los chilenos, de manera que todas las mercaderías o víveres deben ser traídas a la capital en un largo viaje por tierra. El vapor de hoy probablemente será el último en atender directamente el correo. "En el futuro dependeremos de la ayuda de nuestros buques de guerra para recibir y enviar nuestra correspondencia", concluía.

8.4.2 25 de mayo: nuevo combate con lanchas–torpedo chilenas[120]

El comandante general de Marina había dispuesto desde el lunes 17 de mayo que cada vez que las lanchas a vapor salieran a cumplir determinadas comisiones en la bahía, debían hacerlo a órdenes de una persona entendida en los procedimientos que se llevarían a cabo, no dejándoseles salir mientras no se presentase al mayor de Órdenes del Departamento.

En la Secretaría de Estado de Fomento, había una Sección Especial encargada de la Defensa Submarina de la bahía del Callao, a cargo del ingeniero Eugenio de Rurange quien, en las primeras horas de la noche del lunes 24 de mayo ordena por escrito a don Pedro Bernales (ex alférez de fragata), que salga esa misma noche al mando de la lancha *Callao* a fondear dos torpedos (minas) en la dirección verdadera 308°,5 (calculada por el autor) de la torre del reloj del muelle Dársena, a unos 6 000 metros de distancia y en una profundidad no menor de 26 metros (14 brazas). Conviene aclarar que la zona en donde se haría esta operación quedaba al oeste de aquella a la que habían enmendado fondeadero los buques neutrales: de guerra, mercantes, pontones y dique, aproximadamente en el paralelo de la boca del río Rímac, como se explicara al tratar del combate naval del jueves 22 de abril. Sin embargo, con respecto al dique flotante hay un hecho que no fue comentado por la prensa de la época, pero que las autoridades navales habían tenido en consideración, tal como se comentó en el párrafo 8.2.1 respecto del oficio del comandante general de Marina del domingo 18 de abril al gerente del dique sobre el fondeadero a ocupar a raíz del bloqueo. Sin embargo, el domingo 23 de mayo, García escribe al gerente:

> "Como consecuencia de las últimas bravezas del mar, ha cambiado el dique de situación, varándose por dos veces; sírvase US. decirme las condiciones en que se encuentra respecto a su seguridad y estado actual de sus fondos e igualmente si en armonía con lo ordenado por esta Comandancia General en oficio del 18 de abril último, ha determinado US. fondear el dique en lugar aparente, protegido por las baterías del Norte, y si las bombas (hidráulicas)

quedan expeditas para funcionar, o si con la oportuna precaución empleada por US. anteriormente se impedirá que el dique pueda ser tomado por los enemigos".

No se conoce la respuesta, pero en las Memorias de R. de Lisle, oficial del H. M. S. *Shannon*, hay comentarios al respecto. Así, dice que a consecuencia de la fuerte marejada del miércoles 5 de mayo, el dique flotante garrea y para impedir que se destrozara en las rompientes se le hunde en una profundidad de 2 1/2 brazas. El lunes 10 de mayo, del *Shannon* se envía una brigada para intentar sacarlo de la varada, lo que logran no sin gran esfuerzo con la participación de los medios proporcionados por los propietarios del dique. Posteriormente, el miércoles 12 de mayo, otra marejada aún más fuerte que la anterior, que hacía balancear entre 20/30° a los buques fondeados frente al Rímac, hace garrear el dique que queda al garete, y se le hunde antes de que llegue a la rompiente. Recién el sábado 22 de mayo, del *Shannon* se envía otra brigada en la madrugada que logra reflotar el dique y fondearlo en una profundidad de 5 brazas, a unos 2 000 metros de la boca del Rímac, según la *Rivista Marittima*. Hecho este paréntesis se verán los sucesos materia de este párrafo.

A eso de las 8 p.m. del lunes 24, Bernales se presenta al mayor de Órdenes del Departamento, capitán de navío Emilio Díaz, con la documentación correspondiente, quien cita a los tenientes segundos José Gálvez y Julio Benites, que tendrían a sus órdenes las lanchas *Independencia* y *Resguardo*, respectivamente, asignándoles verbalmente la misión de escoltar y proteger la lancha *Callao* durante el cumplimiento de la tarea asignada, mencionando Benites en su parte, que entre las instrucciones dadas por Díaz estaban: "que si divisaban algún buque o lancha enemiga, suspendieran la ejecución y últimamente proteger a la lancha *Callao* y evadir cualquier combate". Gálvez tendría el mando de la unidad de tarea.

Según el comandante del *Rímac*, H. Cáceres, la *Independencia* era la mejor lancha que había entre las de ronda, tanto por su construcción cuanto por su alistamiento, en razón de que de dicho transporte había estado encargado de su reparación en la cual pusiera especial esmero, montándole en el castillo de proa uno de sus cañones Blakely de a 12 libras, y en la popa una ametralladora de cinco cañones. Para el primero le suministró ocho cargas a bomba y para la segunda catorce cacerinas cargadas y finalmente, en popa un torpedo de mecha de 50 libras (20 kg). La lancha *Resguardo* solo montaba una ametralladora.

En cuanto a la dotación de la *Independencia*, estaba formada por personal del monitor *Atahualpa* y del transporte *Rímac*. De parte del primero eran el teniente 2do. José Gálvez, el guardia marina Emilio San Martín y el practicante de medicina voluntario Manuel S. Ugarte, más

nueve tripulantes; y otros cuatro del transporte, con sus rifles, dando un total de 16.

En cuanto a la lancha *Resguardo*, su personal era: teniente 2do. Julio Benites del *Atahualpa* y el aspirante Nicanor Goicochea del *Talismán*, a cargo de la ametralladora, más ocho tripulantes del mismo transporte, de los cuales cinco estaban armados con rifles Remington. En la lancha *Callao*, el personal consistía de cinco individuos cuya procedencia no se ha podido definir, y sin armas menores, aun cuando Bernales las había solicitado al secretario de Gobierno y al mayor de Órdenes del Departamento. A la salida Gálvez dispuso se entregase dos rifles a la lancha *Callao*. Según manifestación de Bernales, fueron devueltos a la *Independencia* en cuanto iniciaron el regreso a puerto.

Es interesante el oficio del comandante del *Atahualpa*, Raygada, del lunes 14 de junio, por el que remite al juez fiscal los datos personales de los embarcados en la lancha *Independencia*, pues hace referencia a un "Libro Matriz" que se llevaba a bordo, en el que se registraban los datos personales de los miembros de la dotación, y en este caso específico de aquellos que se embarcaron espontáneamente en la noche del 24 en dicha lancha. El comandante del *Rímac*, Cáceres, en su oficio del miércoles 9 de junio al juez fiscal, también hace referencia a un "Libro Matriz", del cual suministra los datos de quienes embarcaron en la citada lancha. Esta es la primera noticia que se tiene de la existencia de tales libros en los buques, que lamentablemente no existen en archivo alguno, pues su consulta permitiría dilucidar muchas interrogantes sobre las tripulaciones de los buques durante la guerra. Las acciones en la madrugada del 25 de mayo, tuvieron en realidad dos etapas. La primera, que se relaciona con los hechos que condujeron a la pérdida de la *Independencia*, y la segunda que se relaciona con la participación posterior de otras lanchas de ronda. A continuación se tratará de la primera etapa.

Las tres lanchas salieron del muelle Dársena a eso de las 10.40 p.m. del lunes 24 y se dirigieron a la posición anteriormente señalada, alcanzándola a las 11.05 p.m. aproximadamente. Durante el tránsito, la *Independencia* hacía de guía, la *Resguardo* por estribor a unos 20 metros de distancia en línea de frente, y a retaguardia a unos 80/100 metros la *Callao*, que tenía a la *Independencia* por la amura de babor y a la *Resguardo* por la amura de estribor.

Ya en posición, Bernales procedió a fondear el primer torpedo, manteniéndose las otras dos lanchas sobre sus máquinas, luego de lo cual Bernales se dirigió a fondear el segundo torpedo. Al término de la operación, Bernales observó que las lanchas de escolta estaban a unos 900 metros. Esta separación también la notaron Gálvez y Benites, por lo cual este último recibió la orden de buscar a la *Callao*, cumplido lo cual

se reunieron las tres a eso de la 1.10 a.m. del martes 25, y acordaron regresar al fondeadero no sin antes dar tiempo para que la caldera de la lancha *Resguardo* levantara la presión de vapor a la necesaria para proseguir la navegación.

A raíz de los sucesos del 25, el comandante general de Marina, designa al capitán de corbeta Manuel N. Alzola, ayudante de la Comandancia General de Marina, como juez fiscal para que practique una sumaria investigación con el fin de obtener un exacto conocimiento de los motivos que ocasionaron la pérdida de la lancha *Independencia*, y como escribano al amanuense de la Intervención de Arsenales D. Leopoldo Arteaga, quienes se reúnen y acuerdan "guardar sigilo y fidelidad" en todo cuanto actuasen para cumplir el encargo. Por otro lado, el mismo 25 se nombra como juez fiscal al teniente 2º Gervasio Santillana, y al guardia marina José A. Morante, ambos del *Oroya*, con el fin de establecer el grado de merecimientos de los tripulantes de la lancha *Independencia* en el combate del 25 de mayo. También adoptan el acuerdo de reserva. No cabe duda que este compromiso contribuyó a que la prensa de la época no dispusiera de todos los elementos de juicio cuando difundió la acción heroica de Gálvez.

Como se puede apreciar, hubo dos investigaciones para los fines anotados. El expediente contiene los interrogatorios a los sobrevivientes de la lancha *Independencia*, incluido el teniente Gálvez, a los patrones de buques neutrales, a los partes de los diversos comandos y de las lanchas *Resguardo*, *Callao*, *Arno* y *Urcos*, y otros informes. No hubo un veredicto de parte de la Sumaria practicada por Alzola, pero todas las manifestaciones pasaron a la atención de Santillana, quien después de pedir a los protagonistas su ratificación y/o modificación de aquellas, eleva el lunes 28 de junio, a la Secretaría de la Comandancia General de Marina, el expediente compuesto de 165 fojas, incluido su veredicto sobre las causas de la pérdida de la *Independencia*, y teniendo en consideración que ella refleja con suficientes elementos de juicio lo acontecido en la noche del lunes 24 al martes 25 de mayo de 1880, se reproduce a continuación, advirtiendo, sin embargo, que los comentarios que aparecen entre paréntesis son del autor en interés de un mejor entendimiento de la Sumaria.

> "A las 10.40 p.m. del 24 de mayo último, salieron del Muelle de Piedra (Dársena) las lanchas *Independencia* y *Resguardo* convoyando a la *Callao* que debía fondear dos torpedos automáticos.
>
> A la 1.30 a.m. (del 25) al centro de la bahía, como a tres y media millas del punto de partida, ocupados de la comisión (de) que habían sido encargados; avistó la *Independencia* que estaba de descubierta luces, y tomándola por cambio de señales entre embarcaciones enemigas hizo fuego sobre ellas disparando hasta cuatro tiros con el cañón que montaba a proa; después de los cuales las embarcaciones enemigas desaparecieron y el cañón quedó en

estado de no seguir haciéndose uso de él; por haber fallado los cáncamos a que se aseguraban los bragueros (en contradicción al esmero mencionado por el Comandante del *Rímac).*

Estos hechos coincidieron con el de haber llenado su cometido la *Callao* y los jefes de las lanchas acordaron: reconocer la parte de la bahía a sotavento (entre el norte y el este) de los buques neutrales y tomar la playa (es decir la costa, según Benites) en busca de protección de la batería del Norte (Ayacucho, Junín y Rímac o Pacocha) terminando así su cometido. Atravesaban en convoy las tres embarcaciones (según Benites en columna en el orden: *Callao*, *Independencia* y *Resguardo*) los últimos buques (neutrales) hacia la playa y la *Independencia* creyendo ver una embarcación menor sospechosa, se separó del convoy gobernando a reconocerla (según Bernales, *Callao* y *Resguardo* navegando al sur a lo largo de la costa y la *Independencia* en diagonal para pasar entre un pontón y el dique). Las lanchas enemigas muy superiores por su andar y construcción especial para el servicio militar a que están destinadas, acechaban a las nuestras sin ser vistas; apercibidas de la evolución que hizo la *Independencia* la atacaron presentándosele la *Guacolda* que les cortaba la retirada por el lado de tierra y sobre la que la *Independencia* puso la proa rompiendo sus fuegos de fusilería, ametralladora y un cañonazo después de haber logrado asegurar este con los palanquines y línea de la corredera. Empeñado el ineludible combate por la lancha *Independencia* fue atacada por la más fuerte, la *Janequeo* (identificada por sus dos chimeneas) que con vertiginosa rapidez se lanzó, no con el intento de aplicarle un torpedo sino de abordarla, por los preparativos y voces de mando que de uno de los buques neutrales oyeron en esa lancha. La embestida fue oblicua sobre la aleta de babor quedando atracadas las lanchas e iniciada la lucha de cuerpo a cuerpo (intercambio de tiros con armas menores). El teniente Gálvez, jefe de la *Independencia* viéndose perdido apeló al heroico y único recurso que le quedaba. Llevaba a popa un torpedo de tiempo cargado con treinta y dos libras (Gálvez en su parte dice 100 libras y el comandante del *Rímac* dice 50 lb) de pólvora común. Encendiendo la mecha a la luz (con la llama) de una lámpara, lo tomó en peso ayudado por el practicante de medicina señor Manuel S. Ugarte y esperaron al proazo de la lancha enemiga para lanzarlo. Temeroso Gálvez de que la duración de la mecha diese tiempo a los enemigos para evitar su efecto, le descargó dos tiros con una carabina Winchester (unas versiones dicen revólver pero Gálvez en su parte dice solo con 'el arma que tenía' produciendo la explosión que destrozó la popa de la lancha *Independencia*, dando muerte e hiriendo gravemente a los que en ese sitio se encontraban y concluyendo por sumergirse tan heroicamente. La lancha enemiga sin gobierno pudo llegar, debido al aislamiento de sus compartimientos, al costado de uno de los buques neutrales donde sus tripulantes encontraron asilo; así que se sumergió, no sin perder algunos de sus tripulantes, y tener otros heridos. La *Guacolda* se entretuvo en recoger a nuestros náufragos en número de siete, entre ellos al heroico teniente Gálvez, y (otros) seis fueron recogidos por embarcaciones de los buques neutrales: *Amistad* y *Mayro*; desapareciendo en tan gloriosa acción el guardia marina Emilio San Martín (natural de Moyobamba, símbolo de la solidaridad nacional de los peruanos oriundos de la región de la selva, comenta Basadre), practicante de medicina Manuel S. Ugarte (natural de Arequipa) y timonel de combate Andrés Gouden (natural de Francia).

Acción del 25 de mayo de 1880 entre la lancha peruana *Independencia* y las chilenas *Guacolda* y *Janequeo*. (Óleo de Guillermo Spiers reproducido de: Fernando Casaretto Alvarado. *Centro Naval del Perú - 100 años*. Lima, Imprenta de la Marina de guerra del Perú, 2000).


Spitfire





Lancha torpedo *Guacolda* que participa del asedio al Callao. A la distancia se ve al *Blanco Encalada*. Acuarela. (Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy* & *the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries* & *watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).

Corbeta chilena *O'Higgins* bloqueando Ancón, 26 de mayo de 1880. Acuarela. (Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy* & *the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries* & *watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).



Capitán de navío Emilio Díaz, mayor de Órdenes del Departamento (Archivo Histórico de Marina).



Teniente segundo José Gálvez, comandante de la lancha *Independencia* (Archivo Histórico de Marina).



Guardiamarina Emilio San Martín (Archivo Histórico de Marina).



Practicante de medicina Manuel Sebastián Ugarte y Moscoso (Reproducida de Ugarte y Chamorro, Héctor. *Manuel S. Ugarte, héroe nacional*. Lima, 1966).

El 25 de mayo de 1880, la lancha *Independencia,* que por encargo del mayor de Órdenes escoltaba la lancha *Callao*, es atacada por las *Guacolda* y *Janequeo.* Gálvez hace estallar un torpedo y hunde a la *Janequeo,* a costa de su propia nave. San Martín y Ugarte perecen en la acción. Gálvez sobrevive aunque gravemente herido.

La lancha *Resguardo,* que a la distancia de 400 metros sostuvo fuego de ametralladora y fusilería sufrió una interrupción en su ametralladora y considerándose impotente, después de haber visto desaparecer a la *Independencia* y que solo habían quedado las dos enemigas (de primera impresión); optó por protegerse hacia las baterías de Pacocha (Rímac) , para esperar refuerzos o varar la embarcación en caso de ser atacadas. Los refuerzos (se refiere a la *Arno* y *Urcos*) salieron aunque no con la celeridad que el patriotismo exige; por la diferencia de elementos navales, concentráronse a la lancha enemiga en el lugar del suceso sin que se explicara quizá lo ocurrido en acción tan grandiosa que no duró más de diez minutos; pues no prestó protección alguna a sus compañeros y huyó precipitadamente (la *Guacolda*) de la persecución de nuestras lanchas, que cesaron sus fuegos y la caza una vez que la lancha enemiga los hizo inútiles por su gran superioridad de andar. Cruzaron (la *Arno* y *Urcos*) en todas direcciones e inquirieron datos, pero sin resultado alguno pues la precipitación con que se sucedieron los grandiosos hechos de que hago referencia fueron tan rápidos, y especiales las circunstancias en que se realizaron; que todos los ánimos quedaron absortos con el grandioso hecho que sin detalles se conociera desde el primer momento. Tal era el esplendor de su magnitud. Callao, junio de 1880. *GERVASIO SANTILLANA*".

En su informe del martes 25 de mayo al almirante Riveros, el comandante de la *Janequeo*, teniente Señoret, comenta que él logró colocarse por la aleta de babor de la *Independencia* aplicándole y haciendo estallar bajo su popa el torpedo de botalón de estribor, pero que:

"Simultáneamente, con la explosión de este torpedo, tuvo lugar otra sobre el salón de los fuegos (sala de calderas), a estribor de la *Janequeo*, cuyas consecuencias fueron fatales para las lanchas. Al abordar al enemigo pudo notarse en su popa un hombre (teniente Gálvez) que sostenía en sus manos un objeto de medianas proporciones, lanzándolo luego sobre la *Janequeo*".

Así, pues, de los partes, y declaraciones de los participantes, queda claro que solo escucharon una explosión, que en realidad fueron dos simultáneas que llevaron a la pérdida de ambas lanchas con poca diferencia de tiempo, como se ha visto.

El almirante chileno al informar al ministro de Marina el miércoles 26 de mayo sobre este encuentro, dice haber ordenado instruir el Sumario correspondiente, elevando el sábado 19 de junio el fallo del fiscal sobre la pérdida de la *Janequeo*, en los términos que siguen:

"Los tres (se refiere a declaraciones de los únicos tres tripulantes testigos que estaban en la cubierta) aseguran que vieron la explosión del torpedo de la *Janequeo* tener efecto a alguna distancia de la lancha, por el costado de estribor, levantando una columna de agua, casi bajo la popa de la lancha peruana; aseguran también que vieron a uno de los tripulantes de la *Independencia* levantar en sus brazos y arrojar sobre la *Janequeo* un objeto que hizo explosión en la cubierta de esta, casi 'simultáneamente' con la explosión del torpedo chileno y produciendo la destrucción de esa parte de la lancha: es, pues, probado que la *Janequeo* se perdió por los efectos de un torpedo enemigo, arrojado sobre ella durante la acción con la lancha peruana *Independencia*".

Que en la bahía solo se sintió una explosión lo confirma también el teniente J. M. Ontaneda, oficial de guardia en la corbeta *Unión*, del lunes 24 al martes 25 de mayo, al anotar en el Libro de Guardias:

> "De 2 a 3 a.m. (del 25) se oyeron algunos tiros de cañón por el Norte, acompañados de tiroteo de fusilería, lo que terminó con una fuerte detonación".

Ahora bien, es apropiado aclarar que Benites al notar que la *Independencia* era atacada por dos lanchas enemigas, enrumba con la *Resguardo* hacia el lugar del combate y abre fuego contra el enemigo, hasta que escucha una explosión de tipo torpedo por el lado de la *Independencia*. Benites ordena alto el fuego por un momento, pero al volver a distinguir al enemigo, dispone continuarlo hasta que el aspirante Goicochea informa de la falla en la ametralladora, aparte de la escasez de munición para rifle. No viendo más a la *Independencia,* Benites enrumba hacia la costa para vararla en caso de que el enemigo intentase capturarla, pero al notar que nadie lo persigue se aguanta frente a la batería Rímac, en donde permanece a la espera de alguna de las lanchas de ronda para recibir municiones, pero después de una hora de espera, enrumba hacia el puerto, encontrando en el camino a la *Callao*, que también esperaba por lo mismo. Ambas se dirigen al muelle. Hasta aquí la primera etapa, aunque procede recalcar que las tres primeras lanchas no salieron para hacer ronda sino para cumplir con la tarea de sembrar minas en la bahía del Callao.

En la segunda etapa, hay otros factores. En efecto, ya en puerto la *Resguardo* recibe 12 hombres de la guarnición y zarpa hacia el norte por orden del capitán de navío Miguel Ríos, segundo jefe del Arsenal, hasta la boca del río Rímac, y sin haber avistado restos de la *Independencia* regresa al muelle, en donde Benites se reincorpora al *Atahualpa*, dejando la lancha a cargo del aspirante Goicochea.

Por otro lado, el mayor de Órdenes del Departamento, Díaz, dio instrucciones verbales al jefe de Ronda teniente 1º Alejandro Roldán para proteger a las tres lanchas citadas, enterándolo de la misión que se les había confiado, y asignándole las lanchas *Arno* y *Urcos* para dicha comisión. La primera estaba al mando del mismo Roldán, quien llevaba al guardia marina Campos (podría ser el aspirante Felipe del Campo del *Chalaco*) con gente del *Chalaco* y al alférez (Domingo) Valle Riestra (de la *Unión*) con la guarnición. Por otro lado, la *Urcos* estaría bajo el mando del teniente 1º Manuel Cosme de la Haza, de la dotación del *Limeña*.

El teniente Roldán zarpó con la *Arno* pero permaneció fondeado frente a la boca de la Dársena en espera del resultado de la misión de las tres primeras lanchas. El mayor de Órdenes, Díaz, al escuchar los cañonazos y fuego de ametralladora, da instrucciones para el zarpe. Roldán también escucha cañonazos a las 2 a.m. del 25 de mayo, luego a las 2.30 a.m. hacia el oeste de la Dársena, y a las 3 a.m. oye también el

tiroteo de fusilería en la zona entre el dique flotante y la costa, y entonces zarpa acompañado de la lancha *Urcos*, que le sigue las aguas. Al salir se encuentran con la *Callao* (que venía de su viaje inicial), indicándole Bernales a Roldán que corte la retirada del enemigo por el costado de afuera, continuando su viaje al muelle. Ya en el muelle, Bernales informa al capitán de navío Miguel Ríos sobre lo sucedido, quien junto con los comandantes Leandro Mariátegui y Alzola, le proporcionan 10 soldados de guarnición de la Dársena, con los cuales zarpa la *Callao* con órdenes de Ríos de reconocer la costa hasta la hacienda Bocanegra. Bernales zarpa y ya en las proximidades de dicha hacienda, a unos 2 000 metros al norte de la boca del río, es rechazada por fuerzas de guarnición, que no respetan su identificación y regresa al puerto.

Roldán, ante las indicaciones de Bernales, enrumba con la *Arno* y la *Urcos* en dirección al dique fondeado a sotavento de la bahía, llegando a distinguir por el sur de aquel una lancha que navegaba hacia afuera a unos 200 metros y suponiéndola enemiga (era la *Guacolda*), la *Arno* y la *Urcos*, abren fuego de cañón, ametralladora y rifle, recibiendo en contestación solo fuego de fusilería; la *Arno* persigue a la *Guacolda*, que logra escapar merced a su superior andar, y ante informaciones sobre la captura de la *Independencia* y después de reconocer las inmediaciones del dique, ambas lanchas regresan al fondeadero, aunque la *Urcos*, por falta de vapor, se aguanta cerca de la farola de la Dársena.

Poco después, mientras el teniente Roldán está en tierra dando parte de lo acontecido, el comandante general de Marina ordena al guardiamarina Campos zarpar con la *Arno* hacia el norte para reconocer la costa, en el supuesto de que la *Independencia* se hubiera varado. Esta orden se la comunica Campos al teniente de la Haza de la *Urcos*, por lo que ambas lanchas zarpan para reconocer la costa hacia el norte, y estando frente a la hacienda Bocanegra encuentran a la lancha *Callao* en viaje de regreso a la Dársena después de haber sido rechazada por la guarnición en Bocanegra (en su segunda salida). Por otro lado, luego de que la *Urcos* termina de suministrar agua a la *Callao*, acuerdan los comandos de las tres lanchas efectuar indagaciones en los buques fondeados. Así, conversan con gente del vapor *Laura*; con el guardián del dique que les confirma la pérdida de la *Independencia* por explosión de su propio torpedo y también está seguro que una de las lanchas enemigas se había desatracado del pontón *Shutt* y *Garland*, desapareciendo completamente al costado de una de las chatas fondeadas, "después de transbordar su tripulación a un bote tomado por ellos". Está claro que esta lancha era la *Janequeo*. De la Haza, sin embargo, no satisfecho con estos datos, envía al capitán Pejovés de la guarnición al vapor *Laura*, cuyo capitán le comenta varios hechos que Pejovés retransmite textualmente:

> "Un convoy de tres lanchas (*Independencia, Resguardo* y *Callao)* a vapor pasaba cerca del buque a eso de las 3 a.m. cuando de improviso fueron atacadas por otras dos (*Janequeo* y *Guacolda*) salidas de entre los pontones que cortaron (interceptaron) a la *Independencia*. Después de algunos instantes de un nutrido fuego por ambas partes, el oficial que mandaba la última disparó su revólver sobre un torpedo que tenía a popa verificándose su inmediata explosión. Las lanchas chilenas huyeron entonces en distinta dirección y después solo vi algunos hombres en el agua que recogí y mandé a tierra por ser tripulantes de la *Independencia*".

De la Haza, con estos datos más aquel del guardián del dique referente al hundimiento de la *Janequeo*, enrumba hacia fuera de la bahía con la *Urcos* y a unas 3 millas de distancia encuentra un bote al garete, que abarloado resulta ser el Nº 133 de la matrícula del Callao, con un par de remos, una gorra de marinero y manchas frescas de sangre. A eso de las 5.15 a.m., hacen contacto con el patrón de la chata *San Carlos*, quien manifiesta que vio el combate sin conocer pormenores. En el *Mayro* tuvieron razón más exacta, informándole a Bernales que la *Independencia* se batió con lanchas enemigas, que sintieron "una fuerte explosión" en esta y que habían recibido seis tripulantes heridos, que enviaron a tierra.

Las tres lanchas regresan al puerto. La *Urcos* amarra a la Dársena para recibir carbón y agua; de la Haza se reintegra al *Limeña* con la marinería, y la lancha queda a cargo de su patrón. Bernales de la lancha *Callao* se presenta al mayor de Órdenes a rendir su informe de la comisión. Así concluye la segunda etapa.

El cuadro que sigue, resume el estado de fuerza de la tripulación de la lancha *Independencia:*

GRADO	DEL *ATAHUALPA*	OBSERVACIONES
Teniente 2º	José Galvez	Sobreviviente. Herido gravemente (1) (3)
Guardia marina	Emilio San Martín	Muerto (2)
Practicante de Medicina	Manuel S. Ugarte	Muerto (2)
Mayordomo de 2ª Cámara	Ramón Caso	Sobreviviente. En hospital
Cabo de mar	John McDonald	Sobreviviente. Norteamericano
Timonel de combate	Andrés Gouden	Muerto. Francés (2)
Marinero	Eleuterio Medina	Prisionero en el *Blanco* (2) (3). De Ica
Marinero	Maximiliano Mondragón	Prisionero en el *Blanco* (2) (3). De Paita
Marinero	Pablo Villanueva	Prisionero en el *Blanco* (2) (3). De Lima
Marinero	Francisco Villalba	Sobreviviente
Marinero	Felipe Castillo	Sobreviviente

DEL *RÍMAC*		
4º Ingeniero	Pedro Falcón	Prisionero en el *Blanco* (2) (3)
Aydte. Máquinas	José A. Grandall	Prisionero en el *Blanco* (2) (3)
Fogonero	Diego Martínez	Prisionero en el ***Blanco*** (2) (3). De Paita
Fogonero	Sebastián Herrera	Sobreviviente. En hospital
En resumen	Sobrevivientes 7	
	Muertos 3	
	Prisioneros 6	
	TOTAL 16	

(1).- El teniente Gálvez, herido de gravedad, fue tomado prisionero, pero el almirante G. Riveros en acto humanitario, lo entregó a la autoridad peruana para su restablecimiento.
(2).- Embarcaron en la lancha por decisión propia, según Libro Matriz
(3).- Recogidos por la *Guacolda* y llevados al *Blanco*

La dotación de la *Janequeo* la componía un total de 16 individuos, de los cuales resultaron muertos dos, herido de gravedad uno, y con heridas leves su comandante, teniente Señoret.

En su conclusión sobre los merecimientos de la tripulación de la lancha *Independencia*, el juez se pronunció como sigue:

> "*GERVASIO SANTILLANA* teniente 2º de la Armada Nacional y Juez Fiscal de esta Sumaria.- Vistas las relaciones imparciales y declaraciones que las circunstancias han permitido tomar, y que no dejan la menor duda de lo eminente (de) la acción de cuya investigación se me encarg. Concluyó declarándola eminentemente heroica tanto por el comportamiento de los tripulantes de la lancha *Independencia* cuanto por el triunfo material de haber hecho perder al enemigo un elemento de guerra tan importante. Resultado alcanzado por la intrépida y arrojada idea del teniente 2º graduado D. José Gálvez auxiliado en su realización por el guardia marina D. Emilio San Martín y el practicante de medicina D. Manuel S. Ugarte.
>
> En tal virtud el teniente 2º graduado D. José Gálvez se ha hecho acreedor a las recompensas que acuerda el Supremo Decreto del 25 de mayo último en la primera parte del Art. 3º A la tercera del mismo Art. el guardia marina Emilio San Martín y practicante de medicina D. Manuel S. Ugarte, y a las que acuerda el Art. 11º los demás tripulantes con la pensión anexa que acuerda el Art. 12º al marinero Pablo Villanueva.- Salvo mejor acuerdo.- Callao, junio 28 de 1880. *GERVASIO SANTILLANA*".

El martes 29 de junio, el Auditor de Marina Don César Suero, elevaba su vista de la Sumaria al comandante general de Marina, J. M. García, quien a su vez tramita toda la Sumaria al secretario de Marina el domingo 4 de julio, para la expedición de la resolución suprema respectiva. En una parte de su vista, Suero expresa:

> "En estos momentos el genio audaz de Gálvez con la seguridad de quedar victimado y enseñando cómo mueren los oficiales peruanos procedió a incendiar el torpedo con dos tiros de revólver destruyendo ambas embarcaciones y quedando quemado, ciego y sordo, cuya salvación ha sido otro acontecimiento milagroso".

Conforme se ha visto en el párrafo 7.4 de este capítulo, Piérola promulgó el martes 25 de mayo un decreto creando el *Gran Libro de la República*. La conclusión del Juez Santillana arriba transcrita estaba orientada a cumplir con los artículos 1ro. y 3ro., que exigían el pronunciamiento de un Tribunal sobre el merecimiento a que se habían hecho acreedores los miembros de la dotación de la lancha *Independencia*. A este respecto, es oportuno elogiar la conducta del marinero Pablo Villanueva que contribuyera al salvamento de Gálvez, ayudándole a desprenderse de su pesada ropa de abrigo y a desenredarse de las bancadas de la lancha, que lo arrastraron hasta el fondo del mar.

Por otro lado, el miércoles 26 de mayo, Piérola promulga un decreto creando la *Legión del Mérito*, consistente de veintiséis artículos, instituto al cual pertenecerían todos aquellos a quienes se confiriese el diploma de miembro de ella. La Legión tenía dos grandes ramos: del mérito militar, y del mérito civil, subdividido cada uno hasta en tres clases, y según estas se otorgarían las correspondientes condecoraciones. Como las conclusiones del juez Santillana se refieren a los artículos de este decreto, se transcriben a continuación para así apreciar el alcance de su pronunciamiento.

> "Art. 3º.- A la primera clase del mérito militar, pertenecerán los que se hayan hecho notar por acciones eminentes de valor o pericia militares, en mar o en tierra.- A la segunda clase el mérito distinguido individual.- A la tercera clase el mérito distinguido obrando colectivamente.
>
> Art. 11º.- La condecoración militar por mérito colectivo consistirá para las clases e individuos de tropa en tierra y mar que tomasen parte en una acción, en un escudo al brazo, de hilo de oro para los primeros y de seda para los segundos con la inscripción ya detallada, pero si alguna clase o soldado encabezase la acción tendrá derecho a la cruz de acero. Esta disposición es aplicable análogamente a la condecoración civil para la tercera clase.
>
> Art. 12º.- En la tercera clase militar, como en la civil, habrá en cada una cincuenta pensiones de cincuenta incas, anexas a la condecoración, acordables íntegra o parcialmente a los que se distinguiesen en la acción colectiva o ejecutada en semejanza de condiciones con otros".

Estos dos decretos fueron publicados en *El Peruano* del jueves 3 de junio.

Es interesante consignar la avalancha de decretos que promulgó Piérola en los últimos días del mes de mayo de 1880, y que se publicaron en la citada edición del periódico oficial, y no cabe duda de que, como operación psicológica, distraían la atención oficial y del pueblo sobre la gravedad de la guerra. Los decretos son:

a. 22 de mayo, por el que Piérola establece la norma para designar a su relevo en el caso de que él se hallase temporalmente impedido;
b. 22 de mayo, por el que se declara Protector de la Raza Indígena, el título y funciones que llevará y ejercerá en lo sucesivo, así como una

serie de normas sobre derechos de los pertenecientes a esta raza, etc.;

c. 22 de mayo, privándole de título y derechos de ciudadano del Perú a Don Mariano I. Prado, condenándolo a su pública degradación militar, en cuanto sea habido;
d. 22 de mayo, borrando del Escalafón del Ejército y Armada por las acciones relacionadas con la desocupación de Iquique: al ex prefecto, general Ramón López Lavalle; al jefe del Parque, coronel José Ruesta; al capitán de puerto, capitán de fragata Antonio Guerra; al comandante del Resguardo, capitán de fragata Ricardo Pimentel, más otras disposiciones sobre sus pensiones y sentencias en los juicios pendientes;
e. 22 de mayo, separando a perpetuidad del Ejército y borrando del Escalafón Militar a miembros del ejército por su accionar en el combate de San Francisco en noviembre de 1879: coroneles Manuel Velarde, Manuel Antonio Prado y Manuel E. Mori Ortiz, más otras disposiciones sobre sus pensiones;
f. 28 de mayo, acordando la cruz de acero de 3ª clase de la Legión del Mérito Militar, al coronel Isaac Recabarren e inscribiéndolo en el Gran Libro de la República;
g. 28 de mayo, decreto que ordena inscribir en el Escalafón General del Ejército y de la Armada, con la antigüedad del 29 de mayo de 1877, a los jefes y oficiales que participaron en el combate de Pacocha en esa fecha entre el *Huáscar* y los ingleses *Shah* y *Amethyst*. Curiosamente, de los 19 que aparecen en la relación nominal que consigna *El Peruano* del 31 de mayo de 1880, 11 eran oficiales del ejército, y 8 ciudadanos a quienes se les otorgaban grados;
h. 30 de mayo, prohibiendo en lo absoluto la extracción del territorio de toda moneda nacional y pastas de plata, con las penas por infracciones;
i. 31 de mayo, disposiciones para que la Casa de la Moneda acuñe todas las pastas de plata que se produzcan en el país;
j. En *El Peruano* del jueves 7 de junio se publica bajo la firma de Antonio García, vicario general castrense, con fecha martes 6, las "Instrucciones para todos los Capellanes de los Ejércitos y Armada del Perú", consistente de 15 artículos, y
k. En *El Peruano* del jueves 3 de junio se publica por la Secretaría de Guerra, una resolución suprema que organizaba la batería Tarapacá (de a mil), designando como primer jefe al capitán de corbeta Francisco Charún, como segundo jefe al capitán de corbeta graduado Juan Duffóo, como jefe de la primera pieza al alférez de fragata Roberto Espinoza, y de la segunda pieza al alférez de fragata Carlos Mifflin.

Pero la desviación de la atención al problema vigente de la próxima campaña sobre Lima, fue acentuada por otra medida más, que estaba condenada al fracaso. Así, en *El Peruano* del miércoles 16 de junio, el dictador Piérola enviaba un Mensaje al Consejo de Estado sobre la inmediata formación de una Unión Federal entre Perú y Bolivia. En *El Peruano* del jueves 17 se daba a publicidad los textos de un primer Protocolo y otro Complementario, suscritos el viernes 11 de junio, por el secretario de Estado P. J. Calderón y el ministro plenipotenciario de Bolivia, que contenían las Bases Preliminares de la Unión Federal del Perú y Bolivia. Con el ejército boliviano diezmado en el combate de Tacna, con la caída de Arica cuatro días antes, con el bloqueo del Callao en ejecución, la concentración política no se dirigía a la inescapable campaña sobre Lima, en la cual la Unión Federal no tendría la más mínima importancia. ¡Notable!

El miércoles 26 de mayo, por intermedio de un oficial de la corbeta norteamericana *Alaska*, el almirante Riveros envía una nota al prefecto del Callao, coronel P. J. Saavedra, en los términos que siguen:

> "En el ataque de lanchas que tuvo lugar en las primeras horas de ayer, cayó, entre otros, prisionero y herido, el teniente de la marina del Perú, D. José Gálvez.
>
> Aunque los médicos que lo atienden aseguran que su curación no será larga ni difícil, la clase de heridas del prisionero, aunque no de peligro, son harto dolorosas y exigen cuidados de familia.
>
> Deseando aliviar la situación del herido, estoy dispuesto a entregarlo a la autoridad peruana, a condición de que este oficial se considere canjeable durante esta guerra, si se presenta el caso de poder efectuarse ese canje.
>
> Si se acepta mi proposición, puede US. enviar a bordo de esta nave una embarcación para el transporte a tierra del herido".

La respuesta del prefecto al almirante chileno, en la misma fecha, ambas publicadas por *El Peruano* el lunes 31 de mayo, decía:

> "Ha sido puesta en mis manos la nota en que US. me manifiesta, que deseando aliviar la situación del teniente de la marina peruana D. José Gálvez, herido en el ataque de lanchas, que tuvo lugar en las primeras horas de ayer y prisionero hoy a bordo de esa nave, ofrece US. espontáneamente entregarlo a la autoridad peruana, a condición de que este oficial se considere canjeable durante esta guerra, si se presenta el caso de poder efectuar ese canje.
>
> En contestación puedo decir a US. autorizado por mi Gobierno, que queda aceptada la condición propuesta por US., y que en tal virtud, se acercará al costado de esa nave una embarcación de la escuadra, con el objeto de recibir al herido y conducirlo hasta este puerto".

Al día siguiente una lancha a vapor peruana se dirige al *Blanco* conduciendo al 2º comandante del *Atahualpa*, capitán de corbeta Pedro Gárezon, al sargento mayor Federico Selaya y al teniente Carlos Saavedra, ambos de la Comandancia General de Armas, a los cirujanos Joaquín Diez Canseco y José Ignacio León, del *Chalaco* y del *Rímac*

respectivamente, y al teniente Juan Ugarte, hermano de Manuel S. Ugarte, desaparecido en el combate. Del blindado chileno desatraca otra lancha al mando del teniente Krupp, que conduce al médico del buque y al teniente Gálvez, cuyo transbordo se realiza sin novedad. En esta circunstancia Gárezon recibe información de que a bordo del *Blanco* había seis tripulantes prisioneros, sin lesiones, confirmándose que quienes murieron en el combate fueron el guardia marina Emilio San Martín, el practicante de medicina Manuel S. Ugarte y el timonel de combate A. Gauden, cuyos cuerpos no habían sido hallados hasta ese momento. Al pasar a la lancha peruana, Gálvez preguntó ansiosamente por sus compañeros, y al tomar conocimiento de los tres desaparecidos, deploró mucho esta desgracia. *El Nacional* del jueves 27 comenta su arribo a Lima:

> "A la 1 p.m., más o menos, llegó a esta capital el teniente Gálvez acompañado de miembros de su familia, cirujanos y muchas personas que han querido ser de las primeras en pagar el debido tributo de admiración al marino que con tanta bizarría supo defender su puesto y el honor de la bandera de su patria. Gálvez tiene la cara y las manos con quemaduras de segundo grado; no ha podido abrir los ojos desde el momento de la explosión del torpedo, tiene irritados esos órganos; tiene rota la clavícula derecha. Lo más grave es una herida contusa en la mano derecha que puede comprometer el hueso. Los facultativos que durante el día de hoy han asistido a José Gálvez (en su domicilio) son los señores Tomás Moreno y Maiz, Ismael Vélez, Adán Melgar, Francisco Changanaqui y Ricardo Quiroga".

Al día siguiente, sábado 29 de mayo, una patrulla que rondaba en las inmediaciones del fundo Bocanegra, detecta un cadáver flotando en el mar, que recogido y depositado en la playa, no pudo ser reconocido de inmediato. De todos estos detalles se informó el periodista Leónidas Cárdenas de *El Nacional*, comunicándolo a su diario en carta del domingo 30, publicada el lunes 31, de la que se toman algunos párrafos:

> "El reconocimiento ofrecía en un principio algunas dificultades para constatar la identidad de la persona, pues el cadáver tenía destruida en parte, la cara, faltábale un brazo, y los desastrosos efectos de la carbonización le desfiguraban de una manera indecible. Las prendas de vestir tampoco ofrecían las facilidades necesarias, pues exteriormente no se podía determinar sino que pertenecían al Cuerpo General de la Armada. Los botones del chaleco eran amarillos con un ancla en alto relieve. Dudábase pues, si sería el guardiamarina San Martín o el practicante señor Ugarte, cuando al descubrir uno de los pliegues del calzoncillo se encontraron las iniciales M. U. perfectamente impresas en tinta negra. Desde ese momento, ya nadie dudaba de que se había resuelto el problema. El teniente Juan Ugarte (hermano) confirmó más tarde que el cadáver recogido no era otro que el del malogrado practicante de medicina. Trasladósele a la ciudad y se le depositó en el Cuartel de la Bomba Chalaca, envuelto en el pabellón por cuyo honor acababa de sacrificarse".

Las autoridades del gobierno tuvieron pues conocimiento de todo ello el mismo sábado 29, y habiéndose dispuesto el traslado a Lima

para las honras fúnebres correspondientes, se dictaron varias medidas, entre ellas que se le rindieran a Ugarte honores de general de brigada; que cada treinta minutos, a partir de las 6.30 a.m. se hicieran las salvas de ordenanza, y otras disposiciones para el traslado del cadáver a la estación del ferrocarril trasandino, con honores de contralmirante. En efecto, el domingo 30 de mayo, el comandante general de Marina oficia al prefecto del Callao:

> "Por disposición del Supremo Gobierno deben ir mañana (31) a Lima, por tren a las 10 a.m. los Jefes y Oficiales de Marina francos, para asistir a la ceremonia fúnebre que se celebrará en el templo de la Merced, en honor del practicante de medicina Don Manuel S. Ugarte que murió heroicamente combatiendo contra el enemigo el 25 de presente. Como por línea trasandina no sale el tren a las 10 a.m., estimaré de US. se sirva contestarme hoy mismo, si US. determina un tren extraordinario a la hora indicada, para que en caso contrario pueda esta Comandancia resolver lo conveniente".

En la O/G del E. M. de los Ejércitos del lunes 31 de mayo, en su artículo 4º se dispuso que:

> "Para recibir y acompañar al templo de La Merced, los restos del que fue practicante de medicina, don Manuel Ugarte, se hallará constituida en la estación de Desamparados a las 3 p.m. de hoy, una compañía de artillería con la banda de música, durante la ceremonia fúnebre que a las 10 a.m. de mañana, deberá tener lugar en el mencionado templo, formarán en las calles adyacentes, los batallones Guardia Peruana Nº 1 y Cajamarca Nº 3 al mando del señor coronel don Lorenzo Iglesias, el fuerte de Santa Catalina hará quince disparos de cañón con sus respectivos intervalos".

El Peruano del miércoles 2 de junio trascribe de *La Patria* el artículo: "MANUEL S. UGARTE" que detalla las honras fúnebres, y del cual solo se transcriben algunos párrafos:

> "Con gran pompa y solemnidad han tenido lugar hoy (31) las honras fúnebres a la memoria del heroico joven Ugarte, muerto gloriosamente en la madrugada del 25. La ceremonia fúnebre tuvo lugar en el templo de La Merced. Un suntuoso catafalco se destacaba de su centro que ostentaba la cruz de acero de tercer orden.
>
> Los oficios fúnebres se celebraron en medio del recogimiento de la numerosa y selecta concurrencia. Dos edecanes de Gobierno representaban al Excmo. Jefe Supremo.
>
> Los batallones Guardia Peruana y Cajamarca hicieron los honores correspondientes de general de brigada.
>
> Hallábanse presentes: el prefecto del departamento, el sub prefecto, el Alcalde Municipal del Callao, el Comandante General de Marina, el cirujano en jefe de los ejércitos, los comandantes de los buques de la armada, comisiones de la Facultad de Medicina, de la tripulación de los buques, de los cuerpos del ejército, de las compañías de bomberos de esta capital y del Callao y un gran número miembros del Poder Judicial y muchas otras personas notables. La ceremonia terminó a las dos de la tarde, dirigiéndose al Cementerio General.
>
> Miembros de la Bomba Lima conducían en hombros el ataúd, cubierto por el bicolor nacional y guirnaldas.

Llevaban las cintas el general Vargas Machuca, el señor Porras, Alcalde Municipal, el doctor Ulloa y comisionados de la Compañía de Bomberos Lima. Al depositarse los gloriosos restos de Ugarte, el señor Ulloa, dijo:

Señores:

Si hay en la vida de las naciones momentos supremos que deciden de sus destinos, hay también en ellas seres privilegiados, que sobreponiéndose a los golpes de la adversidad e inspirándose en su patriotismo, realizan actos de heroísmo y abnegación que cambian el curso de la fortuna o elevan los infortunios a la cima de la gloria.

Las aguas del Callao, en la madrugada del 25 de mayo, han visto levantarse las gloriosas figuras de dos jóvenes, que prefirieron sepultarse en ellas con sus enemigos, antes que rendir en sus manos el pabellón cuya defensa les había confiado la República.

Uno de esos jóvenes, menos afortunado, que su glorioso compañero, es aquel cuyos restos venimos a dejar aquí depositados, bajo la guardia de la gloria. Ese joven fue Manuel Ugarte.

Consagrado a las ciencias médicas, tomó un puesto en la escuadra, al iniciarse la campaña naval, como practicante. Un secreto presentimiento de su glorioso destino le hizo solicitar la compañía del teniente Gálvez, la noche del 24. Ugarte, sacrificando generosamente su vida en aras de la patria, se elevó esa noche a las alturas de la inmortalidad.

Gloria a él, señores, y a todos los que así saben morir por su Patria. Que Dios le haya dado la acogida y la inmortalidad de los bienaventurados en el cielo, como nosotros una tumba de laureles acá en la tierra.

El señor Fonseca, Alcalde Municipal del Callao, pronunció un brillante discurso.

El señor Manuel Galdo en representación de la comisión de Medicina, dijo:

Señores:

La guerra, en la vida de las naciones, es un paréntesis de gloria, cuando se emplea para la defensa del derecho, para castigar un ultraje.

Iquique, Angamos, Tarapacá, Arica, han contemplado absortos las maravillas del patriotismo peruano. El ciudadano desarmado quiere compartir los lauros del militar.

Ugarte, nuestro compañero de colegio, el humilde practicante de medicina, cuyo nombre solo era conocido de nosotros, al estallar la guerra embárcase a bordo de la fragata *Independencia*. Pasa a la *Unió*n, después al *Atahualpa* y cuando se trata de una comisión de importancia, ruega pertenecer a ella; llega el momento de desempeñarla; en desigual el combate, su frágil embarcación va a caer con sus tripulantes al poder de la fuerza enemiga; pero antes de consentir en ello, olvida su condición y como el mejor, el más bravo, comparte con Gálvez las glorias. Después de la horrible catástrofe, Gálvez vive porque Dios lo quiere. Ugarte vive también porque los héroes no mueren.

Los alumnos de San Fernando cumplen, al depositar en la gloriosa tumba estas reliquias sagradas que las olas nos han entregado, un deber cuyo dolor cede a la grandeza del sacrificio que recuerda.

Además hicieron uso de la palabra algunos miembros de las compañías de bomberos.

Terminado este solemne acto, la comitiva se retiró después de haber dado el último adiós a esos gloriosos restos que la patria guardará con legítimo orgullo".

Ahora bien, el resultado del combate del martes 25 de mayo tuvo otro consecuente que revela algunas contradicciones. Desde un comienzo hubo un interés peruano por reflotar la *Janequeo*. En efecto, en el Libro de Guardias de la *Unión*, el oficial de guardia, del miércoles 26 al jueves 27 de mayo, alférez de fragata Carlos L. Rodríguez, anota que a las 4 a.m. del jueves 27 se mandaron 20 hombres, un guardián, un guardia marina y un oficial con el objeto "de sacar una lancha chilena. Se alistó la lancha a vapor *Lima*". En días sucesivos a través de las anotaciones en este diario, se observan escaramuzas artilleras entre buques chilenos y baterías de tierra que buscan obstaculizar esta operación y/o apoyar a las lanchas chilenas que se acerquen a inmediaciones del dique con el mismo fin, y enfrentar a las lanchas peruanas que operan con el objetivo de recuperación. Así, según anota el teniente 2º J. M. Ontaneda en su guardia del viernes 28 al sábado 29 de mayo, a las 6 a.m. (del 29) se notó que algunas de las pequeñas lanchas peruanas se batían, hacia el norte, con una enemiga (que debe de haber sido la *Guacolda*), y que después de 30 minutos de tiroteo salieron de la dársena tras la lancha enemiga la *Lima*, *Arno* y *Urcos*, "poniéndola en fuga hacia afuera y dirigiéndose a la *Pilcomayo* que venía en su auxilio", con el consiguiente intercambio de disparos con tierra. Pero en la guardia del alférez Enrique Gamero, del sábado 29 al domingo 30 de mayo, figura también que hubo otro enfrentamiento entre lanchas, pues este oficial anota, que "serían las 6 a.m. (del 30) cuando se dejó sentir un tiroteo entre nuestras lanchas a vapor y una enemiga (que debe de haber sido la *Guacolda*). Las lanchas *Urcos* y *Arno* que salieron a proteger a las primeras regresaron poco después", no sin antes haber sido objeto de disparos por la *Pilcomayo*. Cabe mencionar que el hostigamiento artillero llevó al hundimiento el viernes 29 de mayo, del pontón Nº 2 con 700 toneladas de carbón, y del buque-pontón *Tumbes*, sin valor militar o comercial alguno; en ambos casos no hubo desgracias personales. El alférez Rodríguez, de guardia del domingo 30 al lunes 31 de mayo, registra nuevamente el envío de la lancha *Lima* con personal de la corbeta "con el objeto de sacar la lancha chilena a pique". Este mismo oficial, en su guardia del jueves 3 al viernes 4 de junio anota que en la tarde del jueves se mandaron 26 hombres armados a "las lanchas que trabajan para sacar la chilena a pique". Nuevamente Rodríguez en su guardia del lunes 7 al martes 8 de junio, registra que "por disposición de la Comandancia General se mandaron 8 hombres armados, a la lancha *Callao* y 16, también armados, a la lancha *Lima* con un guardia marina. Todos regresaron a las 2.30 a.m. (del 8)". El teniente 2º R. Sánchez Carrión en su guardia del miércoles 9 al jueves 10 de junio anota "que se mandó gente armada para tripular la lancha *Lima* y *Callao*" y finalmente, el teniente 2º J. M. Ontaneda de guardia del jueves 10 al viernes 11 de junio, registra que a "las 4 a.m. (del 11) se

mandaron 16 hombres armados a la lancha *Lima*, para desempeñar una comisión, y estuvieron de regreso a 7 a.m".

Cabe anotar que, según apareciera en *El Peruano* del viernes 28 y lunes 31 de mayo, en el curso del bombardeo por el *Angamos*, en el cuarto de sus disparos a eso de las 11.55 a.m. "sucedió algo extraordinario en él; una inmensa columna de humo lo cubrió por completo, se dejó sentir una detonación fortísima y el proyectil pareció no haber salido de la boca del cañón, presumiéndose que el cañón de poderoso alcance hubiera reventado". En otro orden de ideas, en el bombardeo de ese día el *Chalaco* sufrió un impacto en la cámara, resultando con leves heridas el guardia marina Portal y dos tripulantes.

Por su parte, el almirante chileno en su informe al ministro de Guerra y Marina del 12 de junio, da cuenta que desde el 26 de mayo se notó que embarcaciones peruanas empezaron el reconocimiento del área de mar en donde probablemente se encontrara hundida la *Janequeo*. Informa Riveros, que para estorbar esa operación, se vio obligado a "romper fuegos sobre la Dársena y población" durante el día, mas no así durante la noche o con neblina. Según Riveros, la *Janequeo* se encontraba a corta distancia de la playa, dentro del alcance de tiro de fusil, y en una profundidad de $6\frac{1}{2}$ brazas.

Para impedir *in situ* el reflotamiento de la torpedera y cualquier uso posterior de ella, Riveros decidió que en la noche del martes 8 al miércoles 9 de junio, la *Guacolda* junto con otro bote a remo, y con la protección del *Huáscar*, se desplazaran a la zona del naufragio ya marcada con cuatro boyas por los peruanos. Según Riveros, del lado enemigo, en tierra o a bordo, "nadie advirtió la presencia" de estas embarcaciones, y el buzo pudo bajar tranquilamente en el lugar del naufragio, encontrando a la *Janequeo* "ya estrobada como para izarla", le colocó un torpedo de 100 libras de dinamita, que se hizo estallar por medio eléctrico, destruyéndola completamente. La expedición, dice Riveros, regresó a la isla San Lorenzo sin impedimento alguno.

Ambas partes concurren en cuanto a la intención peruana de recuperar la *Janequeo*. Igualmente, en cuanto a los bombardeos de distracción. Pero lo que sí es contradictorio es que a pesar de las disposiciones sobre ronda en el mar y tierra, nadie advirtiera lo sucedido en la noche del 8/9 de junio, y menos que nadie escuchara la explosión que destruyó dicha lancha. Un oficio del sábado 12 de junio del comandante general de Marina, García, al mayor de Órdenes del Departamento, Díaz, contribuye a aclarar en parte lo sucedido, pero en las fechas no hay concordancia con el informe de Riveros, pues aprecia una serie de medidas a tomarse días después de la operación chilena.

> "Habiendo desaparecido la boya (4 según Riveros) que indicaba el sitio donde se encuentra a pique la lancha torpedo enemiga (hundida en 25 de

mayo), según el informe de los oficiales que en la noche última (asiento de Ontaneda del 11 junio) han estado buscándola, y el dado hoy (12 junio) por el buzo contratado para ponerla a flote, dispondrá US. que el bote a vapor más pequeño se sitúe por la popa del dique flotante a cuyas inmediaciones se hundió dicha lancha, con el objeto de evitar que cualquier embarcación menor, enemiga o extraña, se acerque al sitio indicado (había sucedido tres días antes según Riveros); que la *Tocopilla* tome una situación conveniente para que teniendo a la vista el bote más inmediato a la boya que determinaba el lugar de la lancha enemiga, pueda apoyarlo o defenderlo, en el caso de atacar, o apresar la embarcación que se acerque al sitio indicado.

Las lanchas *Urcos* y *Arno* se colocarán de modo que la primera pueda distinguir a la *Tocopilla* y la *Arno* a la otra, quedando proyectados sobre la costa y en la extensión comprendida entre el *Atahualpa* y el dique flotante, con el objeto de que puedan atender inmediatamente al ataque que pudiera tener el bote situado en las inmediaciones del sitio que se trata de resguardar.

Esto se observará durante esta noche (12 junio). A las 5 a.m. (del 13) pondrá US. a disposición de Mr. Checkley, piloto encargado de rastrear la lancha enemiga, dos botes de 4 a 5 remos bien tripulados con los útiles y demás elementos que ha solicitado con ese objeto, y para apoyar este trabajo y defender las embarcaciones ordenará US. que a esa misma hora estén listas todas las embarcaciones mencionadas en este oficio, a una distancia tal, que sin ser vistas por el enemigo, deban salvar o proteger en su retirada al piloto y embarcaciones dichas; US. conoce el interés que el supremo jefe de Estado tiene en ver a flote la embarcación enemiga, operación que corresponde a este departamento marítimo en la que las autoridades que se hallan al frente de él, deben hacer todos los esfuerzos posibles para secundar los deseos de S. E. el jefe supremo y en la que considero 'comprometido aún el honor de la Marina', cuyo inmediato jefe es US.

ADICION.– Encontrada que sea la lancha se situará perennemente en ese lugar una embarcación que no podrá separarse de su puesto hasta que no sea relevada. Esta embarcación será protegida por las demás que estarán listas para defenderla, salvo que fuese atacada por algún buque de los enemigos.

Tan luego como se observe que el buque de guardia enemigo está distante, irá el buzo contratado para sacar el pontón Nº 2 y procederá a pasar sondas a la lancha sumergida, y una vez lista esta operación el vaporcito *Lima* le dará remolque protegido por las embarcaciones expresadas".

Plan estupendo, de haberse puesto en vigor desde el jueves 27 de mayo y no cuando ya la *Janequeo* estaba destruida desde el miércoles 9 de junio, como se ha visto. No hay posteriores informes sobre este asunto.

El ministro de Estados Unidos I. P. Christiancy, en su informe al secretario de Estado Evarts, del lunes 7 de junio, se refiere al combate del martes 25 de mayo en estos términos:

"Muchos intentos ha habido con lanchas torpedo por ambas partes, pero todos han sido fracasos en cuanto al hundimiento de buques. Sin embargo, el temor a ellas ha funcionado evidentemente pues las fuerzas bloqueadoras en este puerto y otros se han mantenido a una respetuosa distancia, especialmente de noche. Ha habido varios enfrentamientos nocturnos de lanchas torpedo en

el Callao, sin importancia, excepto el de la noche del 24 de mayo, en el que los chilenos sufrieron mucho con la pérdida de una lancha-torpedo (*Janequeo*) de casco de acero, la mejor en servicio, que costó entre 125 000 y 150 000 dólares, y que era de más capacidad que cualquiera de las peruanas o de las otras chilenas.

Envía la traducción del parte oficial del teniente Gálvez, el héroe del enfrentamiento, publicada por el *South Pacific Times* el 4 de junio".

En los días que siguieron al combate del martes 25 de mayo, los diarios trataron profusa y detalladamente el acto como ocurrido durante una misión de ronda nocturna, clasificación que como se dijera al comienzo, no era la correcta pues respondía a una decisión del Gobierno de no difundir la misión asignada a las lanchas *Independencia* y *Resguardo* de escoltar y proteger a la lancha *Callao* mientras cumplía su tarea de fondear torpedos en la bahía.

Así, *El Peruano* del viernes 28 de mayo en su sección editorial escribía:

"La rada del Callao ha sido el teatro en la madrugada del 25, de uno de los hechos más gloriosos que registrara la historia naval de Sud América, inmortalizando el nombre de sus heroicos autores, se reflejará, como un lampo de gloria, en las páginas de la historia patria consumada por el teniente Gálvez y sus esclarecidos, aunque menos afortunados compañeros, el guardia marina San Martín y el voluntario de marina Ugarte.

¡Gloria a ellos, que con el sacrificio de su vida han escrito la más brillante página de nuestra Historia naval y el más sublime episodio de la presente guerra!

La Providencia ha querido premiar su sacrificio, concediéndole generosamente una vida, que sabrá llenar con no menos grandes, nobles y heroicos hechos.

Mientras tanto el Gobierno, interpretando los sentimientos del país, traducirá en dignas recompensas a los héroes del 25 la admiración y la gratitud nacional.

¡Que nuestros enemigos aprendan en esa inmortal lección, cómo saben los peruanos servir a su patria y combatir a sus enemigos!"

En esa misma edición transcribía de *La Patria*:

"Acciones.- Heroicas- José Gálvez"

Nadie pensó, sin duda, encontrar bajo la modesta apariencia de los Comandantes Grau y Villavisencio, un corazón capaz de realizar las más heroicas acciones, un alma templada en las más difíciles pruebas, y un espíritu capaz de la más ruda hazaña. Hoy mismo se preguntan todos, al relatar la heroica acción de la noche del 24 último ¿quién era José Gálvez?

Seguramente Gálvez, figura por su familia en alto rango y lleva un apellido que hizo notable la ilustración y el talento y glorioso el martirio en defensa de la patria. Pero ¿quién habría podido adivinar en el joven oficial de marina la herencia de las virtudes heroicas trasmitidas a él por su ilustre padre?

Puede decirse sin jactancia, que no es nuestro gastarla, que el combate desigual sostenido por los tripulantes de la lancha *Independencia* con las dos poderosas lanchas chilenas, combate que hacía más horrendo la noche y el

silencio, y que tenía por testigos mudos a la distancia a los neutrales de cuatro naciones europeas y americanas, que ese combate heroico, decimos, es uno de los hechos más gloriosos de la presente guerra, y uno de los que más realza el valor y la abnegación de los defensores de la patria peruana".

El Peruano del lunes 31 de mayo transcribe otro artículo de *La Patria* del 27, que en una parte dice:

"En la catástrofe del 25 perecieron el guardiamarina San Martín, valiente joven, que daba principio a su carrera, que prometía mucho; y nuestro buen amigo el practicante Manuel Ugarte; de carácter franco, caballeresco y resuelto, en los primeros años de su juventud se dedicó al estudio de la medicina, más tarde tuvo necesidad de abandonar estos estudios para consagrarse al cuidado de una chacra que tenía en Arequipa. Cuando el grito de guerra resonó en el Perú, abandonó todas las comodidades de que pudiera disfrutar, se vino a Lima y con el objeto de tomar una parte activa en ella, hizo valer sus derechos como antiguo alumno de San Fernando, y por este medio alcanzó la clase de practicante en la fragata *Independencia*; cuando tuvo lugar el siniestro de este buque, nuestro bravo amigo fue sacado del agua con el fusil entre los brazos; más tarde pasó a prestar sus servicios a bordo de la *Unión*, adonde siempre dio pruebas de un genio firme y enérgico; últimamente abandonó esta corbeta y no pudiendo dominarse cada vez que se le presentaba ocasión, tomaba parte en cualquiera empresa por arriesgada que fuese; el placer con que desafiaba el peligro lo hizo tomar parte en el funesto suceso que hoy lamentamos; por las declaraciones del señor teniente Gálvez se comprueba una vez más el carácter privilegiado de que había sido dotado. En la generalidad no se aprecia debidamente la importancia de la preciosa existencia que pierde el Perú".

La Opinión Nacional en su edición del viernes 28 de mayo, escribe entre otras cosas:

"El teniente Gálvez recuerda vagamente haber tocado el fondo del mar. Una vez sobre la superficie de las aguas, se le acercó el valiente y denodado marinero Pablo Villanueva, y abrazándolo, le dijo: Señor yo debo morir a su lado. El teniente Gálvez le suplicó lo desembarazase de su sobretodo pues le impedía nadar. Esta petición fue puesta en práctica por Villanueva.

Gálvez cuenta también que al hacer explosión el torpedo, sintió dos grandes pesos que caían sobre su cuerpo. El presume hayan sido los cadáveres de sus infortunados compañeros Ugarte y San Martín".

El Nacional del lunes 31 de mayo trae artículos del acontecimiento, y sobre Ugarte y San Martín, entre varias cosas, expresa:

"Para que Ugarte ocupase en la Historia y en el corazón de sus conciudadanos el preferente lugar que se le designara desde que se supo el heroico comportamiento observado por él, al lado del teniente Gálvez, verdad es que no era necesario poseer su cadáver, pero los despojos de héroes como Ugarte y San Martín, se deben siempre a la Patria que les dio el ser. No hay satisfacción comparable a la de conservar en sagrado el cadáver del que abnegado supo sacrificarse en aras del amor patrio.

El cadáver del guardiamarina San Martín aún no ha aparecido. Compañero de Gálvez y Ugarte en el combate con las lanchas chilenas, habiéndolos ayudado a lanzar el torpedo sobre el enemigo, ha pasado desapercibido, estando solo presente entre sus compañeros de graduación y oficiales de la Armada. Víctima

de ese grado heroico, su cadáver parece destinado en las profundidades del océano así como su memoria en los abismos del olvido sin que en las listas de las recompensas figure su nombre a la altura que merece".

La Patria, diario oficialista, salió al paso de este último comentario de *El Nacional*, manifestando:

"Desde luego, es falso, completamente falso, que el heroico San Martín haya pasado desapercibido, y quien tal cosa piensa (el periodista M. F. Horta) ultraja muy gratuitamente a nuestro patriota pueblo que siempre recuerda con entusiasmo la memoria de sus buenos hijos y que hoy solo tiene palabras de admiración para Gálvez, Ugarte, San Martín y demás tripulantes de la lancha *Independencia* (pero cabe acotar que los periódicos no hicieron alusión alguna al timonel Andrés Gauden, francés, que constituyó el trío de los muertos heroicamente en el combate), como también al Supremo Gobierno que jamás olvida a los buenos servidores de la Patria".

F. Yábar, en su trabajo de investigación ya citado, hace una revelación interesante respecto al minado de la bahía del Callao, con torpedos fijos y móviles, a raíz del bloqueo establecido a partir de abril de 1880. En primer lugar, menciona que la fabricación de esos torpedos fue encargada por Piérola a la Secretaría de Fomento, que designó una comisión de ingenieros para tal fin, entre ellos a Manuel del Campo, Manuel Cuadros, Eulogio Delgado, Alejandro Brabasky, José Marticorena, Eugenio Rurange, con quienes colaboraba el coronel Pedro Ruiz Gallo, cuya muerte se ha referido anteriormente.

Desde un comienzo hubo plena coordinación entre la Secretaría de Fomento y la Secretaría de Marina, tomando parte la Factoría Naval de Bellavista para la fabricación de partes y piezas, y su ensamblaje en la barca presa *Adriana Lucía*. Para los fines de fabricación y sembrado se conformó en la Secretaría de Fomento una "Sección de Defensa Submarina de la Bahía del Callao", a cargo del ingeniero Eugenio Rurange. Según Yábar, los antecedentes de este ingeniero como torpedista se remontaban a la guerra con España de 1866.

La operación de fondeo de los torpedos estuvo estrechamente coordinada en el planeamiento y la acción entre las Secretarías antes mencionadas, con participación de la Sección nombrada y los órganos de la Marina como eran la Comandancia General de Marina, la Mayoría de Órdenes del Departamento y otros más. De más está decir que todo este esquema defensivo se mantuvo en la más estricta reserva, como se desprende de una orden del comandante general de Marina del sábado 24 de abril al mayor de Órdenes:

"El señor Comandante General en virtud de órdenes superiores dispone que los señores Comandantes de los buques de la Armada y los Jefes de Dependencias del Ramo, prohiban en lo absoluto la publicación de documentos oficiales u otros asuntos que se refieran a las cuestiones de actualidad".

Días después, el lunes 26 de abril, otro oficio del mismo comandante general al mayor de Órdenes, le decía estar prohibido:

> "Que en la oficina de su cargo, se entablen discusiones sobre la política del país, y menos sobre los procedimientos del presente gobierno, ni de los anteriores".

Fabricados los torpedos, era lógico fondearlos en la bahía para lo cual se requería de embarcaciones que habrían de correr riesgos al efectuar las operaciones nocturnas ante las rondas de las lanchas–torpedo chilenas. Debido a las limitaciones de las lanchas de marina por estar atendiendo otras misiones importantes, el Gobierno expropió la lancha *Callao* de la empresa del Muelle Dársena, de poco valor militar para usarla en operaciones ofensivas.

La lancha *Callao*, portadora de los torpedos, estaba al mando de Pedro Bernales, alférez de fragata en situación de indefinido, quien según Yábar había realizado varias misiones, y que participó en aquella de la noche del 24/25 de mayo. Debe anotarse, sin embargo, que en anteriores ocasiones también participaron en el fondeo de torpedos con la lancha *Arno*, el guardiamarina J. Morante, y los tenientes F. Diez Canseco y J. B. Pitot.

Por otro lado, las instrucciones recibidas por Bernales y conocidas hoy a raíz de la Sumaria practicada por Santillana, permiten apreciar cuál era la zona aproximada en donde se fondeaban los torpedos, que mucho tenían que ver con los probables desplazamientos de las naves chilenas cada vez que realizaban un bombardeo, habida cuenta de su artillería de largo alcance. Los torpedos fijos tampoco llegaron a ser lo eficaces que se supuso serían, como para producir pérdidas entre los buques chilenos. Según Yábar, la principal razón radicaba en la calidad del material utilizado en su fabricación, que les concedía poca vida útil.

Finalmente, el concepto de usar torpedos flotantes que se desplazaran por efecto de las corrientes en la bahía del Callao, para que por casualidad hicieran contacto con los buques fondeados en la isla o en algún otro momento cuando navegaran, no era válido y en la práctica fue totalmente ineficaz. Más adelante se volverá sobre el tema de los torpedos.

8.4.3 Defensa submarina del Callao durante 1880

En capítulos anteriores se ha visto los esfuerzos, aunque tardíos, para adquirir medios navales capaces de neutralizar la superioridad naval chilena. En ese sentido, se dio énfasis a la adquisición de torpedos de diversos tipos, lanchas para su aplicación, así como a los aspectos de personal, que comprendieron la contratación de extranjeros. Incluso se llegó a contar con un submarino experimental, construido a iniciativa y con recursos propios del ingeniero F. Blume. Los resultados de todos estos esfuerzos durante 1879, fueron prácticamente nulos.

Ya con Piérola en el gobierno, hay algunos replanteamientos en cuanto al empleo de dichos medios, en particular a partir del 10 de abril de 1880, cuando se establece el bloqueo del Callao precedido del primer ataque de las torpederas chilenas contra los buques remanentes de la escuadra, fondeados en la rada exterior del puerto, ataque que no logró el efecto buscado con la sorpresa del mismo.

El bloqueo, aparte de su importante efecto negativo en el comercio exterior y de cabotaje, paralizó a los buques peruanos, delegándose la defensa móvil del puerto a una serie de lanchas y pequeños vapores organizados en las llamadas Fuerzas Sutiles.

A continuación se tratará del concepto y decisiones adoptadas por Piérola para la defensa submarina del Callao. Sin embargo, en algunos casos se complementarán temas tratados en capítulos anteriores sobre torpedos que se remontan a 1879, en razón de información posterior obtenida. En efecto, a los fines del secreto se estableció en las diversas Secretarías de Estado, un Archivo de Asuntos Reservados, a los que se ha tenido acceso a través del Archivo Piérola de la Biblioteca Nacional, y de otras fuentes merced al acucioso trabajo de investigación histórica del capitán de fragata Francisco Yábar Acuña.

8.4.3.1 Existencia de torpedos y minas en el último trimestre de 1879[121]

Según el inventario practicado por el capitán de navío M. Palacios, jefe de la Sección de Máquinas de Guerra al 23 de octubre de 1879, la existencia de torpedos en el Callao era como sigue:

- 3 torpedos controlados Lay;
- Un número indeterminado de torpedos fijos (minas) construidos por el Ingeniero Eulogio Delgado;
- 6 torpedos Harvey de remolque, listos y depositados en el *Tumbes;*
- 2 torpedos Harvey de madera para práctica, depositados en el *Tumbes;*
- 6 torpedos Harvey de madera listos, depositados en el *Tumbes;*
- 2 torpedos Harvey de madera, más chicos, para práctica, también depositados en el *Tumbes* y
- 21 torpedos sistema McEvoy, muy pequeños para botalón.

Sobre el torpedo Harvey, cabe mencionar su tratamiento en el párrafo 5.1 del Capítulo III.

El otro torpedo, según el inventario de Palacios, era el McEvoy (*duplex spar* torpedo) en número de 21, traídos por el capitán Harvey según se ha referido. En efecto, el ministro Pividal en su carta del 1º de junio de 1879 había informado de la compra de 25,

es decir, de cuatro más respecto al inventario. El 2 de setiembre de 1880, el comandante general de Marina solicita al secretario de Fomento la entrega de dos torpedos McEvoy, que sumados a los otros dos que la *Unión* llevase a Arica con la lancha *Alianza* , dan los 25.

En realidad, estos torpedos tuvieron mínima aplicación por parte del Perú, excepto en el ataque fallido de la lancha *Alianza* contra el blindado *Cochrane* en la zona de Arica, conforme se ha reseñado. Por el lado chileno, en cambio, se ha visto su empleo en el frustrado ataque de la *Guacolda* contra la *Unión* el 10 de abril de 1880 en el Callao, y en el combate del 25 de mayo del mismo año entre las lanchas *Janequeo* e *Independencia*.

Todo indica que hubo dos versiones del tipo de torpedo McEvoy. Una es la que Sir Clement R. Markham describe en su obra *La Guerra entre Perú y Chile*:

> "Nicolás de Piérola consagróse a organizar cuidadosamente una brigada de torpedos. Dispuso se echasen al mar varios torpedos 'mecánicos flotantes', fabricados según el plan de McEvoy, consistentes en un peso vibrátil que suelta un gatillo".

Según Markham, se llegó a colocar algunos de ellos en el canal El Boquerón, con la esperanza de que la corriente marina los arrastrase hacia los buques chilenos fondeados en la isla San Lorenzo o en sus rondas nocturnas. En una ocasión el transporte *Amazonas* encontró dos de ellos flotando algo debajo de la superficie. Uno lo destruyó con disparos de rifle y el otro fue remolcado hacia la isla, pero al tocar tierra explotó con tal violencia que hizo creer portaba una carga de dinamita del orden de 100 libras. En su descripción dice:

> "Tenía forma cilíndrica y su revestimiento exterior era de cobre. En un extremo se encajaba una rueda, dispuesta de modo que girase al chocar con cualquier cuerpo pesado".

La otra versión es la que corresponde con el inventario, es decir, "torpedo de botalón", que se colocaba en el extremo de una larga percha montada en una lancha o embarcación menor, a ser aplicado contra el casco del buque atacado.

En el Tomo IX, vol. 2, Capítulo I, se ofrece una breve descripción de esta última versión.

F. Yábar, en su mencionada Tesis, describe en un Anexo el torpedo de botalón McEvoy de la Armada Argentina, similar al traído por Harvey al Perú en julio de 1879. Concretamente, puede afirmarse, que en la guerra el McEvoy no tuvo efecto positivo alguno, ni en qué consistió la instrucción que Harvey y/o Futte impartieran a los marinos peruanos, excepto lo que consigna el capitán de navío Frederick Bedford, comandante de uno de los buques ingleses estacionados en el Pacífico,

en su diario personal correspondiente al miércoles 1º de octubre de 1879, en el Callao: "El capitán Harvey estuvo navegando por la tarde con un remolcador y un torpedo".

Es interesante esa tesis, porque en otro anexo transcribe varios artículos aparecidos en *La Patria* de Lima bajo la autoría del capitán de fragata Gregorio Pérez con el título "La Guerra de Torpedos", correspondientes a los días 7 de febrero de 1878 y 23 de febrero de 1880, lo que permite afirmar que había conocimientos sobre torpedos, pero no así sobre su tecnología y aplicación.

En capítulos anteriores se ha visto a través de las cartas de Prado al vicepresidente La Puerta, la confianza que tenía Prado respecto al ingeniero Eulogio Delgado en relación a torpedos, llegando incluso a manifestar en una oportunidad que era la persona apropiada para asumir la jefatura de la Sección Máquinas de Guerra. En el inventario de Palacios figuran torpedos fijos (minas) en número indeterminado "construidos por el Ingeniero Eulogio Delgado".

La existencia de estos torpedos no constituye una novedad, pues en capítulos anteriores se ha reseñado el envío de varios de ellos en transportes a los puertos del sur, su inoperancia a través de las quejas que Prado manifestaba en sus cartas a La Puerta y Mendiburu.

El informe de Palacios del 23 de octubre habla de un número indeterminado de aquellos. Según F. Yábar, Delgado dejó un breve informe fechado 22 de octubre 1879, en el que daba cuenta al ministro de Guerra y Marina de haber construido 42 torpedos fijos desde el inicio de la guerra, de los cuales 20 se mandaron al sur. Todo indica que de los otros 22 un número indeterminado fue internado en el local en que Palacios almacenaba los torpedos Lay.

No hay información adecuada como para describir el torpedo Delgado, pero según F. Yábar habrían sido parecidos a los que construyera en la isla de San Lorenzo un tal coronel Harris, por encargo desde el inicio de la guerra. La ilustración adjunta muestra una reconstrucción de dicho torpedo que aparece en la Tesis de F. Yábar, basada en descripciones chilenas que aparecen en la obra de Pascual Ahumada y Moreno. Los torpedos fijos podían explotar ya por percusión como eléctricamente, esto último en los torpedos Harris.

Durante 1880 los torpedos fijos y a la deriva, construidos por Delgado y por Harris, no tuvieron efecto alguno, como se ha venido indicando desde el inicio del bloqueo del Callao, salvo el de imponer a los buques bloqueadores una estricta vigilancia, tanto mientras permanecían fondeados en San Lorenzo como cuando zarpaban durante la noche para evitar ataques sorpresivos por parte de las Fuerzas Sutiles.

8.4.3.2 Los torpedos Hubbe & Hardy[122]

No hay noticias sobre cuándo y por qué a los pocos días de la declaratoria de guerra, aparece en Lima el señor Samuel C. Gregory, representante de la U.S. Torpedo Company, que producía el torpedo en mención. En los Capítulos II y III se ha dado una breve reseña de ellos. La realidad, sin embargo, es que el 30 de abril de 1879, el ministro de Hacienda J. R. De Izcue, informaba por escrito al presidente Prado de su entrevista en Lima con el señor Samuel C. Gregory, que se comprometía por escrito a vender al Gobierno del Perú diez (10) torpedos automóviles filoguiados, puntualizando las condiciones de tal operación en cuanto a plazo de entrega; envío de un torpedo por vez; especificaciones técnicas; entrega personal por parte de uno de los socios o persona competente; enseñanza de la operación del arma; compromiso de no venderlos a Chile; compromiso de contar con la venia del Gobierno peruano para venderlo a otra nación; libertad del Gobierno de materializar la compra según el resultado de la prueba; abonar por cada torpedo 15 000 pesos oro americano o su equivalente en buenas letras de cambio contra entrega individual; que el pago estuviera garantizado por la casa Grace Brothers & Co.; y reconsiderar el precio de venta al monto de 14 000 pesos oro cada uno, igual al del torpedo Lay.

El compromiso incluía un pliego de condiciones a satisfacer por la venta de los 10 torpedos Hubbe & Hardy, como sigue:

> "1º.- Los torpedos serán aquellos inventados por los Sres. Hubbe y Hardy y que llevan su nombre.
>
> 2º.- Estos llenarán las siguientes condiciones a saber. Primera: moverse bajo el agua con una velocidad mínima de diez millas por hora; Segunda: Poderse manejar desde tierra, o de a bordo de un buque o bote, por medio de un solo alambre y por medio de la electricidad, dándole la dirección deseada y a voluntad del operador, pudiendo a la vez hacerlo regresar si tal operación se desease; Tercera: El alambre lo llevará el mismo torpedo y lo largará a medida que ande; Cuarta: Su alcance será de una y media millas inglesas, distancia que se considera ser el límite de visión con un anteojo marino para poder distinguir las dos miras con que serán provistos; Quinta: Estas miras estarán provistas con luces adecuadas para la dirección de los torpedos de noche, y solo visibles por atrás; Sexta: El torpedo será hecho de buenos materiales y en tres secciones, que contendrán, la primera el almacén de una capacidad para cien libras de dinamita, la segunda un almacén o depósito de gas carbónico para la alimentación o motor de la máquina que moverá la mariposa; en la tercera sección habrá el cable o alambre y maquinaria; Sétimo: La longitud del torpedo será de veinte y un pies ingleses y su mayor diámetro de quince pulgadas y su peso como de mil cien libras.
>
> 3º.- Se entiende que los torpedos se entregarán provistos de todo lo necesario y listos para funcionar contra el enemigo".

El 6 de mayo el ministro De Izcue, con la anuencia de Prado, promulgaba la resolución de aceptación en los términos que sigue:

"1º.- Aún cuando el Gobierno se compromete a tomar los diez torpedos, estos serán pagados a medida que se reciban en el Callao y después que hayan sido examinados por los funcionarios que el Gobierno comisione y resulten estar a su satisfacción.

2º.- El Gobierno no se compromete a pagar los quince mil pesos oro americano que pide el recurrente por cada torpedo, sino el de catorce mil, valor de los Lay previa conferencia con el socio de la Compañía.

Hágase saber al interesado y regístrese en su oportunidad devolviéndole firmado por el Ministro de Hacienda uno de los pliegos adjuntos. - Rúbrica de S. E. *IZCUE*".

Sobre este tema no hay más información hasta el 20 de agosto, merced a una carta de Prado a La Puerta confirmándole su entrevista en Arica con el señor F. H. Snyder, presidente de la U.S. Torpedo Company. En su misiva, Prado decía que los diez torpedos Lay comprados no serían suficientes y que se había contratado otros diez Hubbe & Hardy superiores a los Lay, según Snyder y que de demostrarlo así las pruebas a realizarse en Lima de ambos tipos, si los de Snyder resultaban mejores se asignarían a la única lancha Herreshoff presente en el Callao. En otra carta del 1º de setiembre, Prado anunciaba a La Puerta el viaje del ingeniero F. Arancibia al Callao, quien inspeccionaría y conocería de su operación, y lo compararía con el Lay.

De regreso en Lima, Snyder oficia el 13 de setiembre al ministro de Guerra y Marina con referencia al contrato firmado el 6 de mayo y en especial a la condición de presentar para prueba un torpedo y garantizar la satisfacción de las condiciones. En este sentido le daba a conocer que:

"El primer torpedo está listo (en el Callao), y suplicamos a US. nombre persona o personas que vea la prueba, y una vez llenadas las condiciones del contrato, ordene sea recibido, y ordene igualmente su pago correspondiente.

Nos permitimos decir a US. que desearíamos, si fuera conveniente, se señalara el lunes (15) próximo para la indicada prueba".

En efecto, el mismo 15 el ministro Mendiburu disponía que el comandante general de Marina acompañado de los jefes que tuviera por conveniente, presenciaran la prueba en ese mismo día, a fin de:

"Persuadirse de tener las condiciones y cualidades necesarias para su uso y objeto; dando cuenta con la minuciosidad debida, de todo cuanto ocurra, en presencia de los comisionados, a quienes se facilitarán cuantos medios sean necesarios para dicho ensayo".

El 18 de setiembre de la Haza informaba al ministro Mendiburu del experimento y su resultado:

"Cumpliendo lo dispuesto por V. E. en el decreto anterior, me constituí el día 15 del presente en un lugar privado, llevando en mi compañía al Señor capitán de navío Mayor de Órdenes don Amaro G. Tizón, a los de igual clase graduados D. Gaspar Selaya capitán del puerto y D. Emilio Diaz Jefe de la Torre de la Merced, encontrándose presentes los Ingenieros Civiles D. Eulogio

Delgado y D. Felipe Arancibia, se procedió a echar al agua el torpedo Hubbe & Hardy que debía probarse, el cual se hallaba totalmente cerrado y listo.

A las 2h:12m p.m. con mar llana y viento muy flojo del Sur, sin marejada, claro el torpedo del carro en que se le colocó para ponerlo en el agua, no con poca dificultad, se abrió la comunicación del gas y se puso en movimiento, obedeciendo al operador que por medio de un pequeño aparato fijo en tierra, y a la voz del que con anteojo observaba, lo hizo gobernar a voluntad, sobre babor, estribor y con la caña al medio con la mayor precisión, hasta llegar a una boya límite señalado, cuyo instante fue marcado por uno de los caballeros allí presentes. El tiempo empleado en el trayecto fue tomado por tres observadores.

La parte de proa del torpedo podía divisarse sobre la superficie a 300 metros más o menos de tierra.

El Sr. Delgado dio la distancia a la boya tomada del plano de triangulaciones de la bahía, operación que él había efectuado anteriormente, y resultó ser de 694,5 metros, recorrida por el torpedo en 2m:50s, lo que da un andar de 9,09 millas; siendo esta de 1 609 m. (Nota: esta medida equivale a la denominada milla terrestre).

No se ha conocido el efecto del contacto del torpedo, aunque fuera con fulminante solamente, contra el cuerpo a que pudiera dirigirse.

Con relación a las especificaciones contenidas en el pliego adjunto, la comisión opina de la manera siguiente:

1º.- Es conforme.

2º.- 1º Condición conforme la primera parte, no así la segunda respecto a su andar; 2º Conforme; 3º Conforme; 4º No se comprobó su alcance; 5º Conforme; 6º Descubierto el torpedo después de extraido del agua, se vio que está dividido en dos cuerpos, y todos en tres secciones como lo indica el pliego:

1º.- Conforme la longitud y diámetro, mas no el peso que no se verificó.

3º.- No se mostraron los útiles de que debe estar dotado cada torpedo.

Lo expuesto bastará para que V. E. pueda resolver lo que estime más acertado".

El 20 de setiembre el ministro Mendiburu daba trámite al ministro de Hacienda del informe para que se comprobara la conformidad legal del expediente; y al comandante general de Marina para que expidiera la constancia de existir "todos los útiles necesarios, especialmente las bombas para comprimir el gas".

El mismo 20, el ministro de Hacienda, Pazos, devolvía con oficio al ministro Mendiburu el contrato original y demás antecedentes relativos a la compra de 10 torpedos Hubbe & Hardy, para la promulgación de la resolución conveniente por ser competencia de ese Despacho. El 4 de octubre, el ministro Mendiburu disponía que se remitiera todo el expediente a la Secretaría General de S. E. el presidente director de la Guerra en Arica.

En el intervalo, Snyder con fecha 19 de setiembre cursaba al ministro de Guerra y Marina, la comunicación siguiente:

"Habiendo probado el torpedo Hubbe & Hardy de la United States Torpedo Company y estando ya en manos de V. S. el correspondiente informe

(del Comandante General) me es grato acompañar a V. S. la factura según contrato valor de catorce mil pesos oro americano ($14 000) y propongo que V. S. ordene sea remitido a Arica a disposición del Sr. Director de la Guerra, y yo me iré con el vapor de mañana al Sur para arreglar lo necesario y en el acto que llegue estoy listo a entrar en acción contra un buque enemigo del Perú bajo las órdenes que imparta el señor Director de la Guerra.

Como creo importante partir en el vapor de mañana suplico a V. S. resuelva lo conveniente sobre este asunto e imparta las órdenes para que en el primer transporte que vaya al Sur se lleve el indicado torpedo".

Sin embargo, el pago no se llegó a realizar y más bien se dispuso que el comandante general coordinase con Snyder una segunda prueba en el Callao, respecto de la cual este se pronunciaba el 22 de setiembre como sigue:

"Impuesto de la orden verbal que US. se ha dignado darme con el objeto de que se haga una nueva prueba del torpedo Hubbe & Hardy para determinar la velocidad y ver que este pueda navegar milla y media, como también para que se pese y se presente el generador de gas con sus bombas, tengo el honor de exponer a US. lo siguiente:

1º.- El generador de gas se halla en la refinería de petróleo, lugar donde se armó el torpedo y me hallo listo a entregarlo en el lugar donde designe US.

2º.- El peso se puede determinar fácilmente pesándolo en el sitio donde se halla a la hora que señale US.

3º.- Referente a su velocidad tengo la más completa seguridad de que el torpedo andará más de diez (10) millas por hora, desde que este mismo fue ensayado antes y dio una de más de once (11).

Si en el último ensayo que presenció la comisión que dignamente preside US. no llegó a dar la velocidad de diez (10) millas, fue porque al lanzarlo al agua sufrió su mariposa (hélice) algunos golpes contra las piedras y principalmente al iniciar su andar, contra la carretilla que se usó para lanzarlo, a tal extremo que le levantó una astilla doblando algo las paletas de la mariposa y también porque la velocidad se estimó en muy corta distancia, de consiguiente entrando el punto de partida varias veces en el cálculo.

4º.- Con el mayor gusto haría otro ensayo como US. desea pero me permitirá US. observarle, que si tal se hace el torpedo que hoy se halla listo, quedaría desarmado completamente porque no hay en el mercado bicarbonato de soda para hacer el gas que se gastaría en dicho ensayo, y que el bicarbonato que debía haber llegado en el vapor pasado no ha venido porque la Compañía de Vapores (P. S. N. C.) lo consideró como contrabando de guerra, el cual se espera venga por el *Oroya* o si no por los mismos vapores que en adelante no harán objeción alguna porque así se ha arreglado.

Como deseo de que este torpedo se halle cuanto antes a la disposición del Supremo Director de la Guerra en el Sur, me permito proponer a US. en caso de que estas explicaciones no satisfagan a la comisión, de que se remita el torpedo a Arica y allí donde hay bicarbonato de soda, se efectúe un nuevo ensayo en presencia de la comisión que el Supremo Director de la Guerra tenga a bien nombrar al efecto, porque si este es satisfactorio, como no lo dudo, podrá inmediatamente sin pérdida de más tiempo cargarse de nuevo y operar contra el enemigo, y allí probadas sus condiciones y aceptada que sea,

el Supremo Gobierno me abonará su valor en conformidad con mi contrato.

Suplico a US. eleve esta proposición al Supremo Gobierno para que ordene, si lo tiene a bien, sea embarcado en el primer transporte que salga para Arica y en las condiciones propuestas. Y como el generador de gas para los torpedos de Lay, servirá para cargar este torpedo, me permito indicarle que no hay necesidad de embarcar un segundo generador".

Con esta respuesta, el 22 de setiembre el comandante general eleva al ministro Mendiburu su informe que decía:

"Cumpliendo lo dispuesto por US. en su respetable oficio de 20 del actual, hice presente al representante de la Compañía de los torpedos Hubbe & Hardy, la necesidad que tenía la comisión encargada del examen de sus proyectiles de ponerlos en movimiento por segunda vez, para determinar con seguridad su velocidad y la verdadera distancia a que pudiera alcanzar el alambre; y como se impondrá US. por la carta oficial que acompaño, aseguran que el torpedo puede andar más de diez (10) millas por hora haciendo presente las causas por las cuales no dio ese resultado el día de la prueba.

Manifiesta también no serle posible someter el torpedo referido a una nueva prueba, por falta de gas suficiente para recorrer esa distancia y de materiales para su elaboración reservándose hacerlo en el puerto de Arica, en presencia del Supremo Director de la Guerra.

En cuanto al peso del torpedo Hardy, no habrá inconveniente en tomarlo antes de embarcarlo, pudiendo asegurar a US. que será mucho menor que los del sistema Lay, condición importante y que facilitará su manejo.

Como el torpedo Hubbe & Hardy, se ha movido en todas direcciones, es de suponer que tenga todo lo necesario para llenar las condiciones de tal, y en caso de no ser así, existiendo en Arica iguales aparatos para los del sistema Lay, cree esta Comandancia General innecesaria la conducción de la bomba o gasómetro para elaborar el gas, con que deben cargarse los torpedos y que se solicita embarcar en uno de los transportes del Estado".

Como puede notarse, según Snyder no había opción para la segunda prueba en el Callao, mas sí en Arica en donde, de resultar satisfactoria recién cobraría el importe del torpedo.

No se tiene información respecto a cuándo ni el resultado de la prueba en Arica. Los otros nueve propuestos, es pertinente suponer que durante 1879 jamás llegaron al Perú.

Sin embargo, y a pesar de la desfavorable evolución de la guerra para la causa peruana, el 31 de enero de 1880, ya con Piérola en el Gobierno, Snyder presentaba una segunda propuesta a nombre de la U. S. Torpedo Company, mucho más ambiciosa y costosa, en los términos que siguen:

"F. H. Snyder, ciudadano norte-americano ante V. E. respetuosamente expongo: que como Presidente de la Compañía de Torpedos United States, la que posee todos los derechos de la patente de construcción del torpedo locomotor de Hubbe & Hardy, y como representante de dicha compañía y en su nombre, tengo el honor de elevar a V. E. la siguiente propuesta para surtir al Gobierno del Perú con 5 torpedos de esa clase y 2 buques o lanchas a vapor, bajo las siguientes bases y condiciones:

1º.- Los torpedos no tendrán un diámetro mayor de 14 pulgadas inglesas,

de 21 pies de largo y no pesarán más de 1 000 libras. Serán hechos de la mejor clase de material de la manera más acabada, en secciones separadas y entornilladas. Los almacenes tendrán la capacidad para contener 100 libras de dinamita. Serán o podrán dirigirse por un solo alambre eléctrico sea desde tierra o desde a bordo, por cuyo medio hacerlos virar a babor, estribor, parar o hacer andar a la voluntad del operador. Debe poder recorrer la distancia de 1,5 milla inglesa en curso recto, o 0,75 de milla del operador y regresar al punto de partida, con una velocidad mínima de 10 millas inglesas por hora, y debe estar provisto con luces de color para el servicio nocturno, de tal modo que cuando lleven la dirección al enemigo, este no las pueda ver.

2º.- Los 2 vapores o lanchas deben construirse de madera o de acero conforme se crea más conveniente. Sus dimensiones serán como de 75 pies de eslora, 11 pies de manga, y 4,5 a 5 pies de calado. Tendrán una velocidad a lo menos de 15 millas náuticas inglesas por hora, y capacidad para 6 días de carbón; estarán provistos de todo el equipo necesario para entrar en acción a su llegada al Callao.

3º.- El suscrito se compromete ir a los Estados Unidos por el primer vapor que salga del Callao, después de la aceptación de esta propuesta, y tener los 5 torpedos y los 2 vapores listos para embarcarse dentro del término de 50 días después de su llegada a Nueva York. Los torpedos serán encajonados y embarcados para el Callao vía Panamá, pero las lanchas vendrán navegando al Callao, y con ellas traerá el suscrito Snyder maquinistas prácticos y manipuladores inteligentes en la electricidad, para el manejo y operación de los torpedos.

4.- El Supremo Gobierno a la aceptación de esta propuesta hará depositar en Nueva York la suma de 50 000 pesos oro americano, cuya suma será pagada a la Compañía de Torpedos United States, y del modo siguiente: a saber: 25 000 pesos a los 15 días después de la llegada de dicho Snyder a Nueva York, y 25 000 pesos cuando los torpedos y vapores se hallen listos para embarque. Y la United States Torpedo Co. dará para la recepción de dicha suma, y que concluirán satisfactoria y lealmente dichas obras, una fianza aceptable.

5.- El precio o valor de los 5 torpedos y de las 2 lanchas a vapor con su equipo, puestas en el Callao, será de 150 000 pesos oro americano; pero el Gobierno no pagará otra suma que la de 50 000 pesos adelantados en Nueva York, hasta que los torpedos o lanchas, hayan probado su eficacia destruyendo un buque de guerra enemigo, en cuyo caso el Gobierno pagará a la United States Torpedo Company 150 000 pesos oro americanos además de los 50 000 pesos adelantados. También se estipula, que en caso de que la guerra concluyese, o por otros motivos el Gobierno no desease los torpedos y lanchas, entonces el Gobierno tendrá el derecho de tomar una de las lanchas con sus respectivos útiles y 2 de los torpedos, cuya propiedad será aceptada por el Gobierno como pago del adelanto de los 50 000 pesos ya mencionados, y la United States Torpedo Co. quedará por este hecho libre de las obligaciones hacia el Gobierno, y se le permitirá llevarse a su entera libertad y voluntad cualquier otra propiedad que hubiese traído al país, libre de todo derecho de aduana y contribución".

El 4 de febrero de 1880, el secretario de Marina, Villar, promulgaba la resolución de aceptación dejando en claro que el contrato anterior de mayo 1879 por 10 torpedos quedaba sin valor, dejando en claro que a febrero aún

había un torpedo en Arica, y que Snyder había permanecido en el Perú desde mayo y que por lo tanto debía viajar a Estados Unidos y regresar al Perú con el material contratado. Los términos de la resolución decían:

"Vista la propuesta que antecede hecha por D. F. H. Snyder ofreciendo proporcionar al Gobierno torpedos de Hubbe & Hardy y buques o lanchas a vapor destinados para la aplicación de dichos torpedos, acéptase en los términos y bajo las condiciones siguientes: 1º El número de torpedos que Snyder proporcionará al Gobierno es de 4 comprendiéndose el ya existente en Arica, y los buques o lanchas de 2 de las dimensiones, peso y demás circunstancias expresadas y determinadas en las bases primera y segunda de su propuesta; 2º El proponente deberá estar de regreso en el Callao con los artículos especificados en la cláusula anterior a los 100 días (aprox. 15 mayo 1880) de firmado el presente contrato y la conducción de ellos será de su cuenta costo y riesgo; 3º El gobierno se obliga a pagar a Snyder la suma de £10 000 libras esterlinas entregando 3 000 libras en Lima al firmar el presente convenio y las £7 000 restantes inmediatamente después de expedidos los torpedos y salidos para el Perú las embarcaciones previa la fianza ofrecida por Snyder por la suma de 10 000 libras esterlinas y a satisfacción del representante del Perú en Nueva York; 4º El gobierno no pagará otra suma a Snyder que la expresada de 10 000 libras esterlinas y en los términos de la cláusula anterior mientras que los torpedos o lanchas no destruyan un buque de guerra enemigo; pero en este caso pagará además de las 10 000 libras esterlinas dichas la suma de 30 000 libras esterlinas. Mas si llegados los 4 torpedos no surtieran su efecto o no tuviese el Gobierno necesidad de emplearlos, tomará únicamente los 2 buques o lanchas por las 10 000 libras esterlinas ya abonadas quedando Snyder libre de todo compromiso con el Gobierno y podrá llevarse a su entera voluntad los 3 torpedos en el estado en que se hallaren y cualquier otra propiedad que hubiese traído al país, libre de todo derecho de aduana o contribución; 5º El proponente se compromete en nombre de la Compañía que representa a no vender mientras dure el actual estado de guerra, torpedo alguno a Chile directa o indirectamente por medio de persona alguna. Así como tampoco a ninguna otra Nación sin previo consentimiento del Gobierno del Perú; 6º El Gobierno del Perú tendrá la facultad de rehusar la aceptación de los torpedos y lanchas si en los experimentos que se hagan no llenaren todos los requisitos y condiciones enunciadas en el presente contrato; 7º Queda por el presente contrato fenecido y cancelado el contrato de 6 de mayo de 1879; 8º Para el cumplimiento de lo estipulado el Gobierno constituye desde luego en poder del representante diplomático en Estados Unidos la suma de 7 000 libras esterlinas. Si las estipulaciones de este contrato no fueran cumplidas por Snyder hará efectiva la fianza de que se ocupa la cláusula 3º y perderá en favor del Perú el valor del torpedo actualmente existente en Arica.

El presente contrato aceptado y firmado por el proponente Snyder será considerado con la fuerza legal de una escritura pública, archivándose en la oficina de documentos reservados junto con el expediente que contiene el anterior contrato que se agregará al presente.

Dígase a la Secretaría de Hacienda que ponga a disposición de la de Guerra la expresada suma de 10 000 libras esterlinas; entréguese a Snyder las 3 000 libras mencionadas en la cláusula 3ª. y remítase por dicha Secretaría al

Encargado de Negocios en Estados Unidos las 7 000 restantes, dándole las instrucciones respectivas. Fdo. *VILLAR*.

Impuesto de las condciones del decreto que antecede le acepto en todas sus partes.- Lima, febrero 11 de 1880. *F .H. SNYDER* -Presidente United States Torpedo Co."

Independientemente del contrato que se acaba de glosar, el 31 de enero de 1880 Snyder presentó otra propuesta personal sin responsabilidad para la United States Torpedo Co., para destruir buques de guerra chilenos, pero empleando los torpedos y vapores contratados en la resolución anterior, que especificaba las condiciones siguientes:

"Conste por el presente que F. H. Snyder, presidente de la United States Torpedo Co., ha contratado en esta fecha por el cual ha estipulado y convenido proveer al Gobierno del Perú con 5 torpedos locomotores de Hubbe & Hardy, y dos vaporcitos o lanchas a vapor, para con ellos operar dichos torpedos, y con los cuales el Gobierno del Perú desea se destruyan los buques de guerra enemigos; y además hallándose dicho Snyder 'llano a emprender la destrucción de dichos buques', han convenido por una parte el Gobierno del Perú y por la otra parte dicho Snyder: a que dicho Snyder traiga de los Estados Unidos, gente inteligente, quienes se asociarán con él para los fines que abajo se indican y bajo las siguientes bases y condiciones:

1º.- A la llegada de dicho Snyder y sus asociados, el Gobierno del Perú les dará los nombramientos convenientes para que con ellos puedan gozar de las garantías y protección del caso, de que gozan los oficiales del ejército y de la escuadra.

2º.- El Gobierno del Perú dotará cada vaporcito con un oficial de la Marina que conozca bien las costas del Perú y de Chile, así como todos los buques de guerra enemigos.

3º.- A la llegada de los vaporcitos y torpedos el Gobierno del Perú celebrará un contrato con dicho Snyder y sus asociados para la destrucción de los buques de guerra enemigos, y para cuyo cumplimiento por la parte del Gobierno, garantizará a dicho Snyder y asociados por medio de un depósito en uno de los Bancos de esta capital o por la garantía o fianza de un Banco aceptable, o con cualquier otra garantía que satisfaga y asegure el fiel cumplimiento por la parte del Gobierno.

4º.- La suma que el Gobierno garantizará pagarse a Snyder y asociados o a que se refiere la cláusula anterior, por cada buque de guerra enemigo que destruyan, será como sigue: á saber: por cada blindado, 100 000£; por cada transporte, o cualquier otro buque de guerra, 20 000£.

5º.- Es de advertir que se entenderá por destruido, el buque enemigo que quede por el efecto del torpedo tan maltratado, que lo deje inútil para el servicio, o que el enemigo se vea obligado a destruirlo o a abandonarlo.

6º.- Este contrato será independiente y sin ninguna relación con el hecho con la United States Torpedo Co., y se mantendrá sagradamente (sic) (secreto) entre las partes que lo firmen".

La propuesta fue recibida y discutida, decidiéndose por su aceptación el 4 de febrero de 1880 en los términos que siguen por parte de la Secretaría de Marina:

"Visto el proyecto de contrato que presenta D. F. H. Snyder por sí y con entera independencia del celebrado con él mismo en representación y a nombre de la United States Torpedo Co. ofreciendo aplicar los torpedos y emplear los buques a vapor para destruir los buques de la Escuadra enemiga mediante las condiciones expresadas en la presente minuta: acéptase en todas sus partes la indicada propuesta; en su virtud una vez firmada se tendrá por perfeccionado el contrato y con toda la fuerza legal de una escritura pública, teniéndose entendido que el número de torpedos a que se hace referencia es solo de 4. Archívese en la oficina de documentos reservados. Fdo. *VILLAR*".

Hasta donde se tiene información, ninguno de los dos contratos se ejecutó. Según información manejada por Bradford, como se ha comentado en capítulo anterior, en Arica el torpedo fue echado a pique para evitar su captura por los chilenos.

8.4.3.3 La comparación de torpedos Lay y Hubbe & Hardy[123]

Desde la época de Prado había quedado pendiente efectuar una comparación práctica entre los dos tipos de torpedo mencionados. El experto en torpedos Lay, Stephen Chester, estaba aún en el país, cuando el 24 de enero de 1880 el secretario de Guerra, Iglesias, mediante una resolución reservada de la fecha, que no fuera transcrita, le encargaba la misión de examinar los torpedos Lay y Hubbe & Hardy, la bahía del Callao y la parte exterior (lado oeste) de la isla de San Lorenzo, informando por escrito al Gobierno sobre una mejor aplicación de esas armas para mejorar la defensa del puerto. A tal fin Iglesias solicita a la Secretaría de Hacienda que abone a Chester, por una sola vez, la cantidad de 40£ en dos armadas: una de 20£ al inicio y la otra al terminar su misión. Dos cosas atraen la atención: una, que sea la Secretaría de Guerra la que encarga un estudio naval y no la Secretaría de Marina, lo que quizá no debería llamar la atención, puesto que a raíz del combate entre lanchas el 25 de mayo, se conoce de la existencia de una Sección de Defensa Submarina del Callao en la Secretaría de Fomento. La otra es la mención sobre la existencia de torpedos Hubbe & Hardy en el Callao, lo cual indicaría que en este puerto habría uno más aparte del que estaba en Arica, o que este fue devuelto al Callao, lo cual contradice lo antes mencionado en cuanto a su hundimiento en Arica para evitar su captura por los chilenos. Sin embargo, del texto de la carta que sigue, queda perfectamente claro que el torpedo Hubbe & Hardy permaneció en el Callao, así como los tres Lay de que informó Palacios en octubre de 1879. El 26 de enero, Iglesias comunica a S. Chester la misión a cumplir, según los términos siguientes:

"El Supremo Gobierno del Perú por órgano de esta Secretaría de Guerra confía a US. reservadamente una comisión importante del servicio que

conforme a sus ofrecimientos desempeñará US. sujetándose a las instrucciones siguientes:

1º.- Hará US. un examen minucioso y concienzudo de las cualidades y efectos prácticos que puedan producir los torpedos del sistema Lay y los Hubbe & Hardy que actualmente existen disponibles en el puerto del Callao.

2º.- En el caso de que las cualidades de estas máquinas de guerra no ofrezcan, del estudio que de ellas se haga, los resultados a que ellos se destinan propondrá US. las reformas que sean necesarias, consultando a la (ilegible) que la brevedad del tiempo la seguridad de sus inmediatos efectos (sic para toda la frase).

3º.- Hará US. también un reconocimiento, detallado, de la bahía del mencionado puerto estudiando las condiciones más a propósito para que empleando en ellos los mencionados aparatos pueda conseguirse de la manera más satisfactoria no solo la defensa del puerto, sino también que por medio de ellos pueda en un caso dado tomarse la ofensiva.

4º.- El reconocimiento de que habla el artículo anterior se extenderá a la vez a la parte exterior de la isla de San Lorenzo, lugar donde el enemigo pudiera estacionarse ejerciendo sin represalias inmediatas sus hostilidades. Designará US. en los planos respectivos los puntos más adecuados donde puedan con seguridad colocarse los referidos torpedos.

5º.- El Gobierno del Perú a quien US. ofrece sus servicios confía en que US. pondrá de su parte cuanto le sea posible por llenar esta delicada comisión de la manera más satisfactoria".

En la misma fecha 26, Iglesias oficiaba al comandante general de Marina, con conocimiento de la Secretaría de Marina, la misión de Chester, solicitándole se le prestaran todas las facilidades que demandase su cumplimiento, así como las ayudas necesarias.

El 3 de febrero de 1880 Stephen Chester en un extenso informe a la Secretaría de Guerra presenta el resultado de la misión encomendada en dos partes: una dedicada a los tres torpedos Lay existentes en el Callao (ofrece una explicación del porqué del fracaso del torpedo lanzado en Antofagasta por el *Huáscar*), y otra dedicada al torpedo Hubbe & Hardy existente también en el Callao:

PARTE I – TORPEDOS LAY

Hay uno a bordo del monitor *Atahualpa* en tales condiciones que sin auxilio de ningún otro aparato que los que posee el buque, pueda ser pronta y seguramente botado al agua y obrar. Le acompaña una batería eléctrica, ácidos para cargarlo y pizarra de llaves para su uso; pero solo hay a bordo del monitor muy pocas de las herramientas accesorias de un torpedo.

El prolijo examen del interior reveló los siguientes hechos:

La maquinaria exterior, inclusive eje, máquinas y aparato de gobierno y todas las partes visibles están limpias, bien aceitadas y prueban cuidado.

Las válvulas eléctricas no están ajustadas y no funcionan. En su presente condición el torpedo es inútil.

No parece que la falla de poder motor en estas válvulas fuera producida por la acumulación de óxido o descuido, sino que más bien, nunca han sido ajustadas por los agentes de (los) Señores Lay, señores Rowley y Haight, pues

no trabajaban cuando se recibió el torpedo a bordo del monitor.

Con la herramienta necesaria se pueden ajustar probablemente en dos o tres horas.

Este aparato se carga con gas para su locomoción, sin usar dinamita ni cartucho eléctrico.

Encontré un torpedo Lay a bordo del transporte *Talismán* con su maquinaria exterior en buen orden, aunque sus válvulas necesitaban ajustarse.

A bordo no se encontró batería alguna, llaves, ni ninguna otra de las herramientas que acompañan a un torpedo. He sabido después, que se ha remediado esta deficiencia.

No está cargado con materias explosivas. Su estado le permite ser echado al agua.

En el entrepuente del transporte *Marañón* encontré otro torpedo Lay que había sido embarcado por una porta, lo que lo ha dañado y maltratado. Bastaría un día de trabajo para hacerle las reparaciones que requiere.

Tampoco tiene batería, llaves ni herramienta alguna. En su posición y condición presentes es inútil.

BATERÍAS Y HERRAMIENTAS

Las baterías pertenecientes al segundo y tercer torpedo fueron encontradas en el Arsenal. Requieren limpiarse y amalgamación.

Hay también a bordo del *Marañón* y en el Arsenal algunos cajones sin inventario ni lista de contenido que probablemente encierran herramientas.

OTROS TORPEDOS LAY

De los diez torpedos comprados por el Gobierno, fuera de los tres ya mencionados, cinco cargados para acción, están a bordo de lanchas en la bahía de Arica a cargo del señor Leoncio Prado. Probablemente están en buena condición de servicio, aunque tal vez, no puedan hacerlo jamás en aquel lugar: uno fue echado a pique en Arica por el comandante de la *Pilcomayo*, y otro, capturado en Iquique por el enemigo, está desde entonces en Valparaíso.

UTILIDAD

Los tres torpedos Lay que hoy existen en la bahía del Callao, están, por las razones ya expuestas, en condición de inservibles, pudiendo, sin embargo, hacérseles útiles en dos o tres días.

Aún cuando sus condiciones fueran otras, sus servicios no podrían aprovecharse por las causas siguientes:

1º.- El *Atahualpa* que se adapta admirablemente al servicio de esta clase de torpedos, por cuanto que, puede soltarlos al agua fácilmente desde su cubierta y hacerlos operar desde abordo con gran facilidad, en sus actuales condiciones, no puede considerarse sino como una fortaleza flotante, pues, no tiene ni velocidad ni cualidad alguna que le permita batirse a otra distancia que la que el enemigo elija; quedando así, fuera de la línea verdadera de torpedos.

2º.- El transporte *Talismán* es, según tengo noticias, un buque rápido y en muchos conceptos a propósito para usar torpedos; pero no es un buque de guerra y es muy grande para aproximarse a la distancia efectiva de un enemigo armado.

Sus cualidades marinas podrían, tal vez, permitirle su empleo en servicio nocturno en un puerto enemigo, si tal operación ofensiva se creyese oportuna o procedente.

3º.- El *Marañón* no es utilizable en manera alguna.

CONDICIONES DEL TORPEDO LAY

El torpedo Lay es notable por las siguientes cualidades que no posee torpedo alguno, excepto el Hubbe & Hardy.

1º.- Contiene moción (potencia) suficiente para llevarlo a gran distancia y se mueve automáticamente.

2º.- Puede ponerse en marcha, detenerse, gobernarse y moverse en cualquiera dirección a la voluntad de un operador estacionario.

3º.- Su explosión está también al arbitrio del operador; y cargado, puede chocar impunemente con un buque amigo.

4º.- Contiene gran carga explosiva.

En tanto que estas condiciones lo hacen superior a toda clase de torpedos, no exceptuando los Whitehead el valor de sus servicios disminuye en mucho a causa de faltas (defectos) materiales y errores de mecanismo y de construcción de las cuales son las principales, las que siguen:

FALTAS (Defectos)

1º.- Son excesivamente grandes y pesados y desproporcionalmente frágiles de construcción.

2º.- El cable pasa por un tubo delgado que se proyecta del fondo del casco por debajo del timón y de la hélice (véase el dibujo). Su posición impide que sea aguantado debidamente.

Por estas dos razones debe tenerse mucho cuidado y circunspección al moverlo y manejarlo, y no pueden ser manejados a salvo, sino con la ayuda de aparatos bien y especialmente adaptados.

El más ligero choque recibido por el tubo del cable bastará para detener las funciones del torpedo.

"En Antofagasta, comenta Chester, 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 quedó sin acción.

3º.- El eje de la hélice, es una prolongación del eje del bote, de adonde resultan las siguientes desventajas:

a. Las alas (palas) de la mariposa (hélice) se mueven tan cerca de la superficie, que no desarrollan toda la velocidad que se obtendría si evolucionase en mayor masa de agua;
b. Esto produce también ruido y espuma que hacen al torpedo visible a gran distancia;
c. La posición de la hélice tiende a levantar la popa y deprimir la proa durante el movimiento. Para prevenir este inconveniente, es preciso lastrarlo con mucho cuidado y no sumergirlo más que los tres cuartos de su diámetro. Por consiguiente su aplicación durante el día debe ser de muy difícil éxito, en razón de ser visible a considerable distancia.

4º.- Su velocidad es insuficiente contra un enemigo en movimiento. Son muy pocas las posiciones en que puede ocultarse.

5º.- El cable se compone de tres alambres aislados separadamente y encerrados en una cubierta.

Sus constructores imaginaron que era más seguro hacer cada función por medio de corrientes eléctricas separadas e independientes.

En la práctica, sin embargo, esto es un elemento de gran peligro. Los tres alambres son idénticos en la apariencia, de modo que se acostumbra, al preparar un torpedo para servicio, destorcer los alambres y marcar sus extremidades por medio de tarjetas, solo así, pueden distinguirse. Como esas tarjetas pueden desprenderse, borrarse o cambiar de posición, sea de intento o por accidente, el alambre cuyo extremo interior está conectado con el depósito de carga, puede ponerse en la mesa de llaves en comunicación con la llave de partida o de gobierno; resultando que, apenas se tocara la llave de la pizarra se seguiría la explosión.

6º.- La explosión por contacto se produce de la manera siguiente:

Una varilla de acero se proyecta en el extremo de la proa, de manera que cuando el torpedo choca con algún objeto, es comprimida hacia adentro entre dos puntas elásticas que cierran el circuito: en la práctica, el operador atiende a otro breque en el circuito al otro extremo, de modo que, si el bote encuentra en su tránsito algún objeto se pueda prevenir la explosión. Este último breque se cierra solamente cuando el torpedo está inmediato al punto de su destino.

En estos torpedos dichas varillas no se recogen cuando son comprimidas hacia adentro; por consiguiente, si al echarlo al agua o durante su tránsito reciben un golpe, a la vez que el operador cierra el breque en el extremo de tierra, harán explosión sin estar en contacto con el objetivo.

PARTE II – TORPEDO HUBBE & HARDY

Este aparato es impulsado y gobernado como el de Lay, del cual difiere solamente en las particularidades siguientes:

1ª Es más pequeño y menos pesado; por consiguiente, más útil en muchos casos en que no puede emplearse el torpedo Lay

2ª Siendo de menor diámetro y su casco del mismo grueso es proporcionalmente más fuerte que el Lay.

3ª El eje de la hélice es la prolongación de la línea inferior del bote, de manera que (a) la mariposa (hélice) gira en plena agua desarrollando mayor velocidad relativa; (b) no produce espuma visible; (c) flota en una quilla igual y mucho más abajo en el agua.

4ª El eje de la mariposa es hueco y el cable sale de él, salvándose así la fragilidad y peligro del tubo de cable.

5ª El cable se compone de un solo alambre y no hay posibilidad de equivocarse en su aplicación.

6ª Requiere menor cantidad de gas para cargarse, que se puede representar por cerca de 300 libras de bicarbonato de soda y 270 de ácido sulfúrico menos.

7ª Su velocidad es mucho mayor; y en movimiento no es visible a corta distancia.

Para conveniencia de comparación, presento una segunda tabla de las cualidades respectivas. Conviene notar que en lo que toca a velocidad, he dado al torpedo Lay la misma, estimada después de seis o siete experimentos y para el otro bote he aceptado los datos de sus constructores.

	LAY	HUBBE & HARDY	OBSERVACIONES
Largo	21,5 pies	20 pies	El casco de cada uno es más o menos del mismo grueso por consiguiente, el de menor diámetro, es más fuerte
Diámetro	2 pies	1,5 id.	
Peso con carga	2 800 libras	1 000 libras	
Distancia de movto.efectivo	1,25 millas	1,5 millas	
Largo del cable	1,5 id	1,75 id	
Carácter del cable	3 alambres	1 alambre	
Carga explosiva	100 libras	100 libras	
Peso de una carga de gas	250 id.	140 id.	
Velocidad por hora	6 millas	11 millas	La de Lay es variable
Flota sin moverse	¾ sumergido	Casi sumergido	
Flota moviéndose	En la superficie	6 pulg. debajo	

A pesar de que de la anterior descripción se desprenden muchas notables ventajas en el torpedo Hubbe & Hardy, no pretendo por esto, que la 'única muestra que he examinado y que está en Arica' sea un instrumento perfecto. También puede ser modificado con ventaja.

CORRECCIONES Y MEJORAMIENTOS

En el Lay

Muchos de los caracteres objetables del torpedo Lay son radicales y solo podrían ser eliminados adoptando una forma de construcción enteramente diferente, modificación que no es posible hacer con los que tenemos ahora disponibles. Pueden sin embargo, ser reformados y utilizados así:

1º.- La dificultad que nace de su tamaño, peso y fragilidad, puede de algún modo obviarse, adoptando aparatos especiales para manejarlos. Como bajo diversas circunstancias se pueden emplear distintos aparatos, el carácter de estos debe ser considerado en relación con las varias localidades que recomendaré después, como lugares a propósito para emplear desde ellos los torpedos.

2º.- Pueden manejarse con más facilidad, si se adaptan a los extremos del cilindro argollas o pernos con ojos.

3º.- El peligro de la confusión de los alambres, puede también evitarse preparando sus chicotes de una manera segura y determinadora y guardando los marcados en una caja cerrada.

4º.- La varilla de fuego debe proveerse con un muelle de compresión. Los de Arica ya se han arreglado así.

5º.- Para cargarlos propiamente y sin riesgo se requiere algún tiempo y calma.

Deben guardarse cargados constantemente. Esta es otra razón por la cual no debe tenérseles a bordo de ninguno de los buques mencionados.

En el Hubbe & Hardy

Respecto al torpedo Hubbe & Hardy, desde que no hay más que uno en el país y está no utilizable por ahora en la bahía del Callao, estando además informado de que los constructores convencidos de sus faltas intentan corregirlas en las máquinas que hagan en lo futuro, sería superfluo hablar en especial, en este informe.

Lo que sigue del informe, se ha consignado en la Nota al Capítulo respectiva, de la cual se puede apreciar que se refiere prácticamente a las sugerencias de Chester para usar algunos puntos de la isla San Lorenzo como estaciones y realizar desde ellos ataques de torpedos contra los buques chilenos, lo cual no se concretó.

Regresando a la Parte I del informe, en la que describe lo sucedido en Antofagasta cuando el intento de ataque con un torpedo Lay desde el *Huáscar*, y en la que Chester estuvo presente, se deduce que al quedar sin movimiento el torpedo desde un comienzo, por avería en la hélice, no existió en momento alguno el peligro de que el torpedo se dirigiese contra el monitor. Quizá lo más probable fuera que la deriva del propio buque lo acercase peligrosamente al torpedo. En esta etapa de las operaciones del monitor, se ha mencionado que después de dicha falla, el *Huáscar* puso en prueba otro de los torpedos Lay, que a estar por los informes también resultó fallida. Es lamentable que Chester no haya hecho mención a qué se debió la falla, pues también participó en la prueba.

8.4.3.4 Torpedos fijos de Harris[124]

En este capítulo se ha aclarado que el bote–torpedo que un tal Williams Harris preparó en 1879, nada tiene ver con Josiah Harris, fabricante de torpedos fijos. Este señor ofreció en 1880 al Gobierno peruano la construcción y colocación de torpedos fijos en determinados parajes de la bahía del Callao.

El 24 de abril, el secretario de Gobierno, Orbegoso, en representación del secretario de Marina, Villar, que se encontraba ausente, aceptó el ofrecimiento de J. Harris bajo las condiciones siguientes:

> "1ª Los torpedos serán 11, de los cuales 10 serán automáticos y uno eléctrico a lo menos, colocados en la región que sirve de frecuente estación y paso a los buques enemigos cerca de la isla de San Lorenzo.
>
> 2ª Los torpedos eléctricos serán servidos por un alambre en conexión con una batería en la isla de San Lorenzo, manejada por Harris y dispuestos para hacer explosión aisladamente en el momento conveniente.
>
> 3ª El contratista se encarga de la fabricación e instalación de los torpedos y accesorios, de su conservación y explosión, destinada a destruir uno o más buques de la flota enemiga.
>
> 4ª El tesoro pagará a Harris, por todo gasto, la cantidad de 13 000 soles billetes de circulación actual.
>
> 5ª Además de los 6 hombres de la confianza de Harris, que por su cuenta y costo empleará en la empresa, es convenido que, para la sumersión de los torpedos, el Gobierno le proporcionará 4 marineros que tomen parte en dicha operación, para ser devueltos en seguida.
>
> 6ª Declárase a Harris el derecho de tomar para sí, o los suyos, la mitad del valor de cada buque enemigo destruido por los torpedos, pagadera por el Gobierno en moneda metálica, una vez logrado aquel resultado.

7ª De la suma fijada en el Art. 4º se entregará, desde luego a Harris 165 libras esterlinas y las 400 restantes tan luego como queden instalados los torpedos listos para su explosión.

8ª Los torpedos estarán listos para funcionar, cuando más tarde, el martes 27 del presente mes (abril).

9ª Este convenio se conservará en la Oficina de Documentos Reservados, junto con la aceptación de Harris, con lo cual tendrá la misma fuerza que si constase en escritura pública.

Regístrese y archívese - Por ausencia del señor Secretario de Marina - El Secretario de Gobierno. *ORBEGOSO. Accepted and agreed to as to all the foregoing - April* 24 1880 - Fdo. *JOSIAH HARRIS*".

Lo que no queda claro en este convenio, es lo que especifica la cláusula 2ª acerca de la operación eléctrica de los torpedos desde la isla de San Lorenzo, cuando sabido es que desde el inicio del bloqueo, el 10 de abril, los buques chilenos escogieron como fondeadero habitual precisamente la parte noreste de la isla, cuya estación de vigías jefaturada por Melo tuvo que ser abandonada.

Alguna situación favorable debía jugar a favor de J. Harris, cuando el 24 firmaba con el mismo secretario de Gobierno, otro compromiso sobre suministro de información que decía:

"Presentándose la oportunidad de tener informaciones reservadas de la flota enemiga surta en la proximidad de San Lorenzo, autorízase al coronel temporal Josiah Harris para remunerar a los que las procuren, a cuyo fin se le entregará la suma de 100 libras esterlinas, o sean 2 000 soles billetes, que girará a su favor la Secretaría de Marina contra la de Hacienda".

8.4.3.5 Contratistas por doquier para hundir buques chilenos[125]

En capítulo anterior se vio los diversos contratos con particulares para destruir buques de guerra chilenos durante 1879, que no se concretaron en éxito alguno. Esta posibilidad volvió a jugarse en el Gobierno de Piérola, y así se suscribieron varios compromisos, como consta a continuación:

a. Caso Gramont

El 9 de abril de 1880 se promulgó por el secretario de Marina, Villar, la resolución que decía:

"Teniendo en consideración que el ciudadano francés Mr. O. de Gramont ha ofrecido marchar a Chile con el objeto de acometer por medio de torpedos la destrucción de los blindados chilenos *Blanco Encalada*, *Cochrane* o *Huáscar* exigiendo fuera del premio ofrecido en la contestación adjunta en copia del Jefe Supremo de la República, el pago de su pasaje y gastos al territorio enemigo y el sostenimiento por 3 meses de su familia en Lima.

Se resuelve: que se libre por la Secretaría de Marina contra la de Hacienda a favor del Prefecto del Departamento por la suma de 130 libras esterlinas; de las cuales 30 serán aplicadas al sostenimiento de la familia de Gramont en Lima durante un trimestre y el resto a los expresados gastos de viaje. El

Prefecto entregará esta suma a Gramont, a quien se designará oficialmente bajo el nombre de Mr. O. Paulliac - Regístrese entre los documentos reservados y archívese. *VILLAR*".

El mismo 9 Piérola había ofrecido a Gramont por escrito, lo que Villar cita como premio:

"Señor mío:

Aceptando el ofrecimiento que me ha hecho US. de marchar a Chile con el empeño de destruir, por medio de torpedos, los buques blindados de aquella República *Blanco Encalada* y *Cochrane* o también el *Huáscar* , y dando todo su valor al importante servicio que con ello prestaría US. al país, me obligo, en nombre del Perú, a dar a US una gratificación de 50 000 libras esterlinas oro, por cada una de las naves arriba expresadas que US. logre destruir. Si por desgracia sucumbiese US. en la empresa, quedando esta lograda, el Tesoro peruano entregará a la Sra. esposa de US., a sus hijos, o a quien US. designase la gratificación que dejo expresada. Si sucumbiese US. aunque sin éxito en la empresa, el Perú no será indiferente a la subsistencia de su esposa e hijos. Fdo. *NICOLÁS DE PIÉROLA*".

b. Caso Juan Nash

El 15 de julio de 1880 el secretario de Fomento, M. M. Echegaray, suscribía un compromiso con el norteamericano Juan Nash, en los términos siguientes:

"Entre los infrascritos, por una parte el capitán Guillermo Juan Nash, natural de los EE.UU. de Norte América, y por la otra el Supremo Gobierno del Perú, representado por Su Señoría el Secretario de Estado en el despacho de Fomento D. Mariano Echegaray, hemos celebrado un contrato contenido en los siguientes artículos:

1º.- Yo Guillermo J. Nash me obligo a armar y dirigir la sección de Torpedos marítimos para destruir uno o más buques de la armada chilena que bloquea actualmente el puerto del Callao; debiendo dirigir de preferencia el ataque al buque almirante como objetivo principal, sin perjuicio de hacerlo también a los demás buques de dicha armada ya sean de guerra o transportes.

2º.- El capitán Nash se obliga a dirigir personalmente todas las operaciones, para cuyo efecto deberá embarcarse ya sea en las lanchas, botes o buques que se están alistando con tal objeto.

3º.- El Supremo Gobierno pondrá a disposición de Nash los elementos de que dispone y que sean necesarios para dar cima a la empresa y así mismo facilitará la fuerza armada que debe guarnecer las embarcaciones; siendo de cuenta y cargo particular del capitán Nash el pago a los hombres especiales en la materia que contratase.

4º.- El Supremo Gobierno del Perú, pagará al capitán Nash, por cada buque que destruya totalmente, sea echándolo a pique o volándolo, el precio siguiente:

Por el blindado *Blanco* 100 000 libras esterlinas en oro o en buenas letras sobre Londres a 90 días vista. El mismo precio por el blindado *Cochrane*. Por el *Huáscar* 30 000£; por el *O'Higgins* 20 000£; por eI *Angamos* 20 000£; por el *Amazonas* 20 000£; por la *Pilcomayo* 20 000£.

5º.- La suma a que sea acreedor el capitán Nash, le será pagada 40% a las 24 horas y el resto a 12 y 24 meses, en documentos garantidos, de tal calidad que puedan ser descontados en la plaza de Lima al interés corriente.

6º.- Este contrato tendrá fuerza por el término de 30 días, pudiendo ser renovado este plazo de común acuerdo entre los contratantes.

En constancia de lo cual firmamos el presente por duplicado en Lima, julio 15 de 1880.- El Secretario de Fomento *M. M. ECHEGARAY* – *GUILLERMO JUAN NASH*.

Lima, julio 15 de 1880.

Visto el precedente contrato ajustado entre el Secretario de Fomento y el ciudadano de los EE.UU. de Norte América D. Guillermo Juan Nash, apruébase en todas sus partes. Archívese y regístrese en la oficina de Asuntos Reservados, expidiéndose a Nash, como lo ha solicitado copia autorizada de este contrato en vez de duplicarlo. Es copia fiel de original, Documento Nº 105, a que me remito si fuere necesario.- Fdo. *ALBERTO FALCÓN*".

c. Caso capitán Stephen Heaton

El 26 de diciembre de 1880, el secretario de Marina, Villar, suscribía un contrato con el capitán Stephen Heaton como sigue:

"Considerando el ofrecimiento hecho por el capitán de ingenieros Stephen Heaton y sus tres compañeros, de emplear la lancha-torpedo nacional *República*, (que en calidad de ensayo ha sido confiada al dicho Heaton) junto con un torpedo Lay y algunas armas, en el propósito de acometer y destruir uno o varios de los buques chilenos enemigos, y habiendo expuesto el mismo capitán hallarse ya enteramente expedito para llevar adelante su empresa. Autorízase a ello, bajo las condiciones siguientes:

1ª Heaton tripulará por su cuenta la mencionada lancha *República*, dirigirá personalmente la embarcación que, junto con otros elementos, se le ha entregado; así como todas las operaciones relativas a la empresa.

2ª Saliendo con la *República* del Callao, o de otro puerto del litoral vecino, emprenderá sin demora sobre los buques enemigos con el intento de echarlos a pique.

3ª El Gobierno del Perú abonará al capitán Heaton, como remuneración para sí y sus compañneros tripulantes, el precio siguiente:

4ª Por los blindados *Blanco Encalada* y *Cochrane* 80 000£ oro; por el monitor *Huáscar* 40 000£; por los otros buques de guerra 25 000£; por los transportes a vapor, 15 000£; por los transportes de vela 7 000£.

5ª Esta suma será pagada a Heaton, o a quien sus derechos represente, una vez realizada la operación y distribuida por él a sus tripulantes y cooperadores, a juicio de él y según los arreglos que tuviesen celebrados.

6ª En el caso de sucumbir Heaton en la empresa sin haber obtenido éxito la República toma sobre sí el sostenimiento de su familia con los goces propios de su clase de capitán. Igual derecho asistirá a los otros tripulantes con la de teniente de ingenieros.

7ª La presente concesión tendrá fuerza por el término de 15 días; pudiendo ser renovado este plazo por el Gobierno, si lo halla conveniente.

Póngase en conocimiento del capitán Heaton para su aceptación y con ello, regístrese y archívese en la oficina de Asuntos Reservados, dándosele copia. *VILLAR*".

d. Caso Boyton

Este era un tipo algo distinto, ya que se trataba de un compromiso con un aventurero mundialmente conocido, conforme se aprecia de la publicidad con que venía acompañado.

El 5 de enero de 1881, Paul Boyton cursaba al jefe supremo de la República, Piérola, una carta lamentando no haber podido ser útil, en los términos siguientes:

"Mi Jefe:

Siento verme obligado a poner en su conocimiento que estoy muy desanimado 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 diez días.

Aseguro a V. E. que me hiere el alma no haber podido hasta ahora dar un golpe por el Perú.

Cuando salí de New York, el Sr. Bogardus me prometió enviar una lancha a vapor para ayudarme en mis operaciones, es decir para dejarme cerca del enemigo y recogerme después de la explosión. Sin tal lancha mi aparato es casi inútil. Dado el caso que dicha lancha llegase, espero que V. E. me permitirá usarla y si esta solicitud me es acordada, ruego humildemente que V. E. nombre para que me acompañen al Ingeniero Mac-Mahon y al sargento mayor Rayband.

Con una lancha como las pedidas y ordenadas por el Sr. Bogardus, podríamos hacer daños en todo el largo de la costa Sur, pero jamás en el Callao, pues en mi opinión este es el peor punto de ataque porque los buques enemigos están alertas contra los torpedistas.

Hasta ahora no he podido lograr un resultado por la razón de que he recibido órdenes contra mis planes, por ejemplo la expedición a Pisco y Chira.

Si V. E. no tiene a bien concederme la solicitud en cuanto a la lancha, ruego a V. E. nos releve del actual servicio y nos permita expedicionar en la costa del Sur con la balandra y atacar como mejor se pueda.

Prefiero tomar un rifle y batirme lado a lado con la vanguardia del ejército, que permanecer en mi actual posición.

Con todo respeto.- Soy de V. E. *PAUL BOYTON* Fdo."

Como se puede apreciar en los cuatro casos detallados, ninguno de ellos logró concretar éxito alguno, por diversas razones. También cabe mencionar que por ese motivo el gasto fue mínimo.

e. Oferta sobre bote–torpedo submarino

El 11 de enero de 1881, el señor John H. Evans de Inglaterra remitía al señor ministro del Perú, la propuesta que sigue.

"Habiendo tenido varias entrevistas con el coronel Almonte (funcionario de la Legación peruana en Inglaterra), referentes a poner a disposición del Gobierno de V. E. un 'bote-torpedo submarino', invención que será de la mayor utilidad para la nación que lo posea, teniendo interés por el Perú por haber sido su cónsul en Brighton y estar relacionado con la familia de Gálvez me permito llamar especialmente la atención de V. E. a esta circunstancia en condiciones tan favorables que no podrán ofrecer a otro Gobierno. La invención está en mis manos y por lo tanto propongo al Gobierno de S. E.

Primero.- Proporcionar un bote que pueda andar de 10 a 20 nudos (sic) por hora bajo el agua.

Segundo.- Este bote se conservará bajo el agua de 2 a 30 horas sin llegar a la superficie.

Tercero.- Descargará cualquier torpedo que el Gobierno deseare probar con el bote en los lugares que designen las respectivas autoridades navales.

El precio que pido al Gobierno de V. E. es de 10 000£ a 15 000£, según las dimensiones, etc. que ha de tener el bote. Esta suma se pagará solo cuando el bote-torpedo submarino haya hecho todo lo que el inventor garantiza.

Luego que el inventor sepa las condiciones que se requieren en el bote procederá a contratar la construcción con cualquier casa.

Debo advertir que el inventor no pedirá menos que 40 000£ por otro bote semejante.

Deseo recibir una contestación de V. E. tan pronto como sea posible y ofreciendo darle todos los informes que V. E. creyere necesarios. Soy de V. E. etc... Fdo. *JOHN H. EVANS*".

Esta propuesta, escrita en Inglaterra cinco días antes de la ocupación de Lima, no tuvo significación alguna, excepto que no deja de llamar la atención las extraordinarias características del bote–torpedo submarino, que recién se alcanzarían varias décadas después.

8.4.3.6 Tubo lanzatorpedo y torpedos de Ericsson[126]

Melitón Carvajal en el Tomo IX, vol. 2 reseña la evolución de la lancha o bote–torpedo a un buque de mayor porte, cuya denominación "torpedo boat destroyer" en Inglaterra, se le atribuye al contralmirante Fisher, visto que serían empleados para destruir los botes franceses. Con el tiempo esa clase derivó a "destroyer" por brevedad, o "destructor" en español. Eso ocurría en 1892, pero la denominación "destroyer" en la terminología naval ya la había dado Ericsson a fines de la década de 1870.

Más aún, *El Peruano* del 25 de agosto de 1879, que transcribe un artículo de la prensa chilena sobre torpedos y lanchas–torpedo, dice específicamente sobre el "destroyer":

"El 'Destroyer' (Destructor). Nombre dado por Ericsson a su bote-torpedo, es un bote blindado de andar muy ligero, superior al andar de cualquier blindado existente. Todo lo confía a su velocidad.

El torpedo Ericsson, un verdadero proyectil submarino, está colocado en la proa del bote, debajo del agua y se lanza desde la proa por medio de aire comprimido. Su peso es de mil cuatrocientas libras y tiene una velocidad inicial de 164 millas por hora; su fuerza motriz es tal que uno no puede ver con qué podría protegerse exteriormente a un buque para defenderse de este torpedo. La parte anterior del proyectil lleva una buena carga de dinamita, la cual estalla por concusión, pero arreglada de tal manera que necesita la resistencia que presta el costado de un buque para que pueda hacer explosión. Este torpedo no está provisto de ninguno de los mecanismos interiores de que están dotados otros torpedos y que han resultado ser muy delicados y en los cuales no se puede tener confianza alguna. Finalmente, el 'Destroyer' es igual en ambos extremos y puede después de lanzar el torpedo, andar con la misma facilidad hacia atrás que hacia adelante, con solo hacer funcionar su máquina en sentido opuesto.

Como lo hemos dicho al principio este torpedo está en estado de prueba. Esto tenía lugar en abril del presente año (1879)".

Como se ha mencionado en otra oportunidad, el coronel Enrique Lara fue enviado por Prado en comisión a Estados Unidos y Europa para adquirir medios bélicos, navales y terrestres. Entre las gestiones de Lara, con la participación de W. R. Grace, estuvo aquella para la construcción de otras cuatro lanchas Herreshoff, que no se materializó por trámites internos en el Perú, aun cuando su construcción se inició. Lara también planteó una propuesta para adquirir el denominado "Destroyer" Ericsson pero que, conforme anota F. Yábar, su venta no habría prosperado por la negativa del gobierno norteamericano en 1879, e igual cosa habría sucedido en 1880.

El 9 de febrero de 1880, en Nueva York, el capitán J. Ericsson remite una propuesta escrita al señor Guillermo Bogardus, amigo de Piérola, por el Nuevo Sistema de Torpedo Ofensivo, incluyendo ilustraciones, en los términos siguientes:

"a. Precio por un tubo lanzatorpedo y torpedo, US $5 500
b. Por un torpedo US $1 800
c. Tiempo de fabricación depende de la magnitud del pedido. Así: 4 tubos, cada uno con su torpedo, entre 2 y 3 meses, pero durante este plazo se podía duplicar la cantidad de torpedos pedida".

Ahora bien, el tubo lanzatorpedo tenía dos versiones: una consistía en la instalación externa del tubo por las amuras de la nave mediante un aparejo de suspensión. El otro consistía en la instalación interna del tubo en la roda del buque. En ambos casos el tubo quedaba por debajo de la línea de flotación.

Ericsson solicitaba de Bogardus, que informase al Gobierno sobre la comparación de su sistema con el del torpedo Lay, cuya compra por el Perú conocía y en forma indirecta mencionaba el error de su adquisición. Así, decía que los rusos habían pagado US $15 000 por los "inútiles Lay", que desaparecían al explotar en el blanco, en tanto que el "tubo lanzatorpedo" permanecía intacto y podía emplearse en otros ataques. El torpedo Ericsson costaba 1/8 del Lay. Obviamente, era una comparación mañosa, pues no se podía equiparar el "torpedo Lay" con el "tubo lanzatorpedo". Tanto el torpedo Lay como el torpedo Ericsson, al dar en el blanco deberían explotar y desaparecer. Un tubo lanzatorpedo sin torpedo de nada servía.

La carta estaba acompañada de un anexo descriptivo con los dos Inventos de Ericsson.

"1. Descripción, propuesta económica, pruebas y entrega de tubos lanzatorpedos y torpedos.
   a. Por 4 tubos lanzatorpedos y 6 torpedos US $40 000, que daba una diferencia de US $1 200 por torpedo, que correspondía a accesorios imprescindibles para que el torpedo operase: seis pistones y baterías,

es decir, que cada torpedo venía a costar US $3 000. Entrega en Nueva York contra pago al contado, dentro de un plazo máximo de 60 días a partir de la orden.

b. Por 8 tubos y 8 torpedos US $75 000, con un plazo de entrega de 75 días a partir de la orden.
c. Por 12 tubos y 12 torpedos US $100 000, con un plazo de entrega de 90 días a partir de la orden.
d. La carga explosiva de cada torpedo sería de 200 libras de dinamita, a explotar por concusión; alcance 300 pies pudiendo dar contra un blanco de 10 pies cuadrados.
e. A ser probado en Nueva York antes del embarque a pedido del comprador, quien pagaría el costo de la prueba si tenía éxito, o por el fabricante si fallaba. Adjuntaba 2 croquis del sistema (no habidos).

2. Propuesta por el 'Destroyer' Ericsson
(La descripción correspondía a un resumen de aquella aparecida en el *Scribner's Magazine*)
   a. El 'Destroyer' original está amarrado en un muelle de Nueva York, habiendo sido inspeccionado por el Sr. Bogardus y el Sr. Flint.
   b. Se entregaría completamente equipado, con los nuevos tubos lanzatorpedos, abastecido de carbón para 5 días de navegación, y listo para zarpar; velocidad garantizada en la milla medida de 14 nudos; muy marinero.
   c. Precio: US $80 000
   d. El contratista conviene en construir 1, 2 o 3 buques similares al original, excepto que tendrían una manga de 18 pies en vez de 12; velocidad igual; autonomía de 20 días a 9 nudos.
   e. Buques listos para hacerse a la mar, con provisiones para un mes, al mismo precio de US $100 000 cada uno, a ser entregados dentro de 3 meses, a partir de la primera cuota.
   f. El fabricante garantiza su entrega fuera de Estados Unidos".

Sin embargo, en una nota final, Ericsson retiraba la oferta por el "Destroyer" original, aunque de haber una compra a firme, podría tomar acción para asegurar la entrega.

Está claro que la propuesta por el "Destroyer" original, al margen del precio y del veto de Estados Unidos, no era viable, por la sencilla razón de un tránsito imposible por el istmo de Panamá. Ya no se trataba de las lanchas Herreshoff o Alay, sino de un bote de mayor porte armado, no en partes. Pero la pregunta pertinente es: ¿Cuánto de todo ello llegó al Perú?

Un *memorandum* de J. Ericsson, sin fecha ni firma, y en inglés, que corre en el Archivo Piérola de la Biblioteca Nacional, muestra que el Perú habría comprado dos tubos lanzatorpedos y dos torpedos, pero sobre los cuales no hay evidencia de su llegada al Perú, ni de su instalación de haber llegado. Dice así:

"1. Hasta el momento, el torpedo Ericsson solo ha sido disparado desde un tubo lanzatorpedo interno en la roda, bajo la línea de flotación, faltando determinar en la práctica cómo se comportaría al ser disparado desde un

tubo lanzatorpedo suspendido externamente por un costado. A ese fin, se han efectuado varias pruebas después de que el torpedo 'fuera despachado al Perú', que permitieron determinar si el émbolo o pistón propulsor podía conectarse permanentemente al torpedo, como un medio de prevenir la pérdida de dicho pistón en cada disparo.

2. Las pruebas, con el pistón así conectado, han tenido éxito, siendo su rumbo más preciso que con el pistón separado. Sin embargo, la distancia recorrida es algo menor en razón del acabado de la parte posterior del torpedo por la inevitable conexión del pistón. Esta deficiencia debe admitirse en la circunstancia actual, pues la pérdida del pistón en cada disparo hace totalmente imposible realizar las pruebas indispensables para que los 'marinos peruanos' se familiaricen con la operación del torpedo y determinar prácticamente su acción cuando el tubo lanzatorpedo se instale al costado del buque.
3. Los expertos navales que han inspeccionado 'mi' sistema de tubo lanzatorpedo, consideran que el tema del alcance es de menor importancia práctica, porque durante un ataque de proa contra el blanco, el torpedo se puede lanzar a la distancia más efectiva determinada en prueba anterior.
4. Al tratar el tema del alcance, estamos obligados a considerar que no se se puede aplicar el 'espolón' sin entrar en contacto con el blanco; que el 'torpedo de botalón' instalado en todos los buques de la Marina de EE.UU., exige aproximarse al blanco a menos de 25 pies; que la 'lancha-torpedo' (impedida de acercarse a un blanco protegido con perchas flotantes) también se debe acercar al blanco; que el famoso 'torpedo de Porter' de nada sirve si el enemigo no lo deja acercarse a 20 pies o menos. Además de todos estos hechos evidentes, recordemos que todos esos torpedos no pueden hundir un buque con compartimentaje estanco, en tanto que nuestro torpedo que tiene una carga explosiva de 200/300 libras, destruirá al buque que impacte.

Con referencia al Experto que ha sido seleccionado para hacerse cargo de la maquinaria del torpedo, él tiene instrucciones de ensamblar 'en cuanto llegue', el modelo del buque en la forma que ilustra el croquis Nº 1, 'cuyo objeto es proporcionar a las autoridades navales' (peruanas) una clara idea de la naturaleza del sistema, trabajo que puede hacerlo en un día. Lo que tiene que hacer después el Experto, es taladrar uno de los pistones de hierro fundido según la figura Nº 1 del croquis Nº 2. También girar un eje de madera seca liviana del torpedo, según croquis Nº 2. A este eje de madera se le conectará en el extremo delantero la cámara explosiva, y en el extremo de popa el pistón de hierro fundido, como se indica en el croquis. La figura Nº 2 muestra el mencionado pistón de hierro fundido en su forma actual, y el Croquis Nº 3 la forma particular de conectar la cámara explosiva.

Mientras se prepara el torpedo como se ha dicho, el block de cierre y el soporte de la boca del tubo lanzatorpedo, debe ser empernado al lado de estribor del buque seleccionado, en la manera que indica el croquis y el modelo. Colocado el aparejo de suspensión, se debe iniciar la prueba a fin de que el Experto pueda determinar sin pérdida de tiempo si es necesaria alguna modificación a raíz de colocar el tubo lanzatorpedo al costado del buque.

Es apropiado observar que el Experto está totalmente enterado de todos los detalles y solo requiere de eficaz ayuda.

> La pólvora empleada en los cañones Rodman de grueso calibre, servirá para disparar el torpedo. Para cargar la cámara explosiva se necesitará pólvora de grano fino y de combustión rápida.
>
> Se puede decir que 'mi' sistema, escribe Ericsson, demanda el empleo de dinamita para el ataque contra blindados, pero los 'buques enemigos del Perú serán fácilmente destruidos' con una carga de 200 libras de pólvora común de cañón, aún cuando el impacto sea en la línea de flotación.
>
> Solo resta decir, que en naciones que disponen de muchos tubos lanzatorpedos se puede instalar dos de ellos en cada buque (uno en babor y otro en estribor), pero en la 'situación actual (cuando aún no se había establecido el bloqueo del Callao) sería un error instalar los dos tubos lanzatorpedos en un solo buque', en lugar de duplicar la capacidad contra el enemigo, instalándolos en dos buques atacantes.
>
> (William Peterson – nombre del Experto)".

En cuanto al nombre del experto, según nota al final citado *Memorandum*, resultó ser el de un tal William Peterson. Anota F. Yábar, que el 9 de agosto de 1880, en Nueva York, Peterson firmó un contrato con W. R. Grace, que además de fijar su remuneración en diez dólares diarios desde su salida de Nueva York hasta su regreso, especificaba:

> "Proceder por el vapor que zarpa el 10 del presente mes (agosto) al istmo de Panamá y luego con toda prontitud al Perú, donde la Segunda Parte (Peterson) conviene y acepta en poner y en adaptar a los buques peruanos que sean designados para tal propósito, los tubos (lanzatorpedo) construidos bajo los planos y patentes de John Ericsson y despachados al Perú. Y la dicha Segunda Parte (Peterson) conviene y acepta instruir a oficiales del Gobierno peruano en el uso y manejo de los dichos tubos torpedos".

Comenta F. Yábar que Peterson llegó a Chimbote el 26 de agosto de 1880, coincidiendo su arribo con aquel del cónsul del Perú en Panamá, coronel Federico Larrañaga, quien llegó en el barco *Pizarro* cargado de armas incluso los dos tubos lanzatorpedos y sus torpedos, informando de inmediato por carta a Piérola de ambas llegadas. Sobre Peterson decía haberle facilitado el viaje en el *Lackawanna*, buque de guerra norteamericano, y que era un hombre serio y lleno de fe en su empresa.

Naturalmente, la noticia de esta adquisición fue difundida por la prensa extranjera, en este caso por *The Times* de Nueva York y el panameño *Star*. Del primero Larrañaga envió una traducción a Piérola y del segundo un ejemplar en inglés.

Sir Clements Markham en su obra cita que entre los torpedos usados por los peruanos estuvo el cañón torpedo Ericsson (tubo lanza torpedos), pero la explicación anterior deja en claro que se importaron pero no su usaron.

El extenso artículo de *The Times* de Nueva York que Larrañaga remitiera a Piérola el 5 de octubre de 1880, con el título "Nuevo Torpedo Ericsson. Dinamita y pólvora para batir a los blindados", refiere los diversos experimentos con el nuevo invento, tubo lanzatorpedos

y torpedo, comentando que "varios de estos instrumentos fueron enviados, vía Colón, a fines de junio o a principios de julio, para" el uso de la Armada Peruana en la guerra actual con Chile. Interpelado el inventor acerca de este hecho, rehusó lo mismo ratificarlo que negarlo". Continúa el artículo reseñando los experimentos, las características, las fallas, las soluciones, y al final expresa: "Como máquina de guerra marítima, el torpedo del capitán Ericsson ha resuelto, al parecer de las personas entendidas, el problema de la defensa de los puertos contra blindados y cañones riflados; pero el inventor " rehusa decir si alguno de ellos ha sido embarcado para el Perú".

Atendida la información anterior, no ha sido posible establecer en qué unidades de las fuerzas sutiles se colocaron los tubos lanzatorpedos y sus torpedos, así como su empleo, visto que no tenía objeto instalarlos en los transportes y corbeta, pues estaban todos inmovilizados dentro de la Dársena por efecto del bloqueo.

8.4.4 Gestiones para la adquisición de buques

En el Capítulo II párrafo 6.11 se ha visto la situación e informes sobre posibilidades para la compra de blindados, cañoneras, buque mercante, según informes de J. F. Canevaro, J. M. Goyeneche y Gamio y R. Alzamora, los acuerdos del Consejo de Ministros al respecto, y cómo todo ello concluía en solo "un buen deseo". Se comentó en ese párrafo que el tema de esas adquisiciones sería tratado hasta octubre de 1879. Lamentablemente, el tema de adquisiciones solo se ha podido continuar con certeza, hasta tanto se tuvo disponible el Libro de Actas de las sesiones del Consejo de Ministros. Sin embargo, en 1879 hubo otros informes de los citados señores y de otros más, que amplían el horizonte sobre las gestiones en torno a este tema.

Así, por ejemplo, el ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Irigoyen, en oficio del 14 de agosto de 1879 al ministro de Guerra y Marina, Mendiburu, le informaba de la comunicación reservada del 3 de julio del ministro del Perú en Italia, Luciano Benjamín Cisneros, referente a las gestiones para adquirir en Europa buques de guerra, y de las grandes dificultades a que debía hacer frente.

Así, da cuenta del contacto con un respetable comerciante de Brighton, Nicolás Calvo, para la compra de un bote-torpedo, puesto en Guayaquil, por cuenta y riesgo del vendedor. El contrato no se llegó a formalizar porque faltó el reconocimiento de aquel por un oficial de marina peruano.

Ante la oferta por el mismo comerciante de otros dos botes-torpedo, el ministro en Italia solicitó al capitán de navío Ruperto Alzamora que los

reconociera e informase, para así poder formalizar el contrato. Tampoco se obtuvo resultado alguno. "Falta estudiar en detalle la acción para la compra de unidades navales destinadas al Perú en esta guerra", expresa J. Basadre. A continuación se tratará este tema por casos específicos, con la convicción de haber contribuido a lo afirmado por Basadre, dejando en claro que lo relacionado con embarcaciones de menor porte se ha visto en párrafos anteriores.

1. Las gestiones de Canevaro en Europa[127]

El 15 de noviembre de 1879, desde Londres, el vicepresidente J. Canevaro envía al ministro de Guerra y Marina, Mendiburu, una comunicación, muy extensa, en contestación a su carta del 1º de octubre (no habida), por la cual el Supremo Gobierno le encomendaba una misión importante y trascendente: "lograr la construcción de cañoneras blindadas". Cabe anotar que la carta del 1º de octubre era de Mendiburu, pero cuando Canevaro contesta en noviembre, ya La Cotera había sucedido a Mendiburu, que había renunciado el 16 de octubre.

Todo indica, por el tenor de la respuesta, que Mendiburu le había adelantado su opinión en cuanto a los obstáculos y dificultades que seguramente enfrentaría antes, durante y después de la construcción, tanto de orden económico, de plazos, de representación, de reserva, de lealtad, etc.

Canevaro le decía:

> "Vencer obstáculos, continuar en la vida de actividad y sinsabores que llevo desde el principio de la guerra, hacer sacrificios de todo orden para la defensa nacional, no requieren sino la abnegación de que soy capaz, pero tropiezo con un obstáculo invencible, con la imposibilidad y, en tal caso, mi primer deber consiste en pedir que se me reemplace en la comisión con quien pueda llevarla a pronto y feliz término".

Sin embargo, Canevaro consideraba que la ejecución de la misión no permitía atrasos, es decir, permanecer inactivo en espera del nombramiento de su reemplazo y la resolución de lo que más conviniera a los intereses nacionales, apreciando que no debía incurrir en tamaña responsabilidad y, en consecuencia, exponía ante el ministro Mendiburu la línea de conducta que seguiría:

> "Proceder al desempeño de la comisión, con la actividad, con la dedicación que ella demanda, sin perjuicio de esperar que V. S. acuerde la persona o comisión que pueda realizar más fácilmente que yo el propósito del Gobierno".

Pedía también el envío de poderes suficientes en prevención de que las personas con quienes habría de tratar no le dieran el valor legal a su oficio del 1º de octubre, en particular desde que solo lo autorizaba "para los estudios y preparativos hasta que el Congreso dicte ciertas disposiciones", que eran aquellas que se mencionan en Capítulo II citado.

Canevaro compara esta nueva misión con la anterior para comprar uno o más blindados, diciendo que esta última fue más viable, pero que la nueva exigía tantas condiciones que "no puedo satisfacer, y que son indispensables para la realización del proyecto cuyas bases contiene el oficio de V. S".

He aquí algunos de los obstáculos que vislumbraba:

a. Por la situación de guerra, no era posible que él u otro peruano culminasen contratos de construcción y, por tanto, había que buscar la representación de un extraño. Ninguna nación vería sin sospechas que un particular contratase la construcción de buques blindados. Conviene aclarar que el objetivo era construcción de "cañoneras blindadas", no blindados del tipo de los chilenos. La alternativa era que una persona de entera confianza asumiera la representación de una nación amiga, y así "realizar el pensamiento expresado por V. S. en hacer comprender que los buques se construyen para un Estado que no se halle en guerra".

En este punto, es apropiado referirse a otra carta de Canevaro, pero del 16 de enero de 1880, dirigida al ministro de Relaciones Exteriores (aún no conocía que tenía la denominación de secretario), comentándole sobre sus gestiones ante el ministro argentino en Londres, sugiriendo que desde Lima se diera instrucciones al ministro peruano en Buenos Aires, pero al final Canevaro resumía su apreciación como sigue:

> "Estamos convencidos de que no entra en las ideas del Gobierno argentino el dar paso alguno que pueda aquí significar adhesión, ni sus simpatías por la Alianza Perú-Boliviana, y que si actualmente despliega gran actividad para armarse, es tan solo por estar preparado para resistir cualquier amago de Chile, que es muy de temer de su política ambiciosa y después de sus inmerecidos sucesos en el Pacífico. Esto es lo que he deducido de mis largas conversaciones con dicho Agente diplomático y con el Secretario de la Legación argentina en París, y creo de mi deber ponerlo, con la necesaria reserva, en el conocimiento de V. S".

Pero regresando a la carta del 15 de noviembre, mencionaba Canevaro que ya uno de los astilleros le había hecho conocer una ley que le obligaba a "declarar antes de dar principio a la obra, por cuenta de quién se hace la construcción, estando sujeto a graves responsabilidades en caso de ocultación". Otro de los obstáculos, consistía en lo difícil que era conservar el secreto, pues la publicidad, los indicios, son observados atentamente por los gobiernos en cuyos países se construyen buques, en resguardo de su neutralidad.

En este sentido, el espionaje enemigo se vale de todo para hacer fracasar la construcción. Aun cuando se aparente que ella es para otra nación neutral de América, no es posible la intervención de nuestros marinos, que despertarían sospechas, a no ser que se cuente con la buena fe del contratista o la participación de un marino extraño, no peruano, posible de encontrar, pero que no podrá evitar el consejo o

participación de los nuestros sobre detalles de interés peruano. Si así no fuera, en el futuro nuestros marinos criticarían los defectos que tuvieron la oportunidad de evitar.

Canevaro hace una observación muy importante.

> "Si no fuese posible encomendar a un particular nuestra personería, o las cañoneras no pudiesen salir de los lugares de construcción hasta que la guerra termine, en cuyo caso se ha puesto también V. S. al expresar la idea de que la 'vida futura del Perú exige tener en lo venidero la preponderancia naval".

En este caso, decía, el único inconveniente será mi insuficiencia en algo tan extraño, pero que se subsanaría nombrando a la persona capaz, idónea.

Pero Canevaro, también hace mención a la alternativa en caso de no lograr la preponderancia naval, señalada por Mendiburu: "Será preciso el auxilio verdadero de una nación amiga". En este caso, decía Canevaro, solo podrá reunirse a una nación que "pudiera ligar hasta cierto punto su suerte a la nuestra", por el mismo comerciante

b. Canevaro se refiere también a los contactos con los constructores navales en Londres, en Liverpool y otros lugares, y si es necesario en otras naciones. Así, el señor Samuda (constructor de la *Independencia*, al margen de que propondría diversas clases de buques con los requerimientos que habían acordado, le manifestó que:

> "La dificultad de armonizar un blindado de 9 pulgadas y una gran velocidad con la pequeñez del buque. El blindaje, dice, debe estar en relación con el porte y la velocidad. Una nave de gran rapidez no puede ser al mismo tiempo pequeño y de mucho peso. Siendo el blindaje fuerte el buque se hace grande para que sea veloz, o se limitan las dimensiones, resultando pesado. No parece posible tampoco que la construcción requerida se haga en menos de 18 meses".

Los hermanos Laird, de Liverpool, constructores del *Huáscar*, se expresaron como Samuda, prometiendo presentar varias propuestas, que Canevaro compararía con las de Samuda, las de John Elder y otros más, y de ser necesario viajaría a Glasgow, Newcastle, u otras naciones.

La carta del ministro de Guerra y Marina era de fecha 1º de octubre, pocos días antes del combate de Angamos y captura del monitor. La respuesta de Canevaro era del 15 de noviembre, pero en ella hace mención a un comentario de Laird respecto al interés que agentes chilenos habían mostrado por algunas piezas de máquinas del *Huáscar*, pero que al no estar muy claro lo que pedían, Laird no le pudo explicar exactamente lo que querían. Canevaro continúa:

> "Los señores Laird no pudieron tampoco explicarse lo que se deseaba por el gobierno chileno. Entonces se les suplicó que proporcionasen los planos del *Huáscar*, a lo que dice se negaron, alegando que podrían construir máquinas iguales a las del Monitor, pero que los planos eran de propiedad de ellos, del Gobierno, sin cuyo acuerdo no les era lícito darlos".

Conviene recordar que las comunicaciones de Chile con Europa por medio del cable submarino, eran en cuestión de horas, y es

perfectamente posible que luego de la captura del monitor planteasen al astillero constructor, ciertos requerimientos.

Canevaro comenta luego sobre un tema crucial: el económico.

> "Suponiendo que sea posible llenar las condiciones requeridas por el Gobierno, que los embarazos indicados desaparezcan y que se puedan sacar las cañoneras con seguridad, que es el principal inconveniente para adoptar el partido de las construcciones, se necesita, antes de firmar el contrato o contratos precisos, hacer el 'adelanto de una buena parte del precio', cuyo requisito es siempre exigido y en la actualidad con más motivo. En el estado en que nos hallamos, cuando otros gastos urgentes absorben todos los recursos que podíamos disponer, la falta de fondos es un inconveniente de tamaña gravedad. Sin embargo, con las remesas que se me anuncian, las cuales no podrían utilizarse sino a medida que lleguen y con la venida del señor (Francisco) Rosas, abrigo la esperanza de que pueda desaparecer tan grande obstáculo, no obstante que 'nuestro descrédito y los últimos acontecimientos' dificultarán mucho una combinación favorable. Si esta se realizase, desaparecería el inconveniente indicado para la construcción de las cañoneras y procuraría aprovechar la coyuntura que se presta de comprar buques como los que deseamos, no como los que se han ofrecido por algunos especuladores, que han querido alucinar el país o sacar ventajas materiales en la compra misma de un mal blindado".

Canevaro concluía su carta, en estos términos:

> "Esperando que el Supremo Gobierno tome en cuenta el mérito del presente oficio, puedo afirmar a V. S. que me guía la convicción de que no debemos omitir sacrificio de ningún género después de la desgracia del *Huáscar* y que trataré de sobreponerme a todo obstáculo, a toda consideración por realizar los deseos del Supremo Gobierno que el país secundará con entusiasmo y yo me consideraré feliz si alcanzo a satisfacer".

El 16 de noviembre, Canevaro remite otra carta a Mendiburu, con noticias ligeramente más alentadoras, que en este caso se transcriben en su integridad:

> "Después del extenso oficio que dirigí a V. S. con fecha de ayer sobre la importante comsión de compra o construcción de buques, he tenido una segunda conferencia con los señores Samuda, Laird, y una primera con los señores Elder y Compañía, de que debo dar cuenta a V. S. con la premura que el tiempo exige.
>
> El señor Samuda deseaba ampliación de las condiciones que le presenté, a fin de poder formular con extensión lo que piensa proporcionarme. Deduzco de esa conversación que la propuesta no se refiere sino al blindado más poderoso que cualquiera de los del enemigo, cuya entrega 'no se hará antes de 18 meses, ni durante la guerra'. Insiste en la imposibilidad de que pueda hacerse un buque con las condiciones fijadas por V. S. (carta de Mendiburu del 1º, de octubre).
>
> El señor Laird, que quiere estudiar por su abogado el medio que se puede emplear para que el contrato se haga de manera que no estorbe la salida de las naves, propondría, como más conveniente, un 'blindado semejante' al *Huáscar* , de más poder y solidez, en el que se notarán los últimos adelantos. 'Si no se encuentra, dice, el medio que buscamos de asegurar la salida que él no cree posible, no podía entregarlo durante la guerra'.

La entrevista con el señor John Elder ha sido más satisfactoria. Me propondrá la construcción de cañoneras que reúnan los requisitos requeridos en el oficio de V. S. de 1º de octubre, aunque con algunas diferencias:

El blindaje será de 9 pulgadas o más, pero solo en el centro para poner a salvo la máquina, cañones y dependencias principales. La parte restante se dividirá en compartimientos con planchas perpendiculares horizontales, las cuales se llenan de carbón, hacen imposible el naufragio, aun en el caso de que penetren las balas.

Las cañoneras tendrían una velocidad de 13 millas, 2 cañones Armstrong de última invención, de 11 toneladas de peso, cuyos proyectiles penetran un blindaje de 18 pulgadas. 'Puede construir los que se dice en el término de 6 meses'. La propuesta por escrito que me ha presentado pronto contendrá todos los datos necesarios para la completa inteligencia del asunto.

Luego que reúna las propuestas principales que espero, podré formar mi opinión tomando con tal fin el parecer de algunos. Si adquiero el convencimiento de que conviene ordenar la construcción de cualquiera de las naves que me propongan, 'procederé en el acto, para lo cual, estudio al mismo tiempo la mejor manera de obrar'.

La resolución de construir buques no impide que busque con empeño los que se presentan hechos, pues 'el objeto es conseguir las naves deseadas del mejor modo y en el menor tiempo posible'. En este sentido procedo y tan luego conferencie con los señores (Francisco) Rosas y (J. M.) Goyeneche (y Gamio), veré si puedo realizar el propósito con el medio que me propongo poner en práctica. En todo caso, no omitiré paso ni sacrificio de ningún género para segurar la defensa de los intereses y honra de la patria, comprometidos en la guerra".

Adjunto a la carta remitía copias del contrato en inglés y en francés, que lamentablemente no ha sido habidos.

El 16 de enero de 1880, Canevaro oficiaba al ministro de Guerra y Marina (aún no sabía que Villar era secretario de Marina) sobre una serie de acciones que había llevado a cabo en cumplimiento de sus instrucciones del 1º de octubre de 1879, como sigue:

a. Copia del contrato del 9 de enero de 1880 con W. G. Armstrong para la fabricación de tres (3) cañones, última invención, con sus municiones, partes, piezas y accesorios. Sobre ellos decía:

"Estos cañones pueden perforar un blindaje de 14 pulgadas. Ha sido necesario mandarlos fabricar porque no se encuentran listos y a fin de tenerlos en el momento necesario, sea para el caso en que pueda conseguirse reemplazar los de menos fuerza que llevan nuestros buques, como se impondrá por dicho contrato, el costo de estos cañones será de 12 040£ Sobre los cuales al momento de firmar el contrato y según la costumbre establecida para estos artículos he pagado un tercio, o sea 4 013.9.4 que cargo a la cuenta del Supremo Gobierno; que el precio es neto porque he conseguido, no sin dificultad, que se dedujese de él un 5%, como ha manifestado la cuenta".

Pero Canevaro informaba también que como los capitanes de navío Ruperto Alzamora y Alejandro G. Muñoz le sugiriesen la conveniencia de mandar fabricar seis (6) cañones en vez tres (3), advirtió a Armstrong

que fabricase tres (3) más pero sin comprometerse a firme, ello con miras a no agotar los fondos destinados por el Gobierno no solo a cañones sino también a buques, etc.

Además, Canevaro le comentaba sobre la importancia de los cañones del nuevo sistema:

> "Inapreciable ventaja de cargarse por la culata, lo cual simplifica su manejo y abrevia el tiempo de una descarga a otra, reúnen el poder de perforar, como he dicho, blindajes de catorce (14) pulgadas, es decir blindajes más espesos de los que tienen los buques chilenos. Es de deplorar que el *Huáscar* no hubiese tenido armas de esta clase con las cuales no hubiera tal vez sucumbido en su glorioso pero desgraciado combate".

Canevaro también le comenta al ministro sobre su entrevista con el señor Julio Pflucker y Rico, sobre el aspecto siguiente:

> "Me ha presentado su diseño de la torre del *Atahualpa*, con el objeto de que sirva de guía para la fabricación de cañones del sistema indicado, que reemplazen los que tiene dicho monitor, reemplazo que me ha manifestado como indispensable el comandante Miró Quesada, ofreciendo enviarme al efecto la correspondiente orden suprema. En ese supuesto, no he perdido momento en presentar ese diseño a Armstrong, quien me ha prometido darme dentro de pocos días su opinión acerca de los cañones que pueden adaptarse a la torre indicada y presupuesto de su precio. Si una y otra conviniesen y recibiera yo la orden suprema ofrecida me apresuraré a celebrar el contrato respectivo del que tendré el honor de dar cuenta a V. S. en su oportunidad".

Este asunto también se lo menciona Canevaro al ministro del Perú en París, Toribio Sanz en su carta del 9 de abril de 1880, que se trata más adelante. ¿Quién era el señor Julio Pflucker y Rico, a que se refiere Canevaro? Está explicado más adelante al tratar del caso *Diógenes* y *Sócrates*.

En otra comunicación al ministro de Guerra y Marina, Canevaro le adjunta, además de la factura por los cañones Armstrong ya citados, otra por 12 cañones de campaña y 12 de montaña, modelo Krupp, por el importe total de 428 325 francos, o sean 17.1.33 libras esterlinas, pero agrega haber conseguido de Krupp un descuento del 50%, ofreciéndole proporcionar dos oficiales diestros en el manejo.

Es conocido que cinco semanas después de sus cartas del 15 y 16 de noviembre, se producía la revolución de Piérola, por lo que estas comunicaciones de Canevaro llegaron a Lima cuando Piérola ya estaba en el poder, recibiendo enfoque diferente, como se aprecia de lo que sigue.

En efecto, el 21 de enero de 1880, el secretario de Marina Villar, ponía en conocimiento del ministro plenipotenciario del Perú en Londres y del secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, que por decreto de esa misma fecha se había dispuesto que el capitán de navío Alejandro G. Muñoz, que se encontraba en Europa, se pusiera a órdenes de la Legación en Londres, con el "objeto de inspeccionar la construcción

o adquisición de los elementos navales que el Gobierno tenga a bien realizar".

En la misma fecha, 21 de enero, Villar escribe al señor Julio Pflucker y Rico, dándole a conocer que por la información recibida (las notas del 15 y 16 de noviembre de Canevaro) no era posible "adquirir en Europa buques de guerra que oponer a los blindados chilenos", y que era el deseo del Gobierno no omitir esfuerzo alguno para obtener los medios para hostilizar al enemigo, manifestándole que:

> "Ha resuelto, con el proceder 'unánime de los Jefes de Marina', mandar construir, por lo pronto, cuatro cañoneras de rápido andar y provistas de poderosa artillería que, manejadas con valor y acierto, obliguen al enemigo a concentrar sus fuerzas marítimas y a destinar sus blindados a la protección de sus corbetas y transportes los que aislados serían destruidas por las cañoneras, haciendo de este modo difícil el sostenimiento del bloqueo y el abastecimiento de las fuerzas de ocupación.
>
> Aunque la misión confiada al patriotismo de Ud. por los pueblos del Perú, es esencialmente de carácter particular y ajena a la acción gubernativa, convendría tal vez a los intereses que Ud. representa ponerse de acuerdo con el señor Ministro Plenipotenciario en Londres, a quien S. E. ha encomendado la contrata inmediata de las cuatro cañoneras mencionadas, o con el capitán de navío Alejandro G. Muñoz, comisionado para 'inspeccionar su construcción' a fin de que combinados los auxilios que puedan mutuamente prestarse Ud. y los comisionados del Gobierno, se lleve a buen término la consecución de los elementos navales que con urgencia se requieren para cambiar en beneficio nuestro el estado actual de la guerra y hacer cesar los males que afligen a nuestro país".

Qué coordinaciones hizo Pflucker con la Legación en Londres y con Muñoz, se explican en el caso *Diógenes* y *Sócrates*.

Villar también dirige una carta al capitán de navío A. G. Muñoz, con fecha 21 de enero de 1880, que contiene conceptos muy interesantes de lo sucedido en la guerra hasta ese momento, y el concepto estratégico por el cual se le encargaba la inspección de la construcción de las cañoneras, sus características y otras previsiones. Por tratarse de un enfoque naval, muy raro de encontrar en la historia del país, se reproduce en su integridad:

> "Empeñado el país en la actual guerra con Chile, que hasta hoy desgraciadamente solo ha dado por resultado la pérdida de los únicos elementos navales dignos de su nombre que poseíamos, la invasión del Departamento de Tarapacá y el bloqueo de nuestros puertos del Sur, que puede extenderse hasta el Callao, sin posibilidad, como Ud. sabe bien, de obtener buques de guerra para combatir a la Escuadra enemiga, el primer deber del Gobierno últimamente inaugurado por la voluntad de la nación, es hacer toda clase de esfuerzos a fin de conseguir lo más pronto posible los medios de desalojar al enemigo de nuestro territorio o a lo menos de hostilizarlo y jaquearlo incesantemente por tierra y por mar, obligándolo a concentrar sus fuerzas marítimas y a ocupar sus blindados en la defensa de sus corbetas de madera y

la custodia de sus transportes, haciendo así difícil el sostenimiento del bloqueo y el abastecimiento de las fuerzas de ocupación.

Para llevar a cabo este 'acertado plan', que cambiará evidentemente la faz de la guerra con provecho nuestro, tuvo a bien S. E. convocar una Junta de Jefes de Marina, quienes después de una detenida discusión absolviendo las consultas de S. E. opinaron, casi por unanimidad, que puesto que no era posible conseguir en venta buques blindados poderosos, 'única manera de vencer al enemigo y de asegurar el predominio del Perú en el Pacífico' y demorando mucho tiempo la construcción de ellos, era indispensable adquirir a la mayor brevedad cuatro cañoneras de acero con las cuales se alcanzaría:

– Hacer levantar el bloqueo de algunos de nuestros puertos;
– Destruir los transportes y corbetas enemigas, inmediatamente que se separasen de los blindados;
– Cortar los recursos del ejército invasor;
– Movilizar y abastecer el nuestro;
– Impedir la exportación de guano y de salitre por el enemigo, y
– Atacar, si se presenta la ocasión a uno de los blindados con varias de las cañoneras aunque se perdiera una o más de ellas.

Las condiciones esenciales que se requieren en las cañoneras para lograr los fines deseados son:

1ª. Velocidad en la marcha, cuyo *mínimum* constante ha de ser doce (12) millas, pudiendo llegar hasta catorce (14) o quince (15), forzando la máquina.

2ª. Cascos de acero o de fierro, divididos en compartimientos a prueba de agua, doble fondo si es posible y proa reforzada, de manera que pueda servir de ariete (espolón) para embestir al enemigo.

3ª. Armamento principal, dos (2) cañones del nuevo sistema de Armstrong, montados como colizas, uno a proa, de a 400 libras y otro a popa de a 250 libras; el cañón de proa debe estar protegido por una casamata abovedada, contra los tiros de fusilería y ametralladoras.

4ª. Las máquinas serán de gran poder, compuestas de doble hélice, a fin de evolucionar con prontitud y sobre el mismo codaste, pudiendo además marchar hacia atrás con bastante velocidad; conviene además que estén bajo la línea de agua o por lo menos protegidas por secciones transversales blindaje.

5ª. El porte no debe pasar de 800 toneladas.

6ª. Llevarán un blindaje proporcionado, esto es, que exigiéndose como condición principal, la mayor velocidad, el blindaje debe ser limitado al que prudentemente puedan soportar las cañoneras sin perjudicar a la marcha exigida en ellas, en todo caso el mayor espesor de blindaje debe ser de la proa o las amuras, pues estos buques están llamados a combatir presentando siempre la proa al enemigo.

7ª. Se debe procurar que las carboneras sean capaces de contener combustible para diez (10) o doce (12) días, aunque se sacrifique la comodidad de la tripulación.

8ª. Las cañoneras deberán estar provistas de cañones livianos de a 40 libras o de a 20 libras, de ametralladoras, de armas portátiles de precisión, de luz eléctrica y en fin de cuanto Ud crea útil para el mejor alistamiento de ellas.

9ª. El tiempo que dure su construcción no deberá exceder de seis (6) meses, estipulándose gratificaciones sobre el precio pactado si se concluyen antes.

Penetrado Ud. de la idea promordial del Jefe Supremo, respecto de las cañoneras y de la clase de guerra que se intenta emprender con ellas, a falta de blindados, me he limitado a exponer a Ud. las condiciones esenciales que ellas deben tener, dejando a Ud. libertad para modificarlas, en atención a que dedicado Ud. hace tiempo al estudio de los adelantos hechos en el arte naval y con los conocimientos que ha adquirido durante su larga permanencia en Europa visitando los astilleros, puede, animado del patriotismo que el Gobierno se complace en reconocer en Ud., proporcionar al país los buques que con urgencia se necesitan para obligar al enemigo a estar siempre en movimiento e impedirle establecer el bloqueo en nuestros principales puertos y perseguir a sus transportes en sus propias costas. El *Huáscar* solo, tuvo al enemigo largo tiempo en jaque y ¿cuántas ventajas no se obtendrían con las cañoneras navegando ya aisladas o formando divisiones comandadas por Jefes expertos y arrojados?

Además de las cañoneras, a cuya construcción debe Ud. dedicarse con toda la actividad que le es característica, conviene construir también dos (2) transportes de fierro, de buen andar, con sus máquinas debajo de la línea de agua, arboladura auxiliar de barca y cruzamen de gavias y juanetes, capaces de conducir cada uno unos 2 500 individuos de las tres armas, 300 caballos y cuatro (4) baterías de campaña. Estos transportes deberán tener cámaras especiales para el comandante y la oficialidad y otras destinadas a Jefes y a oficiales de transporte, cocinas espaciosas y provistas de todos los útiles que se requieran, entrepuentes ventilados para la tropa, en fin, deben reunir todas las condiciones que se acostumbran en esta clase de buques, de los que Ud. tiene en Inglaterra y en Francia excelentes modelos. Un transporte de esa clase economizaría gastos al Erario, pues que podría conducir el número de tropas que transportan dos de los comprados a la Compañía de Vapores (P. S. N. C.), el gasto de carbón, de dotación y otros, sería menor, además estos buques, en tiempo de paz, podrían navegar a la vela, emplearse en comisiones lejanas, llevar a Europa salitre y traer artículos navales y la carga que tuviera allí el Gobierno, servir de aprendizaje a los oficiales y formar marineros acostumbrados a las faenas y riesgos de mar, en fin son muchos los servicios que podrían prestar esta clase de buques, en los que debe proscribirse el lujo y proveerlos de las máquinas de vapor accesorias para economizar brazos.

Como complemento de las cañoneras y de los transportes, hay necesidad de construir dos (2) vapores pequeños, de formas finas, rápido andar de 12 millas *minimum*, de 200 toneladas, más o menos, con aparejo de goleta, con un (1) cañón coliza de a 40 libras, o proporcionado al buque y dos (2) cañones de a 20 libras. El destino de estos vapores es servir de avisos (exploración) en tiempo de guerra y después servir de guardacostas y de correos, en caso necesario, ahorrando los fuertes gastos que demanda a veces el despacho de un buque grande para desempeñar comisiones de importancia secundaria.

Con estos buques, y dos blindados, que el Gobierno piensa construir, si todas las diligencias que se practican para conseguirlos son ineficaces, la Escuadra del Perú será suficientemente poderosa para recobrar la supremacía marítima, que antes tenía en el Pacífico, y que desgraciadamente y con daños inmensos para nuestra patria, ha perdido por la falta de previsión e incuria de las dos últimas administraciones, que se han descuidado en armar al país a pesar de los aprestos bélicos que hacía Chile".

El 29 de enero de 1880, el secretario de Marina Villar, oficiaba nuevamente a Muñoz poniéndolo en autos de la nota pasada al ministro plenipotenciario del Perú en Londres, para que procediera a la "inmediata construcción de dos vapores avisos" concordantes con las instrucciones que se dieran a Muñoz, como se acaba de ver, y agregaba lo que sigue:

> "Los avisos cuya construcción queda también encomendada a la competencia y vigilancia de Ud., satisfarán a las condiciones esenciales siguientes:
>
> Porte 200 toneladas, casco fuerte, de fierro, de corte fino, dividido en tres compartimientos a prueba de agua, debiendo quedar la maquinaria y calderas encerradas en el del centro. Maquinaria compuesta (*compound engine*), andar de 12 a 15 millas, pero sin bajar de la 1ª cifra; de una (1) o dos (2) hélices según convenga al mayor andar, aparejo de goleta; molinete a vapor para levar el ancla; capacidad de las dos (2) carboneras para 8 o 10 días, armamento en coliza a proa de a 40 o el que prudentemente pueda soportar; dos (2) cañones menores, pudiendo uno de ellos colocarse en popa para batirse en retirada, armas de fuego y blancas para treinta (30) individuos".

Además le anunciaba que el "objeto de dichos vapores es el de servir en tiempo de guerra en descubierta (exploración) a las divisiones de la Escuadra a que se les agregue, poder lanzar torpedos en caso necesario, y en tiempo de paz servir de correo y de guarda costas", y que él podía introducir las modificaciones apropiadas que juzgara conveniente durante su construcción.

¿Qué pasó con J. F. Canevaro luego de la ascensión al poder de Piérola, en lo que respecta a sus gestiones para la adquisición y/o construcción de buques y otros elementos bélicos?

Canevaro, en carta extensa fechada en París el 9 de abril de 1880, dirigida al ministro plenipotenciario del Perú, Toribio Sanz, le manifiesta:

> "Preocupado hoy como antes de la situación del país que exige activamente los elementos de que podemos disponer, no debo esperar la terminación de todos los útiles de guerra, cuya construcción contraté oportunamente, para ponerlos a disposición de Ud. Tal vez se presente el medio de irlos remitiendo por partes o Ud. cuenta quizá con algunas facilidades especiales, y en tal caso no debe perder la ocasión propicia, que puede venir de un momento a otro.
>
> De todos modos, encargado Ud. de obtener y remitir lo que el Perú necesita para la defensa de su honra y de sus intereses, deber mío es no perder un solo momento en entregar a Ud. lo que se halle listo, indicándole al mismo tiempo lo que últimamente se ha remitido y el estado de algunos asuntos que se hallan pendientes.
>
> Con posterioridad a la funesta noticia de la toma del *Huáscar*, que me hizo temer la incomunicación del Callao con Panamá en cuanto al envío de artículos de guerra, remití al istmo 2 500 rifles Peabody y 1 250 000 cartuchos, con encargo a nuestros agentes de que buscaran la oportunidad de remitirlos al Perú, tomando las precauciones necesarias para que fuesen enviados seguramente o conservándolos allí hasta que recibieran órdenes. Este ensayo no ha sido muy feliz, porque aquellos elementos de guerra han permanecido

mucho tiempo en Panamá. Sin embargo, hace algunos días recibí la plausible nueva, en contestación a preguntas mías telegráficas y por escrito sobre la suerte de este contingente, que todo había sido enviado al Callao, donde espero haya llegado sin novedad.

Tanto por aguardar el resultado del ensayo de que acabo de hablar o de mis esfuerzos por encontrar el medio de remitir lo que fuera adquiriendo, cuanto porque contaba con la existencia de suficiente número de rifles en Estados Unidos, me decidí, antes de hacer nuevas compras, a esperar la reunión de otros artículos de guerra de menos fácil adquisición o que debían ser expresamente construidos para nosotros, como están en efecto construyéndose. Durante esta expectativa, asuntos referentes a mi comisión que son los únicos que me han ocupado hasta hoy, me obligaron a ir a Roma, donde recibí un telegrama de Grace de Nueva York anunciándome la rápida alza del precio de los rifles existentes y además que ellos debían ser probablemente comprados por cuenta del Gobierno del Japón. Esta noticia de una casa que por lo visto se ocupa en Norte América de nuestros asuntos, me decidió a darle orden para que comprara más rifles Peabody Martine, sin pérdida de tiempo. La tal circunstancia y habiéndome escrito la enunciada casa que no era posible ya hacer lo que antes me había indicado de remitir los rifles y sus municiones por un vapor que iría directamente, dispuse de acuerdo con Ud. que todo se enviaría por Panamá, en vista del resultado obtenido por el ensayo de que antes he hablado y de la posibilidad de hacer la remisión segura y quizá tan pronta como es de desear. Así a la fecha, deben encontrarse en camino para el Perú o en Lima tal vez los cinco mil (5 000) rifles Peabody Martine comprados en virtud de esa orden y los dos millones (2 000 000) de cartuchos correspondientes.

He mandado además en estos últimos tiempos cloruro de potasio, cuya compra y remisión ha hecho por encargo mío el señor Marcó del Pont, de quien el Supremo Gobierno se había valido en otra ocasión con el mismo objeto. Verdad es que aún no se ha enviado toda la cantidad que se me pidió, porque el temor de inspirar sospechas en la Compañía de Vapores y de crear dificultades me ha aconsejado hacer la remisión por partes, como se ha efectuado hasta hoy sin el menor inconveniente.

Acompaño ahora a Ud. las órdenes respectivas para que pueda disponer de 24 cañones Krupp y sus respectivas municiones, que están ya listos, advirtiendo que doce (12) son de campaña y doce (12) de montaña, y que la necesidad de limitar los compromisos para que quedara siempre un fondo con que atender a las exigencias referentes a un buque blindado, caso de encontrarse uno conveniente me ha compelido a restricciones indispensables para atender aquella primordial necesidad sin cuyas restricciones no habría sido posible el pedido ni aún en parte, como se hace, de las letras protestadas por la Peruvian.

También encontrará Ud. adjuntas las órdenes relativas a tres (3) cañones Armstrong y sus municiones correspondientes, que están al concluirse en estos días, así como para seis (6) ametralladoras Nordenfelt y sus municiones y pólvora Pebble, etc.

Incluyo a Ud. además, copia de la carta que me ha dirigido el capitán de navío señor Alzamora que es uno de los marinos con quien yo debía entenderme, por orden del Gobierno, para los asuntos en que era necesaria la intervención de nuestras facultaciones (sic), por la cual y por el presupuesto a que ella se refiere, verá Ud. la conveniencia de cambiar los cañones del *Atahualpa* por

otros capaces de hacer de ese monitor y por consiguiente del *Manco Cápac* que es igual, no solo dos baterías poderosas para la defensa de los puertos del Callao y de Arica donde respectivamente se encuentran, sino dos blindados para un ataque contra buques que pretendan tomar una posición dada, pues si es cierto que su andar es corto, pueden trasladarse al punto que convenga para impedir que el enemigo lo tome o que quiera bloquear con un solo buque o con buques de poco poder el puerto en que se halle alguno de nuestros monitores.

Espero que Ud. apreciando todas las circunstancias, daré a este asunto la atención preferente que él merece. En cuanto a lo pasado a este respecto (sic) tiene un origen en la comunicación que me dirigió el señor Miró Quesada comandante del *Atahualpa* exponiéndome la necesidad de cambiar los cañones de su buque y los importantes servicios que podía prestar con cañones capaces de echar a pique los buques chilenos. Encomendé el asunto al referido señor Alzamora y el resultado de sus investigaciones después del estudio indispensable, ha sido la carta y el presupuesto de que he hecho mérito.

Réstame solo hablar a Ud. de un último asunto entre los que corren a mi cargo y al cual doy gran importancia por las esperanzas que me sugiere, ya que hasta el presente no ha sido posible obtener un buen buque blindado. Me refiero al empleo de torpedos que tan útiles pueden ser hoy, que Chile pretende bloquear nuestros puertos con buques relativamente insignificantes.

Hace tiempo que viendo la imposibilidad de que se empleen entre nosotros los torpedos por falta de un bote adecuado, que reúna todas las condiciones requeridas, y que solo exigía un ejecutor competente, inicié diversas negociaciones, partiendo todas ellas de la base de no correr los riesgos de transporte tanto porque me interesaba asegurar la llegada al Callao, cuanto porque eran una garantía para mí los riesgos mismos que corría el vendedor desde que esos riesgos no se corren sino por quien tiene fundadas esperanzas de salvarlos, es decir poner el bote en el Callao. Mis diferentes tentativas se frustraron por la condición misma que yo imponía, condición que consideré mucho más necesaria cuando supe que el único bote torpedo que podía llenar el objeto apetecido, lo habían tomado los chilenos después de todos los inconvenientes que felizmente pude salvar para enviarlo hasta Panamá, de donde el Gobierno lo mandó tomar.

El constructor, con quien tuve una conferencia en mi último viaje a Londres, en la cual le repetí que si aceptaba la condición de que he hablado a Ud. yo estaba pronto a firmar el contrato en el acto, después del reconocimiento facultativo indispensable y de las garantías precisas que se consignarían en el convenio, me ofreció tomar algunos datos que le faltaban sobre el modo de conducir el bote hasta Colón y de este lugar a Panamá y que me contestaría.

Habiendo recibido hace algunos días la respuesta afirmativa, procedí a discutir el contrato y estaba a punto de firmarlo en los términos de la copia inclusa poniendo término a un asunto que considero de gran importancia y que había emprendido hacía mucho tiempo por estar en el límite de la comisión que desempeñaba, cuando las repetidas exigencias de Ud. para el pago de las letras protestadas por la Peruvian, me han decidido a dejar pendiente esta compra sobre la que Ud. dispondrá lo que tenga a bien.

Tales son los elementos de guerra que he podido adquirir y preparar desde que el Supremo Gobierno me nombró su Encargado Especial con este

objeto, y principió a remitirme los recursos pecuniarios que he empleado en el desempeño de mi comisión. Antes de tener el cargo oficial de Comisionado y desde que la guerra comenzó, envié otros elementos para la defensa del país, que felizmente llegaron con oportunidad. Verdad es que lo enviado en una y en otra de las pocas indicadas no completa todo lo que el Gobierno me pidió, pues aún faltan sables, corazas, revólveres, lanzas, etc.

Siendo estos artículos de fácil adquisición, yo me proponía luego que estuviera terminado lo que se fabricaba, fletar o comprar un crucero veloz, capaz no solo de conducir seguramente el cargamento de nuestros artículos de guerra, sino de llevar dos (2) cañones de grueso calibre de modo que el Perú recibiera a la vez, a falta de buque blindado bueno, no solo los útiles de guerra terrestre que tanto necesita, sino también un crucero seguro y un elemento marítimo que obligase al enemigo a tomar precauciones con sus buques de madera, que no podrían navegar ni menos bloquear solos nuestros puertos.

Encargado Ud. según las últimas comunicaciones oficiales, de la compra y remisión de artículos de guerra, que era el objeto de mi especial encargo, he debido cesar en todo asunto que hubiera estado pendiente y limitarme como lo hago, en vista de los telegramas que Ud. se ha servido comunicarme, al pago de las letras protestadas por la Compañía de Guano con lo que me resta de los fondos recibidos del Gobierno. Terminando como espero en estos días el asunto del pago de letras en el cual me sujeto al acuerdo tenido con Ud. en tan delicada materia, cesa para mí el encargo oficial que origina la presente comunicación.

No dudando que Ud. arbitre los medios que su patriotismo y su posición oficial le permiten para que el país cuente oportunamente con los elementos que pueda enviarle, solo me resta manifestar a Ud. que si en algo puedo ser útil estar pronto a no omitir servicio de ninguna especie en mi carácter de ciudadano particular por que la Patria exige hoy para salvarse, el concurso de todos sus hijos, que deben prestarlo sin detenerse por ninguna consideración personal o de otro orden".

El 4 de noviembre de 1879, el ministro de Relaciones Exteriores, don Rafael Velarde, oficiaba reservadamente, al ministro del Perú en Gran Bretaña, don Carlos Pividal, para transcribirle un oficio que recibiera del ministro de Guerra y Marina, La Cotera, del 28 de octubre:

"Me he impuesto de la nota reservada que bajo el número 210, y con fecha 24 del actual, se ha servido US. dirigirme, transcribiéndome una comunicación de nuestro Representante en la Gran Bretaña, que se refiere a la posibilidad de adquirir un poderoso blindado, que se construye en los Estados Unidos y dos cañoneras que se hallan al servicio de la República de México.

Estando fuera de duda, la conveniencia de que el Perú obtenga esas naves, aun cuando la terminación de la primera requiere algún tiempo, me ordena S. E. el Vice-Presidente decir a US. en contestación, que se sirva transmitir instrucciones a nuestros agentes diplomáticos en aquellos países, con el objeto que procuren conseguirlas.

En consecuencia, escribe Velarde, tan luego como reciba US. este oficio procederá a ponerse de acuerdo con S. E. el segundo Vice-Presidente de la República, señor Canevaro,y con nuestro Ministro en París, señor Goyeneche, a fin de dar los pasos necesarios para contratar la compra del blindado y cañoneras cuya adquisición cree US. posible.

> No necesito extenderme en dar a US. más instrucciones sobre el particular, porque las expresadas a US. las han recibido ya oportunamente y tienen amplios poderes, del Gobierno para entenderse en todo lo que se relaciona con la adquisición de buques de guerra.
>
> Encargo sí a US. que tome en este asunto todo el interés y la actividad que sean necesarios, hoy más que nunca. *VELARDE*".

El 16 de enero de 1880, el señor Simón G. Paredes, amigo y tío de Piérola, le escribe desde París y entre los temas que trata aborda el de compra de buques, y específicamente sobre blindados decía:

> "Hoy he recibido carta de nuestro Cónsul General en Portugal don G. Aparicio Alvarado, diciéndome que ha conseguido quien le ofrezca varios buques de guerra, de hierro, de primer orden y un acorazado de 8 cañones de grueso calibre, de 3 000 toneladas de registro, de 12 a 14 millas por hora, y que el negociante se compromete a entregarlo en el Callao, si se quiere.
>
> Le he contestado, que me exprese cuántas pulgadas tiene de blindaje, cuántos años de servicio, la fuerza de sus maquinarias, en qué puerto puede ser examinado por nuestros peritos, su valor aproximado y la persona con quien se ha de contratar. He dado aviso al señor Goyeneche, quien me ha manifestado el vivo deseo de que la respuesta de Aparicio sea favorable para mandar practicar el reconocimiento por los señores Muñoz y Delboy. Le he ofrecido mis servicios para celebrar las bases del contrato, si el buque es bueno y puede comprarse.
>
> [...] Creo que no debe comprarse ninguno que no sea superior o igual, cuando menos al *Cochrane* o al *Blanco Encalada*. Esta operación está algo entorpecida porque mientras los agentes de Goyeneche trataban el negocio, hacían lo mismo los agentes del señor Pflucker, y unos y otros hacían oposición y competencia. Se trata de salvar esta dificultad. La poca discreción de la prensa de Lima, que publicó el objeto de la venida de Pflucker, hace mucho daño, porque se halla muy espiado por los chilenos".

Todos fueron también buenos deseos, pero ninguno se compró.

2. Las gestiones por buques de Turquía[128]

Por intermedio del mismo señor Calvo, se habían iniciado gestiones para la compra a Turquía de uno de sus mejores buques: *Mess Ondyck*, *Alhar Tesikett* o el *Relychi*, a un precio de 600 000£ mínimo, que era el precio pagado por Inglaterra a Brasil por uno igual. El trámite, sin embargo, estaba paralizado por la influencia de banqueros ante el Gobierno turco, que se traducía en la exigencia de un depósito de dinero en efectivo, o garantías bancarias de primera clase, a la par que dejarían operativa la nave para salir de Turquía y combatir. Por otra parte, el gobierno otomano no permitiría la inspección por marinos peruanos mientras no se cumpliera con las exigencias financieras. En cuanto a estas, el ministro en Italia decía que no había dinero disponible, aparte de que el Perú estaba considerado como mal sujeto de crédito, y que al final la última esperanza reposaba en el señor Goyeneche, ausente en Madrid.

El 16 de enero de 1880, en carta que Simón G. Paredes, amigo y tío de Piérola, le escribe desde París y entre los temas de que trata aborda el de compra de buques y específicamente sobre el caso Turquía comenta:

"Mientras tanto continúan las diligencias para la compra de tres blindados pertenecientes a la Turquía. He oído decir que esos buques son de las condiciones del *Huáscar*, mandados construir por Chile, quien por no haberlos podido pagar permitió que los vendieran al sultán".

Según manifiesta De la Cour en carta publicada por *El Comercio* el 5 de mayo de 1884, en 1880 ante la esperanza de conseguir en Turquía otro blindado aparente, dirige sus esfuerzos a ese fin. Los representantes del gobierno peruano andaban también tras ese objetivo, como se acaba de ver, y cuando enterados todos de la comunidad de esfuerzos, se ponen de acuerdo para que solo actúe Julio Pflucker y Rico y evitar así, que entre ellos hubiera una competencia negativa. Reunidos en París, y después de un intercambio de opiniones, se acordó que se pusieran a orden de Pflucker los fondos del Gobierno, que unidos a los que se había encargado administrar a Pflucker, contase con la suma suficiente para la compra de un blindado turco.

Provisto pues, de una carta de crédito de primer orden, según la Cour, por varios millones de francos, Pflucker viaja a Constantinopla a principios de febrero de 1880. Había una nueva oportunidad. Se trataba del blindado *Fethi Bulend*.

Según reseña John Rodríguez A., la estadía de Pflucker en ese país fue breve, en razón de que en esta oportunidad el obstáculo ya no era financiero, sino político, pues el Gobierno otomano no quería reducir su poderío naval, actitud que respondía no solo a la oposición de su partido político, sino también a la de otro influyente personaje: el capitán de navío retirado, inglés, Augusto Charles Hobbart, contratado desde 1867 para comandar la flota turca, con el grado de almirante. Ostentaba el título de Pashá. Hobbart, pues, no solo se limitó a influir ante el sultán, sino que también alertó al ministro de Chile en París, quien a su vez envió al capitán de navío Luis Lynch, que se encontraba en Europa desde 1880, con la misión de impedir cualquier adquisición naval peruana. Este conjunto de acciones frustró la adquisición del citado blindado, cuyas características principales eran: desplazamiento 2 761 tons., eslora 72,01 ms., cuatro cañones de avancarga de 8 pulgadas en casamata blindada, velocidad máxima 13 millas por hora, construido en 1870 en Inglaterra por el astillero Samuda.

3. Las gestiones por buques de Dinamarca y Alemania[129]

El ministro Irigoyen en oficio del 14 de agosto de 1879 informa al ministro de Guerra y Marina, Mendiburu, que el ministro en Italia, Cisneros, había encargado al cónsul del Perú en Hamburgo, la búsqueda de un buque en Alemania, pero el contacto en ese país, el señor Kolgalman estaba entretenido en negociar el blindado danés *Dinamarca*, cuyo gobierno exigía una fianza de 25 000£, y que el buque saldría con bandera neutral.

Por otro lado, según una comunicación del cónsul del Perú en Italia, Luciano Blupenni, al ministro de Relaciones Exteriores, fechada en París el 16 de agosto de 1879, se estaban llevando a cabo gestiones, ya informadas desde el 5 del mismo mes, para la inspección del blindado danés *Dinamarca*, como caso extremo, pues se le reconocía no tener cualidades superiores a los de los blindados chilenos.

Según comenta John Rodríguez en su obra, ya desde mayo 1879 el vicecónsul peruano en Hamburgo, Aníbal Villegas, había estado en contacto con un representante de un país no beligerante para la adquisición del blindado danés, pero el Gobierno no quiso entrar en tratos de esa naturaleza, frustrándose toda la gestión.

Rodríguez reseña las características del *Dinamarca*: como del tipo fragata, casco de hierro, obra muerta del casco con blindaje de 4 1/2 pulgadas, desplazamiento 4 760 tons., doce cañones de 8 pulgadas en batería, y otros doce de a 26 lb, rayados, velocidad 8,5 millas por hora a 1 000 hp. El buque había sido reconocido por Muñoz y Delboy, quienes estuvieron enterados de todas las negociaciones. Este buque tenía una historia similar a nuestras corbetas construidas en Francia. En efecto, su construcción en el astillero Thompson de Francia, fue contratada por los sudistas con el nombre de *Santa María* o *Glasgow*, pero al anularse la venta, la nave fue comprada por Dinamarca en 1864.

Conviene anotar que, cualquier compra de buques de guerra, construidos o por construir, enfrentaba dos exigencias por satisfacer. Una, que el comprador adelantase una parte importante del precio que se acordara; otra, la entrega del buque fuera de las aguas del país vendedor, asunto serio que comprometía su neutralidad. Para la primera de esas exigencias, había la posibilidad de contar con la colaboración del señor Goyeneche, considerado como el hombre más rico del Perú.

Al no materializarse la compra del *Dinamarca*, se recurrió a la alternativa de uno o dos blindados alemanes, mediante la gestión del cónsul del Uruguay en Londres, don Alberto A. Guerrico, ante unos agentes alemanes. Según Blupenni, la garantía exigida era de 50 000£, que confiaba sería cubierta por Goyeneche, aunque a Guerrico se le habían hecho contrapropuestas que trasmitiría a los agentes alemanes, sin respuesta hasta esa fecha.

Los blindados alemanes sí tenían características de blindaje, poder de fuego y velocidad superiores a aquellos de los chilenos. Esta compra tampoco se materializó.

4. Las gestiones por buques de Italia[130]

Si bien este tema se trató en el Capítulo II, al consignar el acuerdo del Consejo de Ministros del 16 de agosto de 1879, su origen y final se extiende de julio a diciembre de 1879, poniendo en evidencia las múltiples facetas de la venta de armas a países ya en estado de guerra,

la pérdida de tiempo para las representaciones diplomáticas en su tramitación, las exigencias de solvencia financiera y muy en particular para el Perú, lo relacionado a la lentitud de las comunicaciones por correo y telecablegráficas, factor de debilidad que varias veces se ha tratado y que, en este caso quedaría dramáticamente demostrado.

El proceso se inicia el 21 de julio de 1879, cuando el cónsul del Perú en Río de Janeiro, E. Harper, envía una nota al ministro del Perú en Buenos Aires, Aníbal de la Torre, con la propuesta de un intermediario italiano, A. Razeto, para la venta de fragata y cañoneras en el Brasil, sin especificar en dónde, pero con entrega en los mares de la India o de Guinea. A su vez, La Torre envía, con nota del 26 de julio, la propuesta al ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, tanto por correo como por telégrafo.

Pero el 29 de julio, según informa La Torre al ministro en nota de esta fecha, lo visita A. Razeto preguntando por una decisión sobre la propuesta. Queda claro que los buques eran italianos, que se encontraban en Génova, que los compraría un particular y que la entrega sería en Génova o en el Mar Negro, a diferencia de lo anteriormente mencionado; la sociedad adquiriente les montaría artillería y el costo final involucraría el valor de los cañones, municiones y otros más. Además, Razeto entrega un anexo detallando el valor de los buques, que se podría rebajar hasta en 33%, sin que descubriera el nombre de los negociadores. La Torre envía a Irigoyen un telegrama vía Tupiza, y le solicita una respuesta por telégrafo sobre la decisión que se adopte.

Este es el telegrama que llega a Mollendo 16 días después, esto es, el 13 de agosto, y que fuera retrasmitido por el cable Mollendo–Lima, a Irigoyen quien a su vez lo transcribe al ministro de Guerra y Marina, Mendiburu. El 16 de agosto Mendiburu informa de la propuesta al Consejo de Ministros. El gabinete concluye el debate con el acuerdo para adquirir dos cañoneras, pendiente de la inspección por el capitán de navío A. G. Muñoz, y comprobado que podrían montar un cañón de a 500 lb. Como la inspección era de las cañoneras que se interpretaba estaban en el Brasil, se acuerda ordenar por cable que Muñoz viaje de Europa a Río de Janeiro, para la inspección, previo acuerdo con el ministro del Perú en Río de Janeiro, J. A. de Lavalle.

A consecuencia de estas noticias y decisiones, Irigoyen en nota del 16 de agosto dirigida a La Torre, acusa recibo de su telegrama del 29 de julio, y le transcribe aquel que ordena el viaje de Muñoz al Brasil. Para el envío de las citadas comunicaciones destinadas a La Torre en Buenos Aires y a Lavalle en Rio, se recurre a la vía de Nueva York.

El 20 de agosto, Irigoyen envía otra nota a La Torre, en la que le comunica la decisión del Gobierno ya expresada, recomendándole establezca enlace con Lavalle, haciéndole notar que en su telegrama no

indicaba en qué lugar del Brasil estaban los buques. Esta nota se remite vía Nueva York. La debilidad del sistema de comunicación y el dramatismo del mismo, queda demostrado cuando La Torre informa haber recibido el 1º de noviembre las notas de Irigoyen del 16 y 20 de agosto, ¡luego de transcurridos 77 días! Hay que recalcar los retardos. Así, Lavalle en Río de Janeiro, relativamente cerca de Buenos Aires, recién recibe el 6 de setiembre la nota que La Torre le enviara con fecha 29 de julio: 40 días. ¡A su vez Irigoyen recibe esta nota el 27 de setiembre: 61 días! Cómo conducir gestiones diplomáticas en estas condiciones, era realmente un factor de debilidad en la conducción estratégica.

Esta última carta de La Torre la transcribe Irigoyen el mismo 27 de setiembre al ministro de Guerra y Marina, Mendiburu, y con ella el anexo presentado por A. Razeto, en el que se especifica que se trata de una fragata, sin artillería, blindaje de 120 mm, desplazamiento 3 975 toneladas, a un precio de 176 000£; también tres cañoneras de 642 toneladas, con blindaje de 120 mm, un cañón de 22 cm, rayado, y tres cañones de 20 cms, a un precio de 23 600£ cada una. Al día siguiente, 28 de setiembre, Mendiburu estampa su decisión: la fragata es la misma que reconociera J. F. Canevaro, y según informe secreto se trata de una fragata vieja, que no sirve, y como tampoco reúne cualidades, no se compra.

No solo surge la figura de Canevaro en todo este trámite, sino también la de J. M. de Goyeneche, ministro del Perú en Francia, quien el 2 de setiembre recibe un telegrama de Irigoyen poniéndolo en autos de la propuesta recibida por el cónsul Harper, preguntándole además por el paradero de los buques. El 3 de setiembre, Goyeneche envía telegrama a Harper pidiéndole detalles de la propuesta, quien recién le contesta el 7 de octubre por nota, aduciendo que nunca recibió su telegrama del 3 de setiembre. En su nota, Harper proporciona a Goyeneche los datos suministrados por Razeto a La Torre, y los de este a Lima.

En todo este intercambio de notas, La Torre está bajo la impresión de que el comandante Muñoz viajaría de Lima al Brasil para inspeccionar los buques, pero en una nota de Lavalle a La Torre, le aclara que Muñoz tiene ya tiempo como cónsul general del Perú en Francia, y que en todo caso su viaje sería de Europa a Brasil, lo que al final no se realiza.

El acuerdo del Consejo de Ministros del 16 de agosto para comprar dos cañoneras, quedó sin efecto al quedar establecido por informes en poder de Canevaro, Goyeneche y Muñoz, de que no eran naves de buenas cualidades para los fines que se buscaba. También hay que mencionar el intercambio de información aclaratoria entre La Torre, Harper, Irigoyen y Goyeneche.

Pero el 20 de octubre, La Torre envía una nota al Encargado de Negocios de Italia en Buenos Aires, sobre las cañoneras italianas surtas

en Montevideo: *Ardita*, *Confianza* y *Veloz*, que estarían a la venta y, al respecto, le recuerda que la venta de buques debía gozar de una garantía de bandera neutral, alertándolo de su venta a los beligerantes en el Pacífico.

En torno a esta nueva situación, la Torre envía otra nota, el 25 de octubre al ministro de Relaciones Exteriores, interinamente a cargo de Juan E. Gómez, a raíz de noticias de la prensa en Buenos Aires y Montevideo, anunciando el remate de las cañoneras italianas citadas surtas en Montevideo. Informaba también haber oficiado al ministro de Italia en Buenos Aires, alertándolo de una violación a las reglas de neutralidad si las compraba Chile.

Esta es pues, la larga historia relacionada con las pretendidas ventas de naves de guerra italianas en 1879.

5. Las gestiones por buques de Francia[131]

El 25 de noviembre 1879, el ministro de Relaciones Exteriores, R. Velarde, transcribe al ministro de Guerra y Marina, La Cotera, con oficio reservado, otro oficio del 16 de octubre del ministro del Perú en Francia, J. M. Goyeneche, que se resume:

- Que en su oficio del 1º de noviembre le había informado que el intermediario para la venta de un blindado (francés), en opinión de Muñoz, era lo mejor que hasta ese momento se había ofrecido; pero el jefe de Estado Mayor había expresado no haber deseo de venta por la razón que daba en su oficio del 1º de noviembre.
- Que el intermediario haría un último intento, e informaría, y que cumpliendo le telegrafió: Lamento – caso imposible.
- Goyeneche comentaba que no debe pensarse más en este buque, que le causa pena, en particular después de las noticias chilenas de la captura del *Huáscar*, lo cual hace más urgente adquirir buques poderosos.
- Luego se refiere a Muñoz, de quien dice:

  "Este distinguido Jefe, después de haber hecho entrega del Consulado General al señor Vivero, me ha pasado una nota comunicándome su resolución de marcharse al Perú; pero yo le he contestado suplicándole que permanezca en Europa, donde sus servicios pueden sernos de grandísima utilidad, pues el Gobierno y yo tenemos absoluta confianza en su honorabilidad, patriotismo y conocimientos profesionales de lo que tengo pruebas evidentes, pues así lo ha demostrado nuevamente en las distintas comisiones que se le han encomendado, y no dudo que el Supremo Gobierno se dignará aprobar mi conducta respecto al señor Muñoz".

Por otro lado, y sin precisión de fecha, Basadre en su obra menciona que el Gobierno francés tenía en venta dos acorazados, el *Solferino* y el *Gloire*, y que los comisionados peruanos trataron de comprar el último de los nombrados, pero que enterada la Legación chilena, por la intervención de un agente de Nicaragua, reclamó al Ministerio

de Relaciones Exteriores de Francia, que intervino para suspender la operación.

No se conoce si el acorazado a que se refiriera Goyeneche fuera uno de estos, pues de haberlo sido habría que agradecer la intervención chilena, pues le ahorró al Perú dinero e inconvenientes.

En efecto, el *Gloire* había sido el primer buque de madera blindado, construido en 1858/59, y si el *Huáscar* construido en 1865 se consideraba anticuado en comparación con los blindados chilenos, el *Gloire* lo era aún más. El *Solferino*, por otro lado, construido antes que el *Gloire*, pues de otra manera no se explica cómo es que Parkes consignase que visitó Plymouth en 1856 causando muy buena impresión, se diferenciaba del *Gloire* en que su casco, también de madera, tenía blindaje de 4 1/2 pulgadas a todo lo largo de la faja de flotación, y en el centro del buque hasta la cubierta superior; artillería de grueso calibre en batería en dos cubiertas, espolón, máquina de 3 283 hp que permitían una velocidad de 12,8 millas por hora. Era, pues, otro buque tan viejo como el *Gloire*.

6. Las gestiones por buques de China[132]

Nuevamente procede remitirse al Capítulo II, en el cual se comenta sobre el informe del 1º de agosto de 1879 del capitán de navío R. Alzamora sobre las características de cuatro cañoneras que se habían construido en Inglaterra para el Gobierno chino, de cuya prueba fuera testigo presencial. El detalle de las pruebas y las características de aquellos buques aparecen en la Nota 373 del Capítulo II. En concordancia con el informe, China contaba entonces con ocho cañoneras nuevas de construcción inglesa.

El 16 de diciembre de 1879, el ministro del Perú en Francia, don Juan M. de Goyeneche, en nota reservada al ministro de Relaciones Exteriores, R. Velarde, acusaba recibo de su oficio del 25 de octubre (un retardo de 53 días) y le informaba haber dado instrucciones al ministro del Perú en la República de China para la adquisición de cañoneras, y que si este funcionario tenía éxito en sus gestiones, sus instrucciones le indicaban comunicarse con él o con el 2º vicepresidente, señor Canevaro, para los arreglos de la compra y su viaje al Perú.

Goyeneche agregaba que si el señor Elmore, supuesto ministro en China, le escribía solicitando su colaboración, "me apresuraré a prestarle todas las facilidades que el caso requiera, ya sean de mi competencia o de la de otras personas con las que procuraré ponerme de acuerdo".

Fueron también buenos deseos, porque ninguna se compró, y sobre esto cabe pensar en el tiempo que debe haber transcurrido para que Goyeneche recibiera la respuesta de Elmore desde la China. Asimismo, las cañoneras deseadas deben de haber sido aquellas sobre las que R. Alzamora diera cuenta en agosto.

7. Las gestiones por buques de Estados Unidos[133]

Un decreto supremo del 25 de noviembre de 1879 nombra al capitán de fragata Luis Germán Astete en comisión a los Estados Unidos para comprar blindados y pertrechos de guerra. A tal fin, el 25 de noviembre el Director de Administración del Ministerio de Hacienda y Comercio, J. Rivero, promulga la resolución respecto a sus gastos de viaje, asignándole como adjunto a don Luis Raybaud por el tiempo que fuese necesario. Por su parte, el ministro de Hacienda y Comercio, J. M. Químper, emite en esa misma fecha las instrucciones para el desempeño de tan importante comisión, que se transcriben en su totalidad:

"1º.- Hará su viaje directamente a los Estados Unidos de Norte-América, con el objeto de conseguir los elementos bélicos que la República necesita para la guerra en que se encuentra empeñada.

2º.- Se concretará, en primer lugar, a buscar buques que reúnan las condiciones de resistencia en su construcción, calidad de blindaje, poder de artillería y velocidad en la marcha.

3º.- Una vez que llegara a encontrar el buque o los buques que reúnan las antedichas condiciones, los contratará en nombre de la nación, y para el pago girará por la suma que represente el valor de los antedichos buques, contra los señores don José Francisco Canevaro y don Francisco Rosas, el primero segundo Vice-Presidente de la República, y agentes ambos del Gobierno. Giro que será aceptado en el acto, sin más aviso ni tramitación que la facultad que se le concede por estas instrucciones al mencionado Jefe de la Armada don Luis Germán Astete.

4º.- Conseguidas que sean, el buque o buques de que se ocupa el artículo anterior, el jefe comisionado lo notificará al Gobierno por la vía más corta, y propondrá como primer jefe de la expedición, cargo que el Gobierno desde hoy le concede, a los jefes y oficiales que le sean subordinados para la dotación del buque o buques que pudiera conseguir.

5º.- Si después de haber recorrido y prolijamente buscado en los Estados Unidos el elemento de que se ocupan estas Instrucciones, no pudiera conseguirlo, pasará a Europa y con idéntico fin procurará, por todos los medios que le sugieran su celo, actividad y patriotismo, la consecución del deseo que se propone el Supremo Gobierno, siempre con la facultad de poder girar por la suma que encuentre conveniente, hasta conseguir el propósito para que se le comisiona.

6º.- Recorrerá también las fábricas de armas, y estudiará la utilidad de los modernos inventos, lo cual lo pondrá en conocimiento del Gobierno, con toda minuciosidad; y asimismo, tomará todos los datos precisos relativamente a las economías del precio y tiempo en que pudiera conseguirse las provisiones de armamento, pertrechos, etc., como también la vía más expedita, breve y segura, por donde pudiera ser introducido al Litoral de la República.

7º.- Dadas las calidades y la confianza que el Supremo Gobierno reconoce y acuerda al Jefe comisionado, delega en él la facultad de realizar cuanto pudiera ceder en beneficio de la nación y en armonía con la importante comisión que va a desempeñar.

8º.- Se entenderá única y directamente, en cuanto se refiera a su comisión, con el Ministro de Estado en el despacho de Hacienda y Comercio, quien dará las órdenes convenientes para la ejecución de los fines propuestos en estas instrucciones.

9º.- Para los procedimientos posteriores que se relacionen directamente con la ejecución de actos bélicos, represalias y demás actos concernientes a la guerra, se acordarán al Jefe comisionado nuevas y apropiadas instrucciones.

10º.- La residencia de los agentes del Gobierno a que alude el artículo 3º, es en la ciudad de Londres".

Astete llega a Nueva York el 17 de diciembre y de inmediato escribe al 2º vicepresidente, J. F. Canevaro, sobre el oficio que le ha enviado el Gobierno dándole a conocer que su presencia en Estados Unidos es con "el objeto de desempeñar una importante comisión que se relaciona con la situación de la guerra que mantenemos con Chile".

Además, Astete le informa que de acuerdo con sus instrucciones está autorizado a girar contra los agentes financieros en Europa arriba citados, "sin tasa" y por la suma que sea o crea conveniente, para la adquisición de los elementos bélicos necesarios para llenar el objetivo de la misión encomendada. Solicita de Canevaro una respuesta por telégrafo sobre la forma de hacer las transferencias de dinero, así como el Banco encargado. Como ignora la dirección de Rosas, le ruega dirigirle la carta que adjunta.

El 1º de enero de 1880, Rosas y Canevaro envían al ministro del Perú en Nueva York, J. C. Tracy, un telegrama solicitándole comunique a Astete no hacer giro hasta recibir carta de ellos. Llegado el 16 de enero y no habiendo recibido dicha carta, Astete les envía nuevo telegrama en estos términos: "Ustedes perjudican intereses nación. Quejo al Gobierno".

Esto motivó a que Canevaro telegrafiara a Tracy el 17 de enero, para que comunicara a Astete que Rosas había quedado en escribirle, agregando: "No soy agente financiero. Diríjase a Rosas. Fondos que tengo, insuficientes para pedidos. Si hay blindados avíseme".

El 19 de enero, Tracy oficia a Astete informándole haber recibido de Rosas una nota fechada en París el 5 de enero, que le transcribe para su conocimiento:

> "Las negociaciones de que estoy encargado se encuentran muy avanzadas, de modo que pronto tocarán a su fin. Todo anuncia que este no será muy favorable en materias de adelantos, porque los desastres que el Perú ha ido sufriendo en la guerra, han hecho perder la confianza a los capitalistas. Como lo he ofrecido a US. le comunicaré por telégrafo el resultado".

Tracy concluía su carta manifestando no haber recibido aún telegrama de Rosas. Sin embargo, Rosas había escrito a Astete desde París el 4 de enero de 1880, en los términos siguientes:

> "He recibido su carta fecha 17 de diciembre y el oficio del Gobierno a que en ella hace US. referencia.
>
> He hablado con Canevaro, y hemos convenido en decir a US. que el

> Gobierno no ha enviado hasta ahora sino ciento y tantas mil libras esterlinas y que yo aún no he conseguido fondos. Las ciento y tantas mil libras esterlinas mandadas por el Gobierno van a aplicarse al pago de diferentes artículos de guerra mandados hacer y al de un buque blindado que se está negociando. Si la compra de este buque quedase en nada, o si el Gobierno enviase fondos suficientes, o yo los consiguiese aquí, mandaremos a US. inmediatamente aviso por telégrafo, anunciándole la cantidad de que podremos disponer y contra la cual US. podrá girar, así como el Banco que deberá efectuar los pagos.
>
> Girar sin tasa, como US. indica en su carta, no sería prudente, porque no podría pagarse una cantidad mayor que aquella de que se pudiese disponer.
>
> El Gobierno nos ha participado últimamente que ha enviado a Estados Unidos cuarenta y tantas mil libras esterlinas, que suponemos sean para los encargos hechos a US. Con esta suma podrá US. atender a lo más urgente, mientras recibe US. el aviso telegráfico de que le hablo a US. más arriba.
>
> Las circunstancias de nuestro país no pueden ser más apremiantes, ni mayor el deseo que todos tenemos de procurarle los elementos de que tanto necesita para su defensa; pero esto no impide que nuestra acción no pueda extenderse más allá de los medios que estén a nuestro alcance".

Conviene recordar en este momento varios hechos. Según Basadre, el 13 de octubre cuando estaba en funciones el Gabinete Mendiburu, fueron nombrados comisionados fiscales en Europa, Francisco Rosas, presidente del Senado, y J. M. de Goyeneche, ministro del Perú en Francia. Su misión: "Encontrar los medios de pagar a los acreedores extranjeros y hacer los arreglos necesarios con el fin de conseguir los fondos destinados a adquirir buques". Este último objetivo también fue asignado al encargado de Negocios en Estados Unidos, J. C. Tracy. Quedaron inoperantes los comisionados Araníbar y Althaus. Así, pues, en noviembre Rosas y Goyeneche inician tratos con la Sociedad General de Crédito Industrial y Comercial de París, alcance que se amplía al ser autorizados a tratar también las cuestiones del salitre. Son estas las negociaciones a que se refiere Rosas en su nota del 5 de enero de 1880.

Cuando Astete sale de Lima para Nueva York, está en funciones desde el 1º de noviembre el Gabinete La Cotera, desempeñándose como ministro de Hacienda J. M. Químper quien, como se ha visto, emite las instrucciones para Astete. Según la Memoria que Químper hiciera pública después de que Piérola asumiera el poder, él había remesado "desde el 1º de noviembre al 31 de diciembre para la compra de elementos bélicos", a Europa 182 000 libras esterlinas y a Estados Unidos más o menos 56 000 libras esterlinas, que son las cantidades que *grosso modo* menciona Rosas en su carta del 4 de enero. Queda claro también que Canevaro, si bien participaba en gestiones como se ha visto, no lo hace en aquellas de los nuevos Comisionados Fiscales, que en las tratativas a que estaban abocados pretendían conseguir unas 800 000 libras esterlinas en créditos.

Encontrábase también en Europa otro comisionado, Julio Pflucker y Rico, con la misión de adquirir buques con el dinero proveniente de

una colecta especial encabezada por la Municipalidad de Lima para la adquisición del blindado *Almirante Grau*, que según Basadre ascendió a 200 000 libras esterlinas. Cabe dejar en claro que Pflucker y Rico no llevó personalmente este monto, sino que lo tuvo a su disposición en Europa mediante transferencias bancarias, a semejanza de aquellos a los que se refiere Químper.

Son estos los comisionados que Prado refiriera en algunas de las cartas o manifiestos que emitiese luego de salir del país, que no se ponían de acuerdo. Finalmente, para completar el cuadro, los personajes mencionados no tenían a la primera quincena de enero un conocimiento cabal y exacto de los alcances que en los roles político y financiero significaba el cambio de gobierno consumado el 23 de diciembre.

Astete no dispuso de mucho tiempo para cumplir su misión en Estados Unidos. En efecto, llegó a Nueva York un 17 de diciembre de 1879 y el 21 de enero de 1880 el secretario de Marina, Villar, le enviaba un oficio comunicándole el término de aquella, conforme lo anota el capitán de fragata Julio E. Benites en un artículo que sobre Astete publicó en la *Revista de Marina* de 1932, pero que el 25 de enero del mismo año, sin conocer de su cambio, enviaba un informe sobre las gestiones en torno a la adquisición de una batería flotante, llamada *Stevens Battery* por un monto de 200 000 pesos (sic). Por otro lado, Basadre consigna:

> "Un informe de Joaquín Torrico, en nombre de la comisión investigadora de los gastos de la guerra, nombrada en la época de Iglesias, (dice) que nada faltaba sino pagar el blindado, para lo cual se telegrafió a los agentes financieros del Perú en Europa con la finalidad de pedirles 750 000 dólares, pero que los comisionados contestaron a mediados de enero de 1880 que habiendo tenido la República un cambio de gobierno no podían poner a disposición los fondos que pedía".

Cabe suponer que Astete en su informe del 25 de enero debe haberse referido a esta negativa de fondos para el *Stevens Battery*.

Basadre ofrece una breve reseña sobre el origen de este buque, pero hay otras ocho de diversas fuentes norteamericanas, y como no todas coinciden, se ha optado por el resumen que se presenta en la respectiva nota al capítulo. En ella se menciona un folleto preparado por el Estado de Nueva Jersey, editado al ponerlo en subasta pública.

Según aparece en la obra de Donald L. Canney, *The Old Steam Navy-The Ironclads 1842-1885*, en el folleto se le describía así:

> "Era como un monitor parecido al *Dictator*. Sus características principales eran: eslora máxima 401 pies, manga 54 pies, incluida la coraza, puntal 24 pies, calado 22 pies. El casco angosto en proa y agudo en popa. Relación eslora/manga 8 666 a 1. El casco interior a 22 pulgadas del exterior; siete mamparos transversales estancos, además de otros para reforzar los extremos. Explicaba

que se le podía retirar 32 pies de su casco en proa sin producir daños fatales para el buque. En cuanto a su planta de ingeniería, ella constaba de máquinas de biela invertida, con cuatro cilindros de 72 pulgadas, y 45 pulgadas de carrera; cada cilindro tenía cuatro vástagos; condensador de superficie y dos hélices de 18 pies; 10 calderas para generar vapor, que ocupaban más de 80 pies de la eslora. Se esperaba que la planta generase 5 600 hp para dar una velocidad 15.75 millas por hora.

A estar por estas características, era un buque excepcional, pero el informe en la década de 1870 era contundente: no hubo avances ni en la coraza ni en la artillería. La propuesta de tipo monitor consideraba coraza de hierro de 10 pulgadas, almohadillado de madera de 44 pulgadas en casi toda su eslora. La torre de artillería tendría un blindaje de 16 a 18 pulgadas, con capacidad para recibir 2 de 20 pulgadas, ánima lisa, o 2 de 12 pulgadas, rayados. La lista de ítems por instalar era larga, entre otros: timón, escotillas, ventiladores, baos, pañoles de pólvora, etc. Cosa similar sucedía con la planta de ingeniería, pues solo estaban terminados los cilindros de las máquinas y sus soportes, y las calderas instaladas pero desconectadas. Según el auspicioso informe, en tres meses podría navegar, previa inversión de US $100 000, pero sin coraza ni armamento, para lo cual se requería otros US $350 000".

Así, pues, cuando Astete llega a Nueva York en diciembre de 1879, la construcción del *Stevens Battery* seguía paralizada desde 1874, y para su terminación se requería de muchos miles de dólares y de tiempo, y para su exportación el Gobierno de EE.UU. no daría su permiso. Quizá por tratarse del único blindado disponible, es que Astete informa a Lima, pero cabe suponer que su opinión no fue favorable, pues obviamente hubo de tener acceso a dicho folleto, entre otros informes.

Basadre menciona que el general Prado en su Manifiesto de Nueva York, se refirió con esperanzas al blindado *Stevens Battery*, probablemente en su preocupación de justificar su ausencia del país, pero, como se ha visto, era un buque totalmente inservible. Según Basadre, Piérola tampoco aceptó la oferta de venta del *Stevens Battery* para el Perú. Primó la idea de que no hubiera podido jamás llegar hasta las aguas del Pacífico, pues no se trataba de un buque con capacidad de navegación, sino para defender el puerto de Nueva York.

Felizmente no fue comprado el *Stevens Battery*, pues habría sido otra adquisición inconveniente como aquella de los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, precisamente en el gobierno de Prado.

Cumpliendo la orden del secretario de Marina, Villar, Astete regresa al Callao, en el transcurso de febrero de 1880, y según aparece en los partes de los bombardeos del puerto el 22 de abril y siguientes, Astete se desempeñaba como jefe de las Baterías del Sur. Posteriormente, el 5 de agosto, Piérola lo nombra prefecto del Callao y comandante general de Armas de la Plaza, designación que Astete acepta el viernes 6 en carta al secretario de Guerra:

"He tenido el honor de recibir el estimable oficio de US. fecha ayer, en que se sirve comunicarme que el decreto supremo por el cual se dispone que habiéndose aceptado la renuncia hecha ayer por el señor coronel Pedro José Saavedra del cargo de prefecto de esta provincia, y habiendo sido yo nombrado para reemplazarlo en dicho puesto, me encargue también de la Comandancia General de Armas de esta plaza.

Acepto con gratitud esta nueva muestra de deferencia que me ha dispensado S. E. el Jefe Supremo, y puedo asegurar a US. que en el mencionado puesto procuraré corresponder a la confianza con que me honra".

8.4.4.1 La construcción y destino del Diógenes *y* Sócrates[134]

En 1879 durante la gestión de La Puerta, fue enviado en comisión a Europa, don Julio Pflucker y Rico, con la misión de comprar buques de guerra. Llegado a Europa tuvo a su disposición los fondos de una colecta organizada por la Municipalidad de Lima, para adquirir un blindado, que se llamaría *Almirante Grau*. El monto recaudado alcanzó las 200 000£, que Pflucker no llevó en efectivo, sino que le fueron transferidas a Europa mediante operaciones bancarias.

En la composición de este párrafo, se ha tenido como referencias importantes, primeramente una carta publicada en *El Comercio* en su edición del 5 de mayo de 1884, que recibiera de un tal señor Alfred De la Cour, fechada en París el 13 de marzo del mismo año, y la importante e interesante obra de John Rodríguez Asti, *Cruceros – Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.*

La carta de la Cour es ilustrativa porque, tal como lo expresa en sus primeros párrafos, tuvo contacto con Pflucker en Londres durante el verano de 1882, quien le suministró datos valiosos de su labor como Comisionado, tanto respecto a sus aspiraciones cuanto a sus decepciones. Todo ello lo mantuvo en reserva, pero ya concertada la paz con Chile, consideraba que debía ser de conocimiento público el acierto en el nombramiento de Pflucker, quien "se condujo con toda inteligencia, prudencia y celo que requerían el delicado encargo que aceptó por servir a su país".

Todo indica que en la escala que hiciera en Kingston, Jamaica, en el buque en viajaba Pflucker a Europa, concertó, mediante un cablegrama, una cita con el jefe de un importante astillero de Inglaterra, cita que se materializó apenas llegado a Londres. Días después, Pflucker recibió propuestas por cinco blindados diferentes, con planos y características, pero cuyo precio unitario excedía la cantidad disponible. Las alternativas para buques algo menores, resultaron también por encima de sus posibilidades, a lo cual había que agregar la necesidad de contar con una bandera neutral

Comenta La Cour, que el 4 de mayo de 1880, se llevó a cabo en Londres, una reunión con la participación de Pflucker, el ministro en Francia, Toribio Sanz, nombrado en enero de este año, el comandante Alejandro G. Muñoz, y el Secretario de la Comisión, ingeniero Agustín Espinoza.

El ingeniero Espinoza, peruano, se había graduado en Alemania y considerándose necesarios sus servicios, se le contrató para vigilar la construcción de los futuros buques. Cuando se produce su nombramiento, se encontraba en Lima, y al viajar a Europa es portador de las alhajas donadas por las mujeres peruanas, con instrucciones de Piérola de venderlas en remate público e incrementar así los fondos de Pflucker. Realizado el remate en Londres, se lograron 10 778 libras esterlinas. Según La Cour, Muñoz era un valioso asesor de Pflucker.

En la reunión antes mencionada, Pflucker informó de todas las gestiones y sus resultados negativos; discutieron sobre las limitaciones y restricciones para construir o comprar blindados, y finalmente se acordó comprar o construir veloces mercantes y después armarlos para operaciones de guerra.

A este fin se realizaron una serie de gestiones con diversos astilleros y casas intermediarias, para despistar al espionaje chileno, pero al final aquellas no tuvieron el éxito esperado.

Finalmente, señala Rodríguez, se entró en negociaciones con el astillero alemán Howaldtswerke de Kiel, Alemania, que se comprometió a construir en cinco meses dos vapores según los planos preparados por uno de los astilleros ingleses que participaron en las fracasadas primeras negociaciones. El contrato se firmó el 16 de julio de 1880. El precio pactado por los dos vapores fue de 2 730 000 francos (unas 200 000 libras esterlinas). El pago se debía efectuar en cuatro cuotas y previo acuerdo, se convino en depositar los fondos en uno de los principales bancos de París, es decir el 16 de diciembre de 1880.

Lo anecdótico de esta situación está en que el 13 de julio, el obispo Tordoya, presidente de la Junta Central Administradora de Donativos, había dado por concluida la misión de Pflucker, designando como sucesor a Toribio Sanz, ministro del Perú en Francia. Dada la lentitud del correo entre Lima y Europa, es probable que esa notificación del término de su misión la recibiera Pflucker en agosto, y es por ello que alcanzó a firmar el contrato, cumpliendo así la misión encomendada. El relevo solo pudo llevarse a cabo el 16 de agosto de 1880, al entregar Pflucker fondos y documentos. Sin embargo, Sanz consideró necesario seguir contando con la experiencia y conocimientos adquiridos por Pflucker, reteniéndolo como asesor.

En cuanto al ingeniero Espinoza, secretario de la Comisión, se arregló su contrata por el astillero como un simple mecánico, pero en

realidad era el nexo entre el astillero y el comandante Muñoz, y aunque mantuvieron fluida correspondencia, no se han ubicado cartas.

Las características generales de ambos buques, de hierro, con apariencia de mercantes, eran: eslora 250 pies (76,2 m), manga 35 pies (10,67 m), puntal 21 pies (6,40 m), calado a plena carga 15 pies (4,57 m), tonelaje de registro 1 000 toneladas, compartimientos estancos mediante mamparos de hierro, entrepuente de hierro forrado en madera, castillo de proa, toldilla de popa y cubierta superior, de madera teca; distribución interior: Cámara para el comandante, cámara para oficiales con sus respectivos camarotes, con sus armarios, lavatorios, lámparas, botiquines y repostería; cámara y camarotes para maquinistas; sollados en proa con coys para la tripulación; los entrepuentes acondicionados para alojar guarnición y tropa; embarcaciones menores: siete de varios tipos, entre ella una lancha a vapor. Arboladura de dos palos y velamen. El contrato estipulaba el suministro de partes y piezas de repuesto, y artículos navales.

En lo que se refiere a la planta de ingeniería, esta consistía de: dos máquinas a vapor, horizontales, de 1 000 hp cada una; dos hélices, para un andar de diseño de 15 millas por hora en alta mar; cuatro calderas: dos grandes y dos chicas; consumo de carbón: 42 toneladas en 24 horas; destiladora de agua, servomotor para accionar el timón, y dínamo para luz eléctrica. Estos dos últimos aparatos serían pioneros en la armada peruana.

En cuanto a las condiciones contractuales había una muy importante: el compromiso de sacar los buques de Alemania, y llevar a cabo en otro lugar todos los trabajos para dotarlos de artillería y otros elementos necesarios para su condición de buques de guerra. La entrega se haría en un lugar por convenir. Para no generar sospechas de los agentes chilenos, se les bautizó como *Diógenes* y *Sócrates*, correspondiéndoles los Nº 39 y 40, respectivamente.

El contrato estipulaba que "los demás detalles y otros asuntos menores debían hacerse conforme a las indicaciones del comandante Muñoz". Esto respondía a las instrucciones de Villar del 21 de enero de 1880, en el sentido de que se pusiera a órdenes de la Legación en Londres, con el "objeto de inspeccionar la construcción o adquisición de elementos navales que el Gobierno tenga a bien realizar". Los detalles de las diversas instrucciones que Villar emite el 21 de enero para Muñoz, Pflucker y ministro del Perú en Londres, quien según nota de *El Nacional* del 7 de enero de 1880 había sido nombrado ministro del Perú en Francia y encargado además de los asuntos financieros, relevando a Goyeneche, como se ha comentado en párrafo anterior.

De la Cour aclara más la figura del ingeniero Espinoza, y de él expresa que aparte de sus dotes intelectuales, de circunspección, rendimiento en

el trabajo y ejemplares costumbres, su brillante graduación profesional en Alemania, mereció la confianza del Gobierno al designársele como secretario de Pflucker.

En su carta a *El Comercio*, De la Cour reseña que tan pronto se firma el contrato, el astillero inicia los trabajos con toda dedicación, eficiencia y amplitud, pues se trataba de la construcción de dos buques en un plazo de cinco meses, para lo cual hubo de encargar a otras factorías las máquinas, calderas y otras partes y piezas, e incluso postergó la construcción de otras naves ya en ejecución. Las peruanas tenían prioridad uno, y esto es digno de destacar por parte del dueño del astillero Georg Howaldt, en particular por los propios riesgos que corría ante una situación que conocía.

John Rodríguez Asti, que ha hecho una excelente investigación en el propio astillero para su obra ya citada, presenta planos de distribución general de ambos buques, más una fotografía de cuando estuvieran embargados en Kiel.

Según señala De la Cour, dos factores se interpusieron para que el astillero no cumpliera con la entrega de los buques el 16 de diciembre de 1880: uno meteorológico, otro personal. En efecto, 1880 fue un año en el que el otoño, de setiembre a diciembre para el hemisferio norte, experimentó un adelanto extraordinario en la estación de temporales, y el invierno a partir de diciembre fue tan rígido que "el tráfico estuvo suspendido por mucho tiempo" en Kiel, que era donde estaba ubicado el astillero. Los trabajos que se realizaban durante las 24 horas del día, sufrieron retrasos por esta causa. En cuanto a la causa personal, en palabras De la Cour: "Inspeccionando una noche el constructor uno de los vapores, cayó de la cubierta al fondo, y aunque felizmente no murió, quedó gravemente enfermo y estuvo más de dos meses en cama. Fue muy perjudicial para la marcha de la obra, por ser el constructor el alma de ella, pues ninguno de los empleados de la oficina ni de los talleres estaba al corriente del secreto de los planos". Ambos hechos retrasaron el término de la construcción en dos a tres meses, es decir, hasta febrero o marzo de 1881.

Acababan de allanarse varios inconvenientes sobre la manera de artillar y equipar los buques, cuando el 21 de enero de 1881 el cable se encargó de difundir la terrible noticia de los desastres de San Juan y Miraflores, la ocupación de Lima por el ejército enemigo, y la autodestrucción de los restos de la escuadra peruana.

El coronel Belisario Suárez, en su Memoria como ministro de Guerra y Marina durante el gobierno provisorio del contralmirante Montero, fechada Arequipa, 30 de abril de 1883, reseña en la sección Marina, lo que sigue:

> "Los Comisionados en Europa para construir buques con el importe de la suscripción denominada *Almirante Grau*, lograron llenar su cometido

> satisfactoriamente consiguiendo la de dos cañoneras de rápido andar y que debían montar cañones modernos de gran alcance y poderosa fuerza de penetración.
>
> En efecto, a fines de enero de 1881 se encontraban dichos buques totalmente construidos y listos para ser probados, cuando se ordenó por el Gobierno de la Dictadura, por telégrafo, que se suspendiese todo procedimiento y fueran puestos en venta. En esa época se habían ya abonado los cuatro dividendos estipulados en la contrata respectiva, esto es, doscientas mil libras esterlinas próximamente.
>
> Esta condición de venta en que se encontraban las dos cañoneras de que me ocupo, fue causa de que los agentes de Chile en Europa, apercibidos de que nos pertenecían estos elementos, pidiesen al Gobierno alemán su embargo durante el estado de guerra, en que nos encontrábamos, en guarda de los principios de neutralidad. Dicho Gobierno defirió al pedido y tal es el estado en que hoy se encuentran esos buques.
>
> Ultimamente, con fecha 8 de enero (1883), se ha oficiado a nuestro Ministro en Francia para que se abstenga de celebrar contrato alguno de venta sobre estos restos de nuestros elementos marítimos".

Inicialmente, este rudo golpe a la causa peruana por la captura de Lima, no alteró el ritmo de los trabajos del astillero hasta que, según La Cour, el ministro Sanz "dio orden de retardarlos mientras recibía instrucciones de su Gobierno, vista la nueva situación creada", que llevó a la disminución en el ritmo de trabajo del astillero. Todo indica que ello ocurrió a fines de enero de 1881, pero posteriormente las órdenes de Piérola fueron suspender la construcción y poner los buques en venta. J. Rodríguez señala que los buques estaban prácticamentem concluidos y pagados. Obviamente, tal decisión causó disgusto y discusiones enojosas con el constructor, quien buscó sacar provecho de la situación.

Sanz dispuso que fuera el propio constructor quien buscase comprador, mediante una comisión bipartita, que al final no tuvo éxito. Pflucker no estuvo de acuerdo con la decisión adoptada y renunció a su condición de asesor.

En un viaje de Toribio Sanz a Hamburgo, llegó a ciertos arreglos contractuales con el constructor, que lo beneficiaron, inclusive que continuara a cargo de la venta. El ministro Sanz, por su lado, de acuerdo a instrucciones de Piérola, realizó algunas gestiones para traspasarlos a un Gobierno "X", el que nombró una comisión para inspeccionar los buques y presenciar las pruebas en la mar. Según De la Cour, la comisión en compañía del comandante Muñoz, del ingeniero Espinoza y otro más, practicaron la inspección.

En cuanto a las pruebas en la mar su resultado fue satisfactorio, pues alcanzaron las 15 millas por hora, a toda fuerza de máquina durante seis horas en alta mar, logrando un consumo de carbón de 40 toneladas versus las 42 contratadas. Los dos buques demostraron tener buenas condiciones marineras.

Sin embargo, la hornilla de una caldera de uno de los buques experimentó una avería, por lo que solo se dio como terminado y aceptado uno de los buques, debiendo el constructor reparar el citado daño, previamente a su aceptación. A consecuencia de esto, se produjo una desavenencia: el constructor exigía el pago de la última cuota de los dos buques, que Sanz no aceptó pues la reparación de la caldera averiada no era de garantía. Esta situación paralizó los trabajos finales del constructor.

Comenta J. Rodríguez que una infidencia de algún funcionario del país "X" cuya comisión presenció las pruebas, puso en alerta a la representación diplomática chilena, que enterada de la verdadera nacionalidad de los buques, reclamó ante el gobierno alemán, logrando que el capitán de navío Luis Lynch inspeccionara ambos buques, luego de la cual, la autoridad civil del puerto recibió instrucciones para vigilarlas e impedir su salida. Esto ocurría el 4 de agosto de 1881. De la Cour comenta:

> "Al caldear (levantar presión) cierto día uno de los vapores para hacer funcionar una bomba de achique, se figuró la autoridad del puerto que no obstante de estar sin carbón, víveres ni tripulación, iban a hacerse a la mar, y dio orden para que un buque de guerra los detuviera; y en previsión de que intentaren burlar al buque de guerra, se pusieron guardias a bordo y desarmaron y se mandaron al buque de guerra algunas piezas esenciales de las máquinas. Quedaron entonces fondeados en el puerto interior, abarloados uno a otro, y aunque anclados en un lugar de muy poco tráfico, expuestos a mil accidentes, pues no se les ponía luces ni guardianes, y sufriendo el deterioro inevitable en un clima tan áspero y riguroso como el de aquellos puertos".

Así permanecieron hasta fines de 1882.

Como se sabe, durante la ocupación chilena de la capital y parte del territorio nacional, y después de la dimisión de Piérola en noviembre de 1881, se sucedieron varios gobiernos nacionales, pero a fines de 1882, el contralmirante Lizardo Montero, 1º vicepresidente de la República, era el encargado del Poder Ejecutivo. Piérola estuvo en Europa en 1882 y desde alli pasó a Estados Unidos en noviembre del mismo año. Aurelio García y García radicaba en Londres desde fines de 1881. Francisco Rosas fue nombrado por Montero ministro en Francia e Inglaterra, realizando a fines de 1882 algunas transacciones con acreedores, despachando lotes de armamento retenidos y comprando otros también. ¿Quién de todos ellos se preocupó por la situación de los buques *Diógenes* y *Sócrates* durante el tiempo que duró el embargo alemán?

Un acucioso trabajo de investigación de John Rodríguez sobre el astillero alemán, indica la participación de un intermediario para comprar los dos buques, y superar tal situación. Este intermediario fue el súbdito británico Henry Lambert. Nuevamente, ¿quién motivó a Lambert? No se le ha identificado, pero fue su accionar lo que logró

que los buques embargados se desplazaran a Inglaterra. El Archivo de Relaciones Exteriores de Inglaterra, también contribuye a esclarecer la situación.

En efecto, el 2 de diciembre de 1882 se presenta a la Embajada de Inglaterra en Berlín, un representante del astillero, requiriendo apoyo a una solicitud de autorización que había presentado ante el Gobierno alemán, para realizar la prueba de las máquinas de los buques *Diógenes* y *Sócrates*, fondeados en Kiel, que habían sido vendidos al señor Henry Lambert de Londres. El diplomático inglés informa a su Ministerio de Relaciones Exteriores en Londres sobre la situación de estos buques, reseñando que el 4 de agosto de 1881, las autoridades alemanas habían establecido su embargo porque habían sido construidos para uno de los países beligerantes en América del Sur, y en vista de que él no podía verificar la buena fe de Lambert, había derivado al representante del astillero hacia esa Cancillería.

El 8 de diciembre, el cónsul de Inglaterra en Hamburgo, envía una nota a su Ministerio de Relaciones Exteriores, informando que el vicecónsul inglés en Kiel le había comunicado por telegrama que el 7 de diciembre había expedido Certificados Pasavantes para el *Diógenes* y *Sócrates*, con documentación en perfecto orden, de todo lo cual había informado a la autoridad alemana. Los buques, pues, eran ya de propiedad inglesa, tenían bandera inglesa, sus capitanes eran ingleses y se dirigirían a Southampton. El 8 de diciembre, continúa el vicecónsul, al intentar el *Diógenes* una salida para compensar compases, le fue denegada por la policía, que se constituyó a bordo conformando ello un insulto a la bandera inglesa, de lo cual había informado a su Embajada en Berlín. El vicecónsul confirma que los buques estaban embargados desde hacía tiempo, que el comprador Lambert era inglés, Agente Naviero y de Seguros, y como él no tuviera conocimiento de impedimentos para la transferencia de propiedad, no se sintió obligado a rehusar su consentimiento para expedir los Pasavantes Provisionales para el viaje a Inglaterra.

Al día siguiente, 9 de diciembre, el embajador de Inglaterra en Berlín, envía otra nota al Ministerio de Relaciones Exteriores de Londres, adjuntando copia de un oficio del cónsul General en Hamburgo con más detalles sobre el embargo, pero casi al mismo tiempo recibía un telegrama del mismo cónsul informándole que por orden del Ministerio del Interior alemán, los buques habían sido liberados, condicionando el viaje a Southampton, y previo depósito del armador Lambert de una fianza por 500 000 marcos, o sea unas 25 000£. Ese mismo 9 de diciembre, el cónsul en Hamburgo envía una nota al Registro Nacional de Buques en Londres, dando cuenta de los antecedentes relativos al *Diógenes* y *Sócrates*, su compra, la expedición de Pasavantes Provisio-

nales, Certificados de Propiedad, de permiso para proceder a Inglaterra, del nuevo embargo por la policía de Kiel, y la intervención del embajador inglés en Berlín, que culmina con un nuevo permiso de salida. Todo esto lo informaba el cónsul para que esa autoridad pudiera tomar las medidas que el caso ameritase. El 11 de diciembre, el mismo cónsul en Hamburgo, notifica al Registro que por informe del vicecónsul en Kiel, los dos buques habían zarpado el domingo 10 de diciembre de 1882 con destino a Southampton. El embargo había durado 16 meses en Kiel, y cabe resaltar la pérdida financiera del Perú en esta operación, producto de la gestión chilena. Obviamente, los buques salieron de Kiel sin artillería alguna ni pertrechos de guerra. Culminaba así, según Rodríguez, un trabajo persistente y tenaz de los comisionados peruanos a cargo de la construcción, el empeño del constructor señor Georg Howaldt, para honrar su compromiso, y la colaboración del señor Lambert. ¿Qué precio pagó Lambert por ambos buques? Es un misterio que hasta hoy no se ha resuelto.

El 12 de diciembre 1882, el cónsul inglés en Hamburgo envía un informe al Ministerio de Relaciones Exteriores de Londres, explicando que en agosto de 1881 había habido conversaciones entre el Encargado de Negocios y una autoridad alemana sobre los dos buques, confirmándose que en julio de 1881 habían sido embargados como resultado de una información de que esas naves serían para el Gobierno del Perú en guerra con Chile. Pero ahora, los buques ya están vendidos al armador inglés Lambert, y están listos para salir a Southampton con bandera inglesa. Por otro lado, el 13 de diciembre 1882, el cónsul inglés en Berlín, envía un oficio secreto al Ministerio de Relaciones Exteriores en Londres con antecedentes y concluye: "El Ministro de Chile en Berlín manifiesta un sospechoso interés en el *Diógenes* y *Sócrates*, y se queja del error cometido por la presión de 'espías peruanos' en Kiel". Es una buena noticia para la historia, pues revela que hubo "espías peruanos" eficientes, algo que no se reconoce en libro alguno.

Los buques llegaron a Southampton un jueves 14 de diciembre de 1882. Comenzaba un nuevo calvario antes de que llegasen a manos peruanas, que duraría hasta el 12 de junio de 1889. Y ello se empieza a manifestar ahora por las actuaciones de las autoridades inglesas de Aduana, Tesoro, Registros, Cámara de Comercio, Ministerio de Relaciones Exteriores, etc.

El 18 de diciembre, la Aduana de Southampton se dirige por oficio a unos comisionados en relación a los vapores *Diógenes* y *Sócrates*, con detalles de su construcción, embargo y fianza en Alemania, documentos extendidos por el vicecónsul inglés en Kiel, etc., pero agrega, que el sábado 25 de noviembre había recibido una carta de Lambert indagando si los dos buques construidos en Alemania podían viajar de Southampton

a un puerto francés con dotación de oficiales y tripulantes extranjeros, que no tenían licencia de la Cámara Naval de Comercio, puerto en donde los ofrecerían en venta. Que, además, recibió la visita de Lambert, quien estaba muy ansioso de que se expidiera el Certificado de Registro sin demora, a su llegada, más otras exigencias sobre arqueo según Ley de la Marina Mercante, lo cual se hizo. Si la propiedad es de buena fe, decía el funcionario de Aduana, no hay problema de registro, "pero hay tanto apuro y secreto por parte de Lambert, que consideraría haber faltado a mi deber si no lo informo a Uds".

El lunes 18 de diciembre, otro oficio de la Aduana de Londres al secretario del Tesoro, se refiere a comunicaciones de la Dirección de Aduanas, del recaudador de Impuestos de Southampton, y otros más, y al final, ante las dudas, dice el funcionario de Aduana, "he considerado más seguro bajo las circunstancias, suspender el Certificado de Registro y de Salida, hasta no recibir nuevas instrucciones de sus Señorías". En realidad, las comunicaciones ordinarias, urgentes, secretas, etc., intercambiadas entre las diversas autoridades, revelan que desde el punto de vista de aduanas, impuestos, registros, arqueo, etc., no había motivos para impedir la salida de los buques de Southampton, a pesar del conocimiento de los reclamos de la diplomacia chilena sobre el uso beligerante que les daría el Perú. En una de las cartas se planteaba la situación de no poder retener la salida de los buques por más de tres o cuatro días.

Resalta también, que en esos días de diciembre de 1882, nadie pudo certificar o constatar la existencia legal o ilegal de la empresa de Lambert. Hay comunicaciones de fechas cercanas a fines de diciembre, que dan como alternativa para retener los buques, una pretendida violación a la ley llamada "Foreign Enlistment", que parece algo tenía que ver con el empleo bélico de los buques, pero todas las acciones se enlazaban con la satisfacción de una "decisión política" del Ministerio de Relaciones Exteriores, como se aprecia de una comunicación de la Treasury Chambers de 21 de diciembre de 1882:

> "Que los Funcionarios de Aduana han expuesto a los Lores que el armador (Lambert) de los buques (*Diógenes* y *Sócrates*) ha cumplido con todos los reglamentos a que está obligado observar, antes que la Aduana anule el permiso de salida, y que está exigiendo a la Dirección de Aduanas tal permiso. En estas circunstancias los Lores piden que Ud. exprese que el Ministro de Relaciones Exteriores, Granville, 'desea' que se tomen las medidas necesarias para la detención de los buques".

Y la otra "decisión política" giraba en torno a evitar el riesgo de otro fiasco como en el caso del CSS *Alabama*.

Se cumplía así la frase contenida en la carta de M. Martínez que más adelante se comenta: "la lealtad, nunca desmentida, del Gobierno de Su Majestad".

Según J. Rodríguez, como resultado de estas reclamaciones chilenas, las autoridades inglesas inspeccionaron las naves en Southampton, determinando "que tenían poca capacidad de carga y pasajeros, y ante las dudas surgidas, decretaron su embargo".

El martes 19 de diciembre de 1882, el ministro chileno en Londres, M. Martínez, dirige una extensa nota al ministro de Relaciones Exteriores de Inglaterra, Lord Granville, sobre la situación del *Diógenes* y *Sócrates*. Después de detallar el accionar de Chile a partir de julio 1881 ante el Gobierno alemán al enterarse de la construcción de estos buques en Kiel, y la decisión de dicho Gobierno de ordenar su detención indefinida, circunstancia durante la cual un oficial de la Marina chilena, Luis Lynch, lo inspecciona corroborando su posible empleo para la guerra. Sin embargo, continúa el ministro, ya desde noviembre de 1882 había empezado a recibir información sobre su probable venta a un país neutral, que no prosperó. Pero en diciembre, los diarios de Londres informaron sobre la suspensión del embargo por el Gobierno alemán al haber sido adquiridos por un súbdito inglés, con el compromiso de dirigirse a Southampton. Esta noticia fue confirmada el miércoles 13 por el ministro de Chile en Berlín, agregando Martínez que no había logrado identificar ni ubicar al comprador Lambert & Co., pues los datos conseguidos eran escasos, oscuros e incompletos, todo lo cual le hacía suponer de una compra ilícita, y concluía:

> "Sea que los vapores vayan a poder del Gobierno peruano o de ciudadanos peruanos o de otras personas relacionadas con ellos, para hacerlos servir a actos de hostilidad contra Chile, mi Gobierno se considera autorizado para apelar a la lealtad, nunca desmentida, del Gobierno de Su Majestad, a fin de que adopte todas las medidas que sean conducentes a evitar que se cumplan esos objetivos ilícitos.
>
> Una persona me ha dicho que tiene motivos para creer que los dos vapores pedirán su despacho para un puerto de Francia, y que en ese viaje cambiarán fraudulentamente de pabellón, tomando el peruano, y se constituirán en corso. Es natural suponer que con ese objeto tendrán patentes, expedidas probablemente por el General Montero, que se titula Vice-Presidente del Perú.
>
> Ha coincidido la llegada de los vapores a Southampton con el arribo a Londres de don Ladislao Cabrera, que ha sido Ministro de Bolivia en los Estados Unidos, y de un oficial de alta graduación de la Marina peruana.
>
> Espero confiadamentee que V. E. se dignará recabar de los departamentos respectivos del Gobierno de Su Majestad, las medidas de detención y embargo, que son de rigor en un caso como este, hasta que se pruebe evidentemente que no hay ningún objeto ilícito en el cambio de bandera operado en Kiel, en la nueva propiedad de las naves y en el destino que se les quiere dar.
>
> Hay que considerar que mi Gobierno tiene una cañonera en el río Tyne, que no puede ser sacada de las aguas británicas, a consecuencia del estado de guerra en que Chile se encuentra con al Perú y Bolivia".

El jueves 21 de diciembre, por intermedio de la empresa Wolff Harris & Co., Agentes Navieros en Southampton, el capitán de navío L. Lynch presenta una nota al Recaudador de Aduana de este puerto, en la que entre otras cosas manifiesta haber sido comisionado por el Embajador de Chile en Londres, para determinar el verdadero carácter de los buques *Diógenes* y *Sócrates* últimamente llegados. Refiere que él los había inspeccionado en Kiel y que por peculiaridades de su construcción llamaron a la sospecha del Gobierno alemán, y después de la debida consideración ordenó su embargo, que ha durado 18 meses, demostrando que las sospechas de la Legación de Chile eran fundadas. Manifiesta también, que debido a su construcción especial, podían haber actuado en aguas europeas contra los buques cargados de guano, ahora en poder de los chilenos. Ultimamente los buques han cambiado de propietario y permitidos salir de Kiel, con el compromiso de arribar a Southampton para enarbolar la bandera inglesa, pero conservaban las características de cuando fueron construidos, es decir, para fines de guerra. Continúa expresando que si su destino y objeto final fueran lícitos, se habría conocido fácilmente, pero por lo contrario nada se ha podido comprobar y está convencido que se mantienen sus sospechas originales. "Es por este motivo, que solicito respetuosamente, finaliza Lynch, me preste su ayuda para aclarar un asunto en que tanto los Gobiernos de Inglaterra como de Chile, se sienten afectados".

Pero, ¿qué pasó entre diciembre de 1882 y el 20 de octubre de 1883, al firmarse el Tratado de Ancón, que sellaba la paz entre ambos países?

En realidad todo lo que ocurre entre el 16 de enero de 1881, ocupación de Lima, y el 20 de octubre de 1883, fecha de firma del Tratado de Paz es, en cierta forma confuso, pues se suceden diversos gobiernos nacionales provisionales que afectan la representatividad del país en el exterior, lo cual sumado a la falta de documentación, complica el poder detallar con precisión quién y cuándo se dictaban disposiciones concernientes a los cruceros *Diógenes* y *Sócrates*. Por otro lado, téngase en cuenta que esos gobiernos nacionales provisionales no estaban en la costa, pues no tenían acceso fácil al telégrafo ni al correo marítimo por la vía de Panamá, lo cual retardaba el cumplimiento de las decisiones por los funcionarios en el exterior.

La orden de venta real dispuesta por Piérola no se ejecutó, y el gobierno provisional establecido en Arequipa en enero de 1883, ordenó el 8 de este mes al ministro del Perú en Francia, que se "abstuviese de celebrar contrato alguno de venta de los buques", como se ha visto en la Memoria de Suárez. El *Sócrates*, bautizado *Lima*, permaneció en Inglaterra hasta el 12 de junio de 1889 cuando ya artillado, zarpa con destino al Callao con pabellón peruano, adonde llega el 2 de setiembre de 1890. El *Diógenes*, rebautizado *Callao*, permaneció en Londres

hasta 1898; lo compra Estados Unidos a la firma Thames Iron Works de Londres, rebautizándolo *U.S.S. Topeka.* No se ha podido establecer cuánto se pagó por él, y si el Perú se resarció en algo, por lo que había invertido. Prestó servicios a la Marina de este país durante 39 años, y a los 40 años fue desguazado para chatarra.

El detalle de lo sucedido con el *Lima* a partir del Tratado de Ancón, está perfectamente explicado por el doctor Raúl Palacios Rodríguez en el Tomo XII de la *Historia Marítima del Perú*, y por J. Rodríguez A., en su tantas veces citada obra. Sin embargo, permanecen como interrogantes: ¿Quién logró que Lambert actuase como comprador, cuánto pagó, y finalmente cuánto costaron en total ambos buques al Perú? Un burdo estimado de los gastos en Alemania y en Inglaterra alcanza a las 267 000 libras esterlinas por los dos buques, esto es, 133 500 libras esterlinas por cada uno, que excede en mucho al costo de un blindado de la época.

Queda claro entonces que, aparte de los buques motivo de este párrafo, las únicas naves que adquirió el Perú en el exterior durante la guerra, fueron dos lanchas-torpedos Herreshoff en Estados Unidos y otra de tipo similar en Inglaterra, que en su viaje de Panamá al Callao fue apresada por el *Amazonas* en Ballenitas, Ecuador, y que posteriormente la llamaron *Guacolda*. En el tipo transportes, Perú adquirió de la P. S. N. C. el *Oroya*, y capturó el *Rímac* chileno.

La lección que se desprende de este párrafo sobre adquisiciones de buques de guerra, está entonces en que no siendo un país con una industria de construcción naval sostenida de buques de alto bordo, que implica capacidad financiera, técnica y laboral, la estructura de su poder naval debe estar decidida con anterioridad a las situaciones de amenaza que se hayan analizado, y de la capacidad que haya menester para combatir al posible adversario. Hoy, con reglas mucho más estrictas de neutralidad, será prácticamente imposible adquirir buques de guerra nuevos en pleno conflicto, y si las existentes se han comprado merced a algún tratado con una potencia, podrían estar impedidas de su empleo por los términos del contrato.

8.5 ADQUISICIONES CHILENAS DE NAVES DE GUERRA[135]

8.5.1 Después de conquistar el dominio marítimo Chile busca reforzar su Armada

Chile, en posesión del mar después del combate de Angamos, se apresta a emprender la campaña terrestre. Los ejércitos aliados de Perú y Bolivia se encontraban en Iquique, Tacna–Arica y Lima. La decisión chilena fue avanzar de sur a norte, haciendo frente sucesivamente a

cada enclave de la fuerza enemiga, reservando para el final el núcleo principal de Lima, centro del gobierno y la administración estatal del Perú, su principal oponente. Para ello era fundamental hacer pleno uso del control de mar a fin de transportar las tropas, dar seguridad al desembarco de las fuerzas y mantener las líneas de comunicación con Santiago y los puertos de embarque para mantener el flujo de abastecimientos destinados al ejército. En algunos casos la escuadra debía bombardear los puertos defensivos para facilitar el desembarco de las fuerzas de la ocupación.

Otra responsabilidad de suma importancia era el bloqueo de los puertos vitales para las fuerzas opositoras, operaciones ofensivas sobre el litoral y el tráfico marítimo del Perú, a fin de aislar el teatro terrestre. Se debía romper la línea de comunicaciones del adversario, impedir el transporte de tropas, su apoyo logístico y la llegada de abastecimientos del exterior[136]. El Perú contaba con las corbetas *Unión* y *Pilcomayo*, que si bien no estaban en capacidad de interceptar o impedir las operaciones de proyección de las fuerzas chilenas, servían para dar protección a los vapores peruanos que transportaban tropa y abastecimientos del Callao al sur: *Chalaco*, *Oroya*, *Limeña* y *Rímac*, todos armados y en capacidad de desarrollar una velocidad superior a las unidades chilenas. Esta fuerza naval requería ser neutralizada a fin de aislar al enemigo.

Por otra parte, Chile requería disponer de unidades para vigilar los accesos a Panamá para impedir el tráfico del contrabando de guerra destinado al Perú.

La Armada chilena no contaba con el número de transportes necesarios para la movilización de tropas, por lo que había tomado en arriendo los buques de la Compañía Sudamericana de Vapores, puestos bajo control de la armada cuando integraban un convoy, protegidos por las pertinentes unidades de guerra.

Más adelante la prolongada ocupación del Perú requirió el fundamental apoyo naval. Se mantuvo una constante vigilancia sobre todo el litoral peruano para evitar el desembarque de armas para los montoneros y se vigilaron las guaneras de las islas de Lobos. Asimismo, se mantenía un crucero blindado en el Callao, el *Cochrane*, el *Blanco* o el *Huáscar*.

Por todas estas razones, aun cuando Chile tenía el pleno control del mar, requería fortalecer su poder naval a fin de encontrarse en condiciones de sostener la ocupación indefinidamente –mientras se negociaba la paz en las condiciones que los favoreciera– y mantener una cabal vigilancia de costas y puertos. En plena conflagración, desde los tempranos meses anteriores a la ocupación, se había previsto ordenar la construcción de algunos buques de guerra.

El crucero *Arturo Prat*

Señala Rodríguez Asti que al momento de la ocupación de Lima, Toribio Sanz se encontraba en Londres con la misión de efectuar gestiones ante el gobierno británico para impedir la entrega de un crucero que se construía en los astilleros Armstrong para la armada chilena. Gracias a la documentación del Foreign Office[137] que tenemos a la mano, podemos reconstruir los apremios del coronel Jara Almonte, de la Legación del Perú, en ausencia de Toribio Sanz, quien se encontraba a la sazón en París, para impedir la inminente partida del buque de guerra chileno. La correspondencia va de 8 de enero a 11 de febrero de 1881. Trágicas circunstancias para los peruanos que tratan de impedir la salida del buque de guerra chileno en los precisos días en que se consumaba la cruenta toma de la capital del Perú.

Damos detalle de la gestión del coronel Jara Almonte[138] para apreciar la acuciosidad con que se desempeñó el cumplido funcionario y los recursos que manejaron los agentes chilenos para despachar su nave del puerto inglés. El 8 de enero desde la Legación del Perú en Londres, el coronel Jara Almonte dirigía una carta a Sir Julian Pauncefote, subsecretario de Estado para Asuntos Exteriores, haciéndole mención a la carta que le dirigiera el 12 de julio de 1880 respecto de unos buques de guerra que se hallaban en construcción en Newcastle y que se suponía eran para Chile. Le pone ahora en su conocimiento que ha sido informado que algunas de estas naves próximamente partirán para Chile sin llevar aún la artillería a bordo. Empero, ha tenido noticia que el vapor *Alnwick Castle* procedente de Hamburgo entró a Port Newcastle el 21 de diciembre con rifles, ametralladoras Gatling, cañones, munición, etc., etc., con el propósito de llevar la carga de carbón y la artillería correspondiente a un buque de guerra, y avanzar con el mencionado buque y proveerle el carbón durante el viaje. Manifiesta que esta acción intenta sorprender la injerencia del gobierno inglés bajo la pretensión de que el buque no está armado. Apela, en nombre del ministro, Sr. Sanz, que se encuentra París, reiterando su petición para que lord Granville tenga a bien adoptar todas las medidas que se consideren necesarias para evitar cualquier violación de la neutralidad, de conformidad con las garantías que se le habían dado anteriormente.

El 14 de enero, J. Jara Almonte se dirige al secretario de Estado, Lord Granville, en respuesta a su pedido de mayor y más precisa información sobre la violación de la Ley de Alistamiento de Relaciones Exteriores[139] (Foreign Enlistment Act), que regula las actividades mercenarias en Gran Bretaña. Para mayor abundamiento, Jara Almonte expresa que se sospecha de las intenciones sobre el buque de guerra, como consecuencia de las declaraciones que aparecen en la prensa de

Chile, de que un poderoso buque que el gobierno mandó construir en Inglaterra arribará próximamente y sería llamado *Esmeralda*. Agrega que la persona designada para su comando sería el segundo oficial de la nave del mismo nombre que se perdió en Iquique. También corrobora lo dicho la llegada a Inglaterra de uno de los principales oficiales navales de Chile, el capitán Lynch, con el propósito de dirigir y acelerar la construcción del buque. Señala que a ellos se añade la reciente llegada del almirante Simpson, quien vendría con un propósito similar.

Agrega Jara Almonte que, varios oficiales de las marinas de guerra de España y Argentina le han informado sobre lo mismo.

Manifiesta también que uno de los miembros de la firma Armstrong le comunicó de manera estrictamente confidencial a un amigo, que el buque al ser entregado desarmado no violaría las leyes de neutralidad. Señala que otro motivo para la cadena de sospechas es la llegada a Newcastle, procedente de Hamburgo, de un vapor con ametralladoras Gatling y otras armas correspondientes a un buque de guerra. La sospecha fue aún mayor por el misterio que los señores Mitchell observaron para la admisión a bordo del buque de un número muy limitado de personas que lo visitan; con tanto esmero eran seleccionados, que una persona que él envió para tal fin no logró ser admitido. Añade que no ha desistido, así que ha enviado otra persona y espera que le traiga noticias para hacérselas llegar al Foreign Office.

Las gestiones del comisionado de Sanz tuvieron éxito y el buque quedó retenido en Inglaterra. Nunca llegó a Chile. Rodríguez Asti[140] da por sentado que se trataba del crucero *Arturo Prat*, aun cuando en la correspondencia Jara Almonte con el F. O. menciona que la nave iba a ser denominada *Esmeralda*[141].

Durante los dos años que se prolongó el estado de guerra entre Perú y Chile, el mantenimiento del crucero, prácticamente inmovilizado por la imposibilidad de entregarse a Chile, se convirtió, como en el caso de los cruceros *Diógenes* y *Sócrates* de Perú, en una carga onerosa para Chile.

Más tarde fue vendido al Japón, donde se le denominó *Tsukushi*.

El crucero *Esmeralda*

El crucero *Esmeralda*, llamado a perennizar el nombre de la emblemática corbeta perdida en Iquique, fue mandada a construir con financiación de una erogación popular. Su construcción se llevó a cabo en los astilleros W. G. Armstrong, Mitchell and Co. Ltd., de Low Walker, Inglaterra. Se le puso la quilla el 5 de abril de 1881, y fue lanzado al agua el 6 de junio de 1883, aunque por las mismas razones que impidieron la partida del cañonero *Capitán Prat*, en aplicación de la Ley de Alistamiento de

Relaciones Exteriores, solo pudo incorporarse a la Armada chilena el 16 de octubre de 1884, un año después de terminada la guerra. Su primer comandante fue Luis Ángel Lynch Irving[142].

Fue el primer crucero protegido del mundo y el más rápido de su época. Con un desplazamiento de 2 950 t, desarrollaba una velocidad de 18,5 nudos. Su diseño, creación del ingeniero y constructor naval George Rendel, revolucionó la construcción naval. Con él se estableció la velocidad como requisito básico de un buque de guerra, y fue el primero en el mundo que abandonó la vela como sistema de propulsión. Los cañones de 10" eran de 20 calibres, estriados, y su carga pesaba 250 lb y el proyectil 450 lb Estaban montados en plataformas giratorias accionadas hidráulicamente, con una torrecilla donde se colocaba el apuntador. Los cañones de 6" iban en montajes simples, con protección de escudo en ambas bandas.

Tenía casco de acero con un espolón a proa, dos chimeneas en línea de crujía y dos mástiles. Carecía de doble fondo. Su cubierta protegida tenía un espesor de 1" sobre las santabárbaras, departamentos de máquinas y calderas y en sus extremos. La combinación de cubierta protegida integral, complementada con subdivisiones celulares sobre ella, daba razonable protección a sus partes vitales, flotabilidad y estabilidad.

La flotabilidad se mejoraba rellenando con corcho los compartimientos hasta una altura de 5 a 6 pies, distancia comprendida entre la cubierta protegida y la cubierta de entrepuentes.

Su único defecto era que tenía un francobordo de 11 pies.

En 1879 Chile adquirió en Europa el vapor mercante llamado *Angamos*, y lo convirtió en crucero armado con artillería Armstrong de último modelo como se ha visto, trabajo que llevó a cabo en Valparaíso y por lo tanto, no se vio restringido por regla de neutralidad alguna. Al respecto, conviene aclarar que los países europeos y los Estados Unidos, solo aplicaban reglas de neutralidad respecto a buques de guerra usados o que se construyeran en sus respectivos países. Respecto a todos los demás implementos bélicos, no había restricción alguna, pues lo consideraban como una exportación que beneficiaba a su industria local.

Conforme se aprecia de la carta del ministro de Chile en Londres, M. Martínez, mencionada en el párrafo anterior, él manifiesta: "Hay que considerar que mi Gobierno tiene una cañonera en el río Tyne, que no puede ser sacada de las aguas británicas, a consecuencia del estado de guerra en que Chile se encuentra con el Perú y Bolivia".

En efecto, Chile contrató con Armstrong, Mitchell & Co., en Elswick, Newcastle–upon–Tyne, la construcción de un buque de guerra, clasificado con el Nº 399. La quilla fue puesta el 2 de octubre de 1879 y lanzado al agua el 11 de agosto de 1880, y terminado el 11 de noviembre

del mismo año. Su diseño correspondió a Sir Edward Reed y George Rendel, con el concepto de cañonera o crucero parcialmente protegido, y bautizado *Arturo Prat*.

Sus características eran como sigue: casco de acero, eslora 210 pies, manga 32 pies, puntal 17 pies. Desplazamiento 1 542 toneladas. Espolón en la roda.

En cuanto a su planta de ingeniería, consistía de dos máquinas recíprocas compuestas, de dos cilindros, de 2 600 hp, que daban una velocidad de 16 millas por hora; cuatro calderas. Capacidad de carbón 250/300 toneladas, que le daban un radio de acción de 2 887 millas a 16,5 m.p.h., o 5 000 a 8 m.p.h. Su armamento consistía en dos cañones de 10 pulgadas, cuatro de 4,7 pulgadas, dos de 3 pulgadas, cuatro ametralladoras Hotchkiss de una pulgada, y dos tubos lanzatorpedos Whitehead de 18 pulgadas. Todo el armamento era Armstrong. Dotación de 177 a 186 hombres. El costo aproximado bordeaba las 69 000 libras esterlinas.

Por razones de cancelación de la última cuota, no fue entregado hasta junio de 1883, cuando aún no se había firmado el Tratado de Ancón, así es que su entrega retrasada no fue estrictamente por razones de neutralidad, como podría desprenderse de la carta de M. Martínez antes citada. De todas maneras, está claro que a pesar de todos los controles sobre construcción de buques de guerra para países en esta situación, como los enumerados por Canevaro, Chile consiguió que el Gobierno inglés correspondiese a la expresión de M. Martínez en su carta citada: "apelar a la lealtad, nunca desmentida del Gobierno de Su Majestad".

En realidad, la nave nunca llegó a Chile, pues en 1885 fue comprada con ocasión de la visita de una Misión Comercial Japonesa a Chile, presidida por el Almirante Ito, y rebautizada *Tsukushi*, pagando por ella 80 000 libras esterlinas.

También adquirió en Inglaterra varias lanchas–torpedo que participaron en operaciones de guerra, principalmente durante el periodo que duró el bloqueo del Callao.

9. HUNDIMIENTO DEL TRANSPORTE LOA

9.1 ACTIVIDADES DIVERSAS[143]

Como se ha visto en el párrafo 8.4.2, la última acción bélica entre lanchas–torpedo peruanas y chilenas fue en la noche del 25 de mayo. Días después se logró ubicar el lugar en donde se encontraba hundida la *Janequeo*, señalándosela con boyas para facilitar la operación de rescate, la cual se frustró como resultado de una operación chilena que

la destruyó en la madrugada del 9 de junio. Ahora bien, Yábar califica muy acertadamente como infructuosos los esfuerzos realizados entre junio y setiembre de 1880 para reflotar la *Janequeo*, en desmedro de otras tareas.

Todas estas operaciones, tanto las peruanas para tratar de recuperar la *Janequeo*, como las de las fuerzas bloqueadoras generaron, entre el 27 de mayo y el 8 de junio, una serie de encuentros entre los botes-torpedo, sin mayores consecuencias, y de tiro naval entre los buques bloqueadores y las baterías de tierra, que pueden leerse en detalle en la obra de F. Yábar, pero resaltando que resultaron averiados el pontón *Pachitea*, el transporte *Chalaco*, hundidos el pontón *Tumbes* y el *Nº 2* cargado de carbón, lográndosele reflotar el 28 de junio. A su vez, un impacto de a 300 lb en el *Huáscar*, le desmontó un cañón, pero sin herir a nadie. Finalmente, Fuenzalida comenta que en la madrugada del 10 de junio, una violenta explosión al sureste de la isla de San Lorenzo, por donde se desplazaban el *Blanco* y el *Huáscar*, fue indicativo de un ataque con un torpedo Lay lanzado contra esos buques, que fracasó terminando por estrellarse contra la isla. En las fuentes peruanas no se ha encontrado referencias a esta operación.

Después de la captura de Arica, la fuerza naval que bloqueaba el Callao se vio reforzada con la incorporación de la lancha–torpedo *Fresia* y el remolcador *Princesa Luisa*.

La *Fresia* era de 35 toneladas, construida por Yarrow, con dos chimeneas, algo más grande que la hundida *Janequeo*, y que portaba dos torpedos de botalón, un pequeño cañón y una ametralladora Hotchkiss. El remolcador era de 120 toneladas, armado con 1/40 lb y 2/6 lb

Durante el mes de junio no se registraron acciones entre lanchas ni bombardeos, manteniéndose el bloqueo del Callao, Ancón y Chancay. La fuerza bloqueadora del Callao cumplía su rutinario sistema: un buque que patrullaba durante el día el acceso al Callao por el noroeste, mientras el resto de la fuerza permanecía fondeada en San Lorenzo. Durante la noche todos se hacían a la mar.

Tal como se ha descrito en el párrafo 7.4.5, se convino que el *Limeña* cumpliera la misión de traer los heridos de Tacna y Arica: zarpó del Callao el 24 de junio para Arica, y regresó el 4 de julio, por coincidencia al día siguiente del hundimiento del *Loa*.

El martes 22 de junio llega al Callao el *Loa*, con la bandera de la Cruz Roja al tope y otra de parlamento, conduciendo 400 heridos de Tacna y Arica. Su desembarco se realizó empleando lanchas de la P. S. N. C. y de las Fuerzas Sutiles. Una vez terminado el mismo, el *Loa* se integró a la división bloqueadora. Pero el 29 de junio, otro transporte chileno llegó conduciendo más heridos, regresando al sur luego de cumplida su comisión.

9.1.1 Plan para cumplir la misión: hundir un buque enemigo[144]

En párrafos anteriores se ha visto la existencia, en la Secretaría de Fomento, de una Sección para la Defensa Submarina del Callao, una de cuyas actividades derivó en el combate del 25 de mayo con la consiguiente pérdida de las lanchas *Independencia* y *Janequeo*. De su lectura se desprende que existía coordinación con la de Marina.

En la Secretaría de Marina también se desarrollaban actividades que tenían relación con el empleo de torpedos. En efecto, según órdenes de Piérola, el subsecretario de Marina, capitán de fragata Leopoldo Sánchez Calderón, tenía bajo su dirección un grupo de torpedistas. Por otro lado, en marzo de 1880, Piérola contacta a don Manuel Cuadros Viñas, ingeniero químico y de minas, graduado en Europa y experto en explosivos, con el fin de que preparase un torpedo, mina o brulote, destinado a hundir un buque enemigo, estableciendo una relación de coordinación con el subsecretario Sánchez.

F. Yábar comenta que Cuadros tuvo acceso a los torpedos Harvey depositados en el pontón–escuela *Marañón*, para estudiar su mecanismo detonante. En párrafos anteriores se ha dado cuenta de la dolorosa y trágica muerte del coronel Pedro Ruiz Gallo. Pero en Ancón, ese mismo 24 de abril, otra explosión resultante de un experimento en un bote–torpedo (así se le llamará en lo sucesivo) preparado por el ingeniero Cuadros, terminó en la penosa muerte del alférez de fragata Manuel Gil Cárdenas y otros cuatro marineros.

Este accidente motivó que desde el 25 acudieran a Ancón muchos curiosos para observar los destrozos, agregándose la difusión que le diera *La Patria* de Lima en su edición del 26 de abril, pero sin mencionar nombres. Entre aquellos curiosos es muy probable que se diera la presencia de un agente chileno, quien informa al presidente Pinto sobre el suceso, vía algún tripulante de un buque de la P. S. N. C. con destino a Valparaíso, originando el telegrama para el almirante G. Riveros que más adelante se consigna, quien obviamente también fue informado de la explosión por el comandante de la *O'Higgins*, que bloqueaba Ancón y por el periódico ya citado. Así pues, presidente, almirante y comandantes estuvieron advertidos. Pinto decía a Riveros haber recibido una carta de Lima, con el tenor siguiente:

> "En Ancón, preparando el joven Manuel Cuadros un segundo torpedo a pesar de haber tenido un fin desgraciado el primero (se refería al del 24 de abril). He oído decir que el torpedo es de esta manera: se compone de una lancha de vela, cargada con comestibles y carneros, y al quitar el último bulto hay un resorte para reventar el torpedo. Lo que transcribo a V. S. para su conocimiento y demás fines",

¿Quién es portador de esta directiva para Riveros? Pues nada menos que el comandante del transporte armado *Loa*, quien se la entrega el 22

de junio a su llegada al Callao conduciendo los heridos. El mismo 22, Riveros transcribe textualmente esa comunicación al comandante del *O'Higgins*, que concluye: "Y yo a V. S. para que tome las medidas del caso".

No obstante el accidente de abril, Sánchez insiste ante Cuadros para la preparación de un segundo torpedo, el que queda listo a comienzos de junio, desarrollándose un curso de acción para cumplir con la misión. Consistía, básicamente, en colocar el torpedo al fondo de una embarcación repleta de víveres, artefacto que explotaría al retirarse uno de los sacos más cercanos al fondo de la embarcación; completábase el plan con las medidas para que los que tripulasen el bote–torpedo, pudieran eludir al buque enemigo que capturase la atractiva presa. Se decidió también, que la operación se llevara a cabo al norte del Callao. Para su ejecución se requería trasladar por tren desde Lima el aparato detonador (es decir el torpedo), el cargamento y la tripulación que atendería la maniobra del bote–torpedo. Para esto último el subsecretario de Marina designó al alférez de fragata Carlos Bondy y al guardia marina Luis Olivera. A su vez, Cuadros trabajaría con el mecánico Juan Bianchi y el carpintero José Chumpitasi, incorporándose después de manera voluntaria el ingeniero Daniel Desmaison. De todo ello el subsecretario informó el mismo 11 de junio, al secretario de Marina y al Dictador Piérola. Se intentó ejecutar la operación entre el 11 y el 26 de junio, pero fracasó por razones de interpretación e hidrográficas, como se aprecia del resumen que sigue, incluyéndose entre paréntesis algunas aclaraciones.

El resumen está en base al informe del 17 de junio del ingeniero Cuadros al subsecretario de Marina, Sánchez, y el de este, del 4 de julio, al secretario de Marina, Villar, del que se puede apreciar una cronología de la planificación y operación, así como las causas de su fracaso.

"Junio 1880	Acción y/o hecho
Viernes 11	Telegrama de Piérola al Comando de fuerzas del ejército en Infantas que vigilan las playas J. Bocanegra y Márquez, con instrucciones de no hostilizar embarcación menor. En la madrugada sale de Lima un tren extraordinario para el norte conduciendo el aparato (torpedo) y el cargamento de comestibles y otros para el bote-torpedo. Viajan también el Subsecretario L. Sánchez C, alférez C. Bondy, guardia marina L. Olivera, y el equipo encargado de montar el torpedo en el bote-torpedo, conformado por el ingeniero M. Cuadros, mecánico J. Bianchi, carpintero J. Chumpitasi y el ingeniero voluntario D. Desmaison. En la estación de Infantas (ubicada en lo que hoy se identifica como el cruce de la Avenida Universitaria y la Panamericana Norte, a unos 10 kilómetros del centro de Lima, y 9 de la playa Oquendo), se desembarca torpedo, cargamento y personal. El hacendado J. Tenaud proporciona apoyo para

su traslado por tierra a la zona de playa elegida por Bondy. (Probablemente se escogió Infantas porque desde este lugar era más fácil el desplazamiento por tierra hacia la zona de playa en Oquendo, abierta al mar, pues al norte del río Chillón los cerros no permitían el fácil acceso a la playa. Cabe anotar que desde el Callao hasta la punta Doña Pancha a 12,5 millas, la costa no presenta caletas).

Llegados a la playa a las 5 p.m. solo encuentran en sus inmediaciones un botecito a remo tripulado con los matriculados M. Arca y J. Morales, quienes habían tenido la ardua tarea de remolcar la embarcación que se convertiría en bote-torpedo simulando dirigirse al Callao, al mando de Bondy. Sin embargo, los matriculados manifestaron que por error lo habían llevado y fondeado más al norte (sin precisar), recibiendo la orden de traerlo a la zona de playa al día siguiente.

Por su parte, Sánchez regresa al Callao, confiado en que la misión se cumpliría el día 13, para lo cual quedaron en la zona de playa todo el personal, torpedo y carga.

Sábado 12 — A la zona de playa Oquendo no acuden los tripulantes del botecito ni el bote-torpedo.

Se habían regresado al Callao en el botecito. Cuadros informa del hecho a Sánchez.

Lunes 14 — Los matriculados Arca y Morales son ubicados en el Callao e instruidos de regresar esa noche a la zona de playa, pero con el bote-torpedo.

Martes 15 — Cuadros y resto de personal se constituyen en la zona de playa Oquendo, encontrando ahora sí el botecito y el bote-torpedo. Luego de varado este último, es preparado por Cuadros, Desmaison, Bianchi y Chumpitasi.

Miércoles 16 — Superando el riesgo que representaba el oleaje de la playa, el bote-torpedo armado del aparato detonador, es puesto a flote, en espera de recibir el cargamento de comestibles y varios, transbordo a ser practicado mediante el botecito. Esta faena no tuvo éxito a pesar de contar con el apoyo de 25 soldados del batallón Nº 75 acantonado en Márquez (loma en la ribera izquiera de la desembocadura del Chillón), al haber sido destrozado el botecito por el oleaje. Los matriculados Arca y Morales, se salvaron a nado. Quedaron abandonados en la playa el bote-torpedo y el botecito roto, así como el aparato detonador y el cargamento de comestibles.

Jueves 17 — Cuadros informa al Subsecretario Sánchez del resultado y sugiere una playa más adecuada para realizar la operación que se acaba de describir.

Sábado 26 — Alférez Bondy sale del Callao en bote hacia la zona de playa (Oquendo) para recuperar el aparato detonador (torpedo) montado en el bote-torpedo, pero el bote en que se trasladó resultó destrozado por el oleaje. La carga explosiva quedó en la estación de Infantas hasta el 2 de julio, según informe de Sánchez".

No hubo, pues, bajas en el personal, pero sí pérdida de tiempo y de tres embarcaciones menores. En realidad, no se ha encontrado fundamento a la acción del sábado 26.

9.2 ÉXITO DE LA MISIÓN: EL LOA *AL FONDO DEL MAR*[145]

Fallido el primer curso de acción, el subsecretario Sánchez concibe un segundo, con la única diferencia en el punto de salida del bote–torpedo. Ya no sería alguna playa entre Callao y punta Doña Pancha, sino el Callao mismo, y en su oportunidad se pondría en ejecución el pretendido intento de romper el bloqueo del puerto para introducir víveres, e induciendo al enemigo a su captura y descarga, que culminaría en explosión y consecuente hundimiento. Los personajes son prácticamente los mismos que participaron en el primer curso de acción, haciéndose notar el reemplazo. Nuevamente, en base a los partes: del ingeniero Cuadros al subsecretario de Marina, del alférez Bondy al mismo subsecretario de Marina, y de este al secretario de Marina, todos fechados 4 de julio de 1880, se ha confeccionado el resumen cronológico que sigue:

"Julio 1880	Acción y/o hecho
Viernes 2	De la estación de Infantas, por tren extraordinario, se traen al Callao al personal, el aparato-torpedo y el cargamento. Se decidió emplear la presa chilena que se encontraba en el Muelle Dársena, *Adelaida Rojas*, convirtiéndola en bote-torpedo, y en prevención a cualquier imprevisto sus tripulantes y armamento fueron transportados a un pontón. Asimismo, Cuadros dispuso que las embarcaciones que tenían a su bordo el cargamento de víveres, 'se mantuvieran distantes', pues el 'mal estado de la dinamita hacía peligrosísima la operación'. Igualmente, el armado del aparato-torpedo se hizo a un costado de la barca *Adelaida Rojas*. En esta ocasión participó el operario de la Factoría Naval J. Sotelo en lugar de J. Bianchi. A las 6. p.m., Cuadros entregó al alférez Bondy el bote-torpedo *Adelaida Rojas,* quien tenía orden de Sánchez de 'forzar el bloqueo al amanecer del día 3 de julio manteniéndome a la vista de la escuadra chilena, con el propósito de que el buque de guardia capturase la embarcación que se me había confiado', debiendo zarpar en la noche, con un bote. En esta operación Bondy llevaba como auxiliar al teniente Juan Quintana, y a los matriculados Morales y Arca. A las 6.30 p.m. estaba todo listo. El zarpe se realizó a las 10 p.m., navegando a la vela, hacia el norte, llevando el bote a remolque o abarloado.
Sábado 3	A las 3 a.m. al cesar la brisa, Bondy ordenó que el bote-torpedo fuese tomado a remolque por el botecito, fondeándolo luego. Se encontraban al Oeste del Chillón, a unas 7/8 millas de la costa (5 millas de los buques neutrales fondeados). Amaneció

con el horizonte nublado. Bondy señala que con 'la opinión unánime' de los tripulantes, a las 9.50 a.m. emprendieron con el bote el regreso a tierra a 'tomar órdenes'. En esta etapa de la operación, tanto en la salida del bote-torpedo como el regreso del bote, los buques enemigos no se percataron. A las 10 a.m. despejaba el horizonte.

Por su parte, el Subsecretario Sánchez y el ingeniero Cuadros, se ubicaron en el torreón de vigías del Arsenal, y barriendo el horizonte con el telescopio, avistaron efectivamente hacia el norte el bote-torpedo a la vela, en la dirección de los islotes Pescadores y lejos de los buques neutrales, en tanto que los buques enemigos permanecían fondeados en San Lorenzo. En esta situación ambos dejaron el torreón, dirigiéndose al Muelle Dársena en donde se encuentran con Bondy, quien informa que por 'la falta de brisa y la mucha marejada', no pudo avanzar más al oeste, que la gente estaba cansada, pero que 'se habían quitado los seguros del bote-torpedo y pedía órdenes'.

De inmediato Sánchez le ordenó volviera a salir con el bote, tomara a remolque el bote-torpedo, y si el enemigo no realizaba operación alguna para capturarlo, lo fondease cerca de la costa, y al amanecer del 4, intentase nuevamente atraer su atención.

En efecto, Bondy salió de la Dársena a las 3 p.m. enrumbando al bote-torpedo. A su vez, Sánchez y Cuadros instalados a las 4 p.m. en el torreón del Arsenal, avistan al *Loa* desplazándose lentamente en demanda del bote-torpedo. Bondy también observa que el *Loa* había detectado la operación y enrumbaba hacia el bote-torpedo. Sánchez alcanza a apreciar que el vigía en la cofa del *Loa* señalaba el bote-torpedo y arriando una de sus embarcaciones lo toma a remolque hasta su costado.

Bondy, en su informe al Subsecretario, manifiesta que una vez que el bote-torpedo estuvo al costado del *Loa*, 'a las 5.15 p.m. principió a descargarla volando enseguida'.

Sánchez, en su informe, describe todo lo que observa desde el torreón, el reconocimiento del bote-torpedo, su captura hasta que lo pierde de vista al ser abarloado al costado estribor, perdiéndolo de vista. En el acto telegrafió a S. E. avisándole lo que ocurría. 'Desde este instante, expresa Sánchez, nuestra ansiedad fue grande y las tripulaciones de nuestros buques y muchos de los vecinos del Callao que habían presenciado la caza esperaban un desenlace. Por mi parte abrigué la esperanza de que el bote-torpedo fuese llevado al *Blanco Encalada*. A las 5.30 p.m. una enorme masa de agua y negro humo se elevó del costado de estribor del *Loa* a gran altura, oyéndose algunos segundos después una fuerte detonación. El transporte herido dio un vivo balanace hacia babor y reclinándose después a estribor se fue hundiendo de popa; siete minutos más tarde su casco había desaparecido por completo, quedando solo fuera del agua la extremidad de sus palos a los que se aferraban varios de sus tripulantes".

Al final de su informe al subsecretario Sánchez, Bondy dice:

"Antes de terminar séame permitido dar las gracias a US. por haberme honrado eligiéndome para llevar a cabo una comisión que ha sido coronada por el éxito más completo aunque no contaba para su buen desempeño sino con mi ardiente deseo de ser útil a mi país; pero obedecía a las órdenes y consejos de US. y estaba además secundado por tres patriotas de corazón, el señor Juan Quintana de la Estación de Vigías y los matriculados José Morales y Manuel Arca y a su abnegada cooperación debe todo el resultado obtenido.

Espero que US. se servirá poner en conocimiento de S. E. el Jefe Supremo el animoso comportamiento de las tres personas que me han acompañado en la ejecución de un proyecto que ha dado por resultado la pérdida total de un buque enemigo con todos los valiosos elementos que contenía".

A su vez, el comandante Sánchez en su parte al secretario de Marina decía en su párrafo final.

"El éxito más feliz había coronado la perseverancia y los esfuerzos de cerca de tres meses, el señor Cuadros, a quien algunos miraban con recelo desde el siniestro de Ancón, había obtenido un triunfo con su invento, y me es grato consignar en este oficio que la confianza que S. E. ha tenido en el éxito desde que conoció el aparato ha contribuído en mucho a la realización del acontecimiento de ayer".

9.3 EL DRAMÁTICO FINAL DEL PATRULLAJE DEL LOA[146]

La misión del subsecretario de Marina, Sánchez, era hundir uno de los buques enemigos que bloqueaban el Callao, y su cumplimiento con éxito se ha visto en párrafos previos, con el hundimiento del *Loa*, que se había reintegrado al bloqueo apenas 12 días antes. El sábado 3 de julio estaba de guardia y debía patrullar el acceso al Callao por el cuarto cuadrante, comprendido entre el norte y el oeste.

El bote–torpedo peruano, la barca chilena *Adelaida Rojas* apresada por el *Huáscar* en 1879, había sido fondeada por Bondy el viernes 2 de julio con sus velas desplegadas, aproximadamente a unas 7,5 millas del Muelle Dársena en dirección noroeste, y casi 4 millas al oeste de la desembocadura del río Chillón, en una profundidad aproximada de 15 brazas.

Amaneció el sábado 3 algo nublado, despejando a las 10 a.m. y durante el resto del día hasta las 4 p.m. no fue detectado, por el *Loa*, que estaba en patrullaje. A esta hora, el comandante Julio Guillermo Peña fue informado por el vigía de la cofa de una vela hacia el noreste. Cabe recordar que en ocasión del Combate de Angamos, Peña era el 2º comandante del *Blanco* y que fue designado por el almirante Riveros para tomar posesión del *Huáscar* en ese día, convirtiéndose así en el primer comandante chileno del Monitor.

Informado Peña del avistamiento, enrumbó hacia el bote–torpedo al tiempo que por señales lo comunicaba al buque insignia que, por la

distancia no alcanzaron a ser entendidas, mas sí contestadas. A las 4.45 p.m., ya en las cercanías del bote–torpedo, Peña dispuso que el oficial de Detall, teniente P. Martínez, procediera en un bote a reconocer la embarcación, cumplido lo cual informó que se trataba de una balandra. Peña dispuso que la tomara a remolque y atracara al costado de estribor del transporte. Cumpliendo la orden, Martínez la abordó, comprobando estar fondeada, con su velamen desplegado, sin personal, pero con un cargamento de víveres. Esta inusual situación despertó una primera sospecha en Martínez y, por ello, en lugar de levar el anclote optó por picar su cable en previsión de que estuviera conectada a algún torpedo que haría explosión al levar. Hecho esto remolcó el bote-torpedo al costado de estribor del *Loa*.

Martínez manifestó su extrañeza a Peña, similares a las que recibiera del segundo comandante y de otros oficiales, pero Peña ordenó proceder a la descarga e inventario de toda la mercadería, que consistía de: un cargamento completo de frutos del país, algunas aves de corral y varios sacos de arroz. Peña permaneció en cubierta observando la descarga, y todos los demás oficiales fueron a la Cámara a pasar rancho, intercambiando opiniones sobre las posibilidades de que fuera un bote-torpedo. ¿Tenían conocimiento? ¿Estaban advertidos? ¿Peña, que el 22 de junio había entregado un sobre cerrado al almirante Riveros de parte del presidente Pinto, fue alertado de esa posibilidad? ¿Lo habían sido los comandantes de los otros buques bloqueadores, aparte del comandante del *O'Higgins*?

Los primeros informes de Riveros al presidente Pinto y al ministro de Marina de Chile, que se reciben en Santiago por telegrama desde Iquique el sábado 9 de julio, llevados a ese puerto por el transporte *Lamar* presente en el Callao el día de la pérdida, dejan en claro que Riveros había alertado a todos los comandos del contenido de la advertencia de Pinto. Sin embargo, el sumario practicado entre el 6 y 18 de julio, demuestra que Riveros solo lo comunicó al comandante de la *O'Higgins*, y al comandante del *Huáscar*, según declaración de su comandante accidental.

La nota enviada al presidente Pinto y transmitida por Lynch desde Iquique, decía en parte:

> "Como ve V. E. por esta relación, el desgraciado accidente del *Loa* ha tenido lugar en la forma exacta anunciada por V. E., de cuyo anuncio había recibido un duplicado el almirante y puéstolo en conocimiento del capitán Peña y de todos los demás comandantes de los buques de nuestra escuadra. La desgracia no ha sido pues casual sino a ciencia cierta. Tan pronto como este anuncio llegó a conocimiento del almirante, lo comunicó a todos los comandantes de buque, y estos lo hicieron con los oficiales".

El mensaje de Riveros al ministro de Guerra, transmitido por Lynch desde Iquique, decía en parte:

> "Creo de mi deber advertir a V. S. que el capitán Peña tenía conocimiento, como asimismo los oficiales del *Loa*, de que se preparaba contra la escuadra un torpedo en las condiciones en que se encontraba el que ha causado la pérdida del crucero".

Si los oficiales sospechaban de esta posibilidad, era solo porque el accidente del 24 de abril en Ancón, en que falleciera el alférez Cárdenas, había sido difundido por *La Patria* de Lima, como se ha visto, y además por comentarios de los oficiales de la *O'Higgins* o de los otros buques, si es que tuvieron oportunidad de conversar con ellos en los 12 días que habían transcurrido. ¿Hubo pues una negligencia por parte del almirante Riveros? Todo apunta a que sí.

A eso de las 5.15 p.m., coincidiendo con el izamiento del último bulto estibado en el bote–torpedo, se produjo la explosión seguida de una escora inicial a babor, luego a estribor y sumergiéndose de popa, quedó solo visible sobre la superficie del mar, el tope de la arboladura. La vía de agua producida por la explosión se estima en 12 o 14 pies de largo, por 2 pies de ancho. Asimismo, que para producir tal avería la carga explosiva debió estar entre 200/300 libras de dinamita. El corresponsal en Lima de la *Estrella de Panamá*, en artículo de fecha 6 de julio, dice que la carga explosiva fue de 300 libras.

Producida la explosión, los demás buques enemigos permanecen en las inmediaciones de la isla San Lorenzo, excepto la *Fresia* que se dirige en auxilio de la náufragos, colaborando también en el rescate los buques de guerra neutrales: *Garibaldi*, italiano; *Decrés*, francés; *Thetis* y *Penguin*, ingleses. Las labores de salvataje se complicaron con la caída de la noche, a poco de la explosión, por la época del año.

Entre muertos y desaparecidos trágica y dramáticamente, totalizaron 118; los salvados 55 y otros 8 que al momento de la explosión estaban en comisión en el transporte *Lamar*. Esto arroja una dotación de 181 hombres de capitán a paje. En esta ocasión, el capitán Peña murió.

9.4 ACCIONES, REACCIONES Y COMENTARIOS POR LA PÉRDIDA[147]

Al día siguiente del hundimiento del *Loa*, el almirante G. Riveros ordenó el reconocimiento del área del naufragio a fin de tomar las medidas del caso para rescatar lo más importante que tenía el buque: los cañones de retrocarga de largo alcance, pues pensar en su reflotamiento desde la profundidad de 18 brazas a que se encontraba, como declarase el buzo Sobenes ante el Fiscal del Sumario, después de inspeccionar el buque el 5 de julio, habría sido un inmenso gasto.

Riveros, en su parte oficial del 6 de julio, manifestaba:

> "A pesar de que el *Loa* está en 17 brazas de agua, se trabaja activamente para sacar los cañones de largo alcance y algunos otros objetos de importancia".

Los informes del 11, 18, 26 y 30 de julio de G. Riveros al ministro de Guerra y Marina, indican que el *Loa* tenía montado en su proa un cañón de a 70 lb, Armstrong, de retrocarga, de largo alcance, y que había conducido al Callao otro igual para ser montado en el *Blanco*. El primer cañón rescatado fue el del *Loa* y de inmediato instalado en el castillo de proa del blindado. El segundo cañón, también fue rescatado completo. Es probable que otros cañones de menor calibre del transporte también fueran rescatados.

No hay más datos sobre el tema, pero evidentemente el hecho de su rescate destruía la tesis de B. Neto que transmitiera en sus telegramas a Lima en los primeros días, expresando en uno del 7 de julio:

> "Tratan de salvar los cañones del transporte hundido; sin embargo que aún es dudosa la profundidad en que se ha hundido, no creemos que lo consigan".

¿Qué acción tomó la Secretaría de Marina después del hundimiento, tanto para ubicar con exactitud el lugar, como para impedir el reflotamiento o el rescate de la artillería y otros artículos importantes?

En primer lugar, las versiones sobre el lugar preciso en que se hundiera el *Loa* eran dispares, tanto en distancias a la costa o puntos importantes, como en profundidades. Para subsanar la situación, el comandante general de Marina, García, ordenó el 8 de julio al comandante del *Atahualpa*, J. J. Raygada, que ubicase con toda precisión, en el portulano del Callao, el lugar, tarea nada difícil pues los topes de los masteleros eran visibles, y los buques chilenos acudían todos los días, desde el 4 de julio, a reconocer el casco hundido y realizar las operaciones para rescatar la artillería.

Para tal fin, García le nombró como ayudantes al teniente segundo Gervasio Santillana y al alférez de fragata Enrique Gamero. No se ha encontrado el resultado de la tarea encomendada a Raygada, pero cabe suponer que se cumplió. Tampoco se han encontrado referencias chilenas precisas sobre la posición geográfica del *Loa*. En un Plano Topográfico de Lima, Callao y sus alrededores, a la escala de 1/80 000 del cartógrafo Camilo Vallejos y editado por Carlos Fabbri en 1907, aparece la ubicación del *Loa* en 30 metros de agua, en fondo de fango, en la dirección verdadera 335º (325º magnética) de la farola del Muelle Dársena y a 7,3 millas (13 464 metros).

La presencia diaria de los buques enemigos en dicho punto no podía ser hostilizada por los cañones de la Batería del Norte ni del Muelle Dársena, ni de los buques de la escuadra surtos en este, por estar fuera del alcance de sus cañones.

Solo quedaban las Fuerzas Sutiles, F. Yábar, en su importante obra tantas veces comentada, expone el plan para destruir el casco hundido, preparado por autor anónimo, que corre en el Archivo Piérola de la

Biblioteca Nacional, y que transcribe en su totalidad, y del cual se aprecia que la misión del plan era:

> "Conseguir la inmediata destrucción del casco sumergido del *Loa*, colocando sobre su cubierta o debajo sus costados cuatro torpedos con dinamita".

La lancha encargada de sembrar los torpedos sería la *Callao*, la misma que participara en la noche del 24/25 de mayo, con la escolta de la *Independencia* y *Resguardo*. Ahora tendría la protección de prácticamente todas las lanchas que conformaban las Fuerzas Sutiles, con artillería reforzada y dotadas para responder cualquier agresión, de las lanchas–torpedo enemigas. La operación se llevaría a cabo a partir de las 7 p.m., y tomaría de 3 a 4 horas.

El grupo de tarea se desplazaría en la formación indicada en el croquis 1. Al llegar al buque hundido, la *Callao* se ubicaría convenientemente en las inmediaciones de los palos visibles del *Loa*, mientras que la escolta se desplegaría como indica el croquis 2. Todo listo, la *Callao* fondearía los cuatro torpedos, prendiendo sus mechas y disparando un cohete que indicaría su repliegue con la escolta.

Previo al zarpe, se reunirían los comandos de todas las lanchas, para recibir las instrucciones de marcha, orden de batalla y de retirada. El comandante en jefe sería un jefe de alta graduación, cuyas decisiones se acatarían durante toda la operación.

El plan también incluía instrucciones para construir, instalar, fondear y activar el torpedo, que se podría construir en 48 horas, cuyo material según Yábar fue suministrado oportunamente.

Según el mismo Yábar, entre el 4 y el 14 de julio se llevó a cabo una operación a cargo del teniente segundo Fermín Diez Canseco, que fracasó durante su ejecución, sin especificarse por qué. En el "Libro de Guardias" de la *Unión*, para esos días no figura asiento alguna que permita conjeturas, aunque el santo y seña del domingo 4 al lunes 5 de julio, que firma el teniente 2º R. Sánchez Carrión, tiene una connotación significativa: Santo: *Enemigo*; Seña: *Voló*. Es pertinente destacar que en "Libro de Guardias" citado, los asientos que corresponde al sábado 3 y jueves 8 de julio están en blanco, cuyas guardias correspondían al teniente 2º J. M. Ontaneda.

Sin embargo, el 9 de julio, de acuerdo al asiento en el "Libro de Guardias" de la corbeta *Unión*, que firma el alférez de fragata Carlos L. Rodríguez, zarparon del Muelle Dársena todas las lanchas de las Fuerzas Sutiles, entre ellas la *Lima*. Dice así:

> "En la tarde se mandaron 25 hombres armados a la lancha *Lima* la cual expedicionó en convoy con todas las lanchas de los buques regresando a las 7 a.m. sin novedad después de un tiroteo de cañón con las chilenas".

El encuentro también fue escuetamente publicado en la edición de *La Patria* de Lima del 10 de julio.

Lo que sí es evidente, es que esta última expedición no estuvo bajo el comando de un alto jefe naval, ni que el casco del *Loa* alcanzara a ser destruido, y al no haberse registrado en el Libro de Guardias de la *Unión* ninguna gran explosión, se puede concluir que a raíz del enfrentamiento la expedición no llegó al lugar del *Loa*.

Este enfrentamiento no impidió que Riveros insistiera con más énfasis en el rescate de los cañones, como se ha explicado. Cabe anotar, que aparte de la difusión en *La Patria* y lo consignado por Yábar en su obra, no se conocen más testimonios de la época.

La noticia del éxito de la operación que culminara con el hundimiento del *Loa*, fue comunicada a Piérola de inmediato en un telegrama del coronel Saavedra, jefe de la Plaza y comandante de las Defensas del Callao, recibido en Lima a las 5.50 p.m., según aparece en *El Peruano* del sábado 3 de julio: "Excmo. Señor: El *Loa* a pique por un torpedo nuestro".

Luego, una serie de telegramas de B. Neto al prefecto de Lima, el mismo 3, informan del total hundimiento del transporte, el zarpe del *Huáscar* y *Blanco* para prestar auxilios, tarea que en cierta medida fue limitada por el rápido oscurecimiento y la previsión de que pudiera haber otros torpedos fondeados. El domingo 4, otro telegrama de Rossell al director de *El Peruano*, confirmaba el hundimiento del *Loa*.

El corresponsal M. H. Horta de *El Nacional* de Lima, detalla en la edición del domingo 4, los sucesos del día anterior y su impresionante hundimiento, "como si fuera un ancla". Los náufragos que se salvaron lo fueron merced al auxilio, principalmente, de los buques neutrales que se encontraban muy cerca del desastre.

A su vez el corresponsal en Lima de *La Estrella de Panamá*, describe las primeras impresiones al escucharse en Lima la terrible detonación que generó miles de conjeturas y luego la identificación del origen de ella: el hundimiento del *Loa*:

El corresponsal de *Estrella de Panamá* comenta en otro párrafo:

> "La historia de este incidente de la guerra es muy curiosa por la ingeniosidad que se ha desplegado, y me propongo relatarla en unas pocas palabras.
>
> Desde que la escuadra enemiga está en las costas del Perú, ha podido notarse que los oficiales y tripulación en general, son muy adictos a las frutas y legumbres, y que no se cuidaban mucho de distinguir los botes de los buques mercantes que hacen el mercado y los botes de los peruanos que vienen de tierra. Con este motivo, un oficial que se había fijado en esta circunstancia, maduró al fin un proyecto, del cual se propuso sacar alguna ventaja. Dicho proyecto lo realizó así: consiguió una lancha a propósito para su objeto, en el fondo de la cual colocó un torpedo, y sobre él hizo construir un piso falso, bastante cerca del fondo de la lancha, el cual apoyó sobre resortes. Luego cargó la lancha con un escogido surtido de camotes, yucas, chirimoyas, granadillas,

gallinas, pavos, legumbres de todas clases, etc., etc., y remolcándola afuera en dirección a la escuadra enemiga, antes de amanecer, la soltó de su cuenta, cuando ya lo juzgó en buen lugar".

Luego continúa:

"Los que de tierra espiaban con ansiedad las operaciones del *Loa*, dicen que el resultado fue terrible. Todas las casas del Callao se estremecieron y los buques todos temblaron como si hubiese ocurrido algún sacudimiento natural en el mar".

Y prosigue:

"Mientras esto tenía lugar, el *Blanco* y el *Huáscar* permanecían en sus posiciones, a unas ocho millas de distancia, demasiado lejos para prestar ninguna clase de auxilios a sus desgraciados camaradas que quedaron nadando para salvarse. Los botes de la *Thetis*, *Penguin*, *Alaska*, *Decrès* y *Garibaldi,* fueron enviados prontamente al lugar del desastre. Los de los dos primeros mencionados lograron salvar a 30 individuos; el *Alaska* uno, el *Decrès* tres o cuatro y el *Garibaldi* seis".

T. B. Mason en su obra *The War in South America*, también comenta que la carga de frutas, verduras y aves de corral, eran una presa valiosa para una fuerza bloqueadora, y en la revista francesa *L'Année Maritime* de 1880, al tratar de la guerra chileno–peruana, reseña este hecho bajo el título: "Estratagema Peruana". El ministro de Estados Unidos en Lima, I. P. Christiancy en su carta al gobierno de su país, del lunes 5 de julio, expresa que el *Loa* fue volado y hundido por un torpedo "mediante una estratagema de guerra muy ingeniosa de los peruanos".

El ministro inglés en Lima, Spencer St. John, escribe a su gobierno el 15 de julio, y dice que en efecto, los barcos británicos *Thetis* y *Penguin* lograron salvar algunos marineros chilenos, pero que el capitán Brown del *Alaska*, norteamericano, "ordenó a sus hombres no intervenir en el acto de salvataje".

Finalmente, el corresponsal del periódico panameño, concluía su artículo así:

"Cualesquiera que sean las opiniones que se formen respecto a esta manera de guerrear, son los chilenos quienes menos se pueden pronunciar en su contra. Ellos fueron los primeros en ponerla en práctica cuando en la madrugada del 10 de abril último enviaron una lancha-torpedo con el intento de hacer volar a la *Unión* en momentos que sus oficiales y tripulación no se imaginaban que tenían tan cerca al enemigo. Si la *Unión* se hubiera hundido, sus 200 hombres habrían perecido del mismo modo, que por consecuencia de un bien meditado golpe, han perecido los del *Loa*. Pero el dolor de vuestro corresponsal no es tanto moralizar como describir los hechos".

Como se ha visto, la noticia de la pérdida del *Loa* llegó a Santiago el 9 de julio. *El Mercurio* de Valparaíso, en artículo del 10 de julio comenta que aun cuando no se conocen pormenores, el hecho ha venido a comprobar que el Perú está decidido a hacernos guerra hasta el último extremo, y "sin mirar si los medios que emplea son legales o prohibidos, nobles o profundamente infames". Luego de más críticas, expresa:

"Mientras tanto, es necesario que nuestra escuadra obre; es preciso que, por lo menos, Chorrillos, que es la mansión de deleites de los habitantes de Lima, sea reducido a pavesas. Al crimen atroz debe seguir el castigo con la celeridad del rayo; y en este caso no es solo el castigo el que es preciso imponer a un enemigo tan villano y tan desleal, sino espanto, a fin de que por el terror, ya que no por hidalguía, se guarde en adelante de emplear los ruines medios con que ha sacrificado tantas vidas que nos son caras.

Mientras tanto, las víctimas que han sucumbido con nuestro hermoso transporte reclaman inmediata venganza. ¡A Lima pues! ¡A Lima! Y una vez allí veremos si el arrogante Dictador que así nos reta a mortal duelo, nos espera al frente de sus denodadas tropas, o encontrando más digno el acopiar el ejemplo dado por el Almirante Generalísimo Montero, emprende la fuga abandonando a su ciudad a todos los rigores de una invasión vengadora. De esta duda saldremos pronto; mas como la partida de la expedición, por mucho que se acelere no puede ser tan inmediata, es necesario que mientras ella llega, nuestra escuadra ponga en juego todas las hostilidades posibles.

El siniestro del *Loa* la obliga a esto, como asimismo a observar toda la cautela, toda la prudencia que exigen las circunstancias y más que esto la perfidia y cobardía características de la nación peruana".

El Ferrocarril de Santiago, en Editorial del 12 de julio, entre otras cosas expresa:

"No hace mucho tiempo la Inglaterra hizo arrasar un puerto del Japón para castigar la muerte de uno de los tripulantes de sus naves.

Después de un hecho como el del *Loa* cualquiera de las potencias europeas habrían bombardeado sin piedad las poblaciones de la costa al alcance de los cañones de su armada. Se habría dado, cuando más, un breve plazo para que los neutrales pusieran a cubierto como pudieran sus personas e intereses, y Chorrillos y demás caletas vecinas al Callao habrían sufrido el castigo inmediato de la pérfida alevosía.

Todo está manifestando la necesidad imprescindible de una represalia inexorable.

Con enemigos que apelan a tan vedados arbitrios para combatirnos, nuestra ofensiva debe ser cada día más rigurosa e implacable. Celadas como las de Arica y la del *Loa* exigen un castigo pronto, enérgico y ejemplar. Nuestra escuadra debe arrasar sin piedad cuanto esté al alcance de sus cañones, mientras nuestro ejército lleva la desolación y el espanto al corazón de sus principales poblaciones. Nada de vacilación ni de generosidad imprudente con los que la comprenden y que, fuertes con su misma debilidad, provocan altaneros nuestros rigores y hacen jactancia de sus alevosías".

Por su parte, el teniente Madan, de la Real Marina inglesa comenta que:

"Aunque los espías chilenos habían alertado al almirante Riveros de que se haría un intento para destruir buques chilenos mediante explosivos escondidos en una embarcación, y a pesar de que se habían dado órdenes a los comandantes de los buques chilenos sobre el asunto, sin embargo, el comandante Peña del *Loa* parece que no prestó suficiente atención a esas advertencias. Entre los desaparecidos estuvo el comandante Peña, el responsable principal de la catástrofe, por donde se le vea".

La Patria de Lima, en su edición del lunes 5 de julio, en su comentario acusó al *Loa* de ser actor en "infames y cobardes represalias", e incluso publicó versos al respecto.

Probablemente la llegada del *Limeña* el domingo 4 de julio trayendo heridos de Arica y los restos de Bolognesi, More, y varios más, hizo que las noticias sobre el *Loa* no tuvieran la preferencia que merecían, a lo cual podría agregarse que quizá se habría esperado los comentarios periodísticos chilenos, y sería por todo ello que recién el 31 de julio *El Peruano*, en su Editorial trata de los sucesos del *Loa*, rebatiendo los conceptos de la prensa chilena como sigue:

> "El éxito funestamente adverso para nuestros enemigos que tuvo la aplicación hecha el 3 del corriente de un torpedo al transporte de su escuadra *Loa*, ha sido ocasión para que el Congreso y en la prensa de Chile, no solo se acrimine nuestra conducta, sino se ponga en duda la legitimidad del empleo de esta arma de guerra, que usaron ellos antes que nosotros, aunque con desfavorable resultado.
>
> Como no sería la diversidad de éxito, desventajoso para Chile hasta hoy, lo que podría justificar el rechazo y condenación que pretende hacer ahora de un medio de hostilidad empleado antes tantas veces por él, se apela a los hechos más notoriamente falsos para llenar tan ilusorio fin.
>
> Desde luego se insiste, como para ofrecer un contraste entre nuestra conducta y la de nuestros enemigos, en afirmar que la destrucción del *Loa* se verificó cuando acababa de desembarcar a los heridos nuestros que condujo del puerto de Arica.
>
> Ahora bien; el *Loa* llegó al Callao con dichos heridos el 23 del pasado, los cuales fueron desembarcados ese mismo día, quedando libre ese buque, que arboló inmediatamente sus insignias de guerra, incorporándose en su escuadra y comenzando a hacer el servicio como todos los demás, siendo uno de los que hacían la vigilancia y mantenían el bloqueo de este puerto.
>
> Fue estando de guardia en la rada y haciendo su ronda, como pudo ser el indicado día objeto de la aplicación de dicho torpedo, que no le estaba destinado especialmente; pues si le cupo su desgraciada suerte fue precisamente por consumar actos de hostilidad, como el del apresamiento de una embarcación que se encontraba al garete en la mencionada rada.
>
> ¿Qué perfidia ni deslealtad cabe en esa represalia legítima de actos permanentes de hostilidad, como son el bloqueo, los ataques frecuentes a nuestro puerto del Callao, el apresamiento y confiscación de nuestras embarcaciones, el cañoneo a nuestros trenes de Ancón, y cuanto hecho hostil pueden consumar contra nosotros los buques de la escuadra chilena que bloquean el Callao y sus caletas vecinas?
>
> El torpedo empleado fue un torpedo automático, de lícito uso hoy entre todas las naciones; así es que la circunstancia de no ser manejado por gente de armas, a que también se apela para condenar su empleo, carece de toda razón.
>
> La escuadra chilena, cuando se presentó en esa misma rada del Callao el 21 de mayo (1879), con el objeto de sorprender la nuestra, lanzó tamhbién un torpedo de la misma naturaleza, que casi ofende a uno de los buques neutrales, cuando esa rada no se encontraba bloqueada como hoy.

Las comparaciones que se hacen pues entre nuestra legítima represalia y las de otras naciones carecen absolutamente de fundamento.

Pero donde más se advierte la falta de razón y la ciega y apasionada parcialidad del criterio de Chile, al juzgar nuestra conducta, es en la que aconsejan sus Cámaras y su prensa para realizar lo que allí se llama la justa venganza.

Nosotros y los neutrales, cuando tuvo lugar la catástrofe del *Loa* esperamos que el almirante chileno, que manda tres poderosos blindados, intentase una legítima reparación de ella, acometiendo nuestros fuertes, para reducirlos al silencio y realizar su tan amenazado incendio de nuestro puerto del Callao.

Cualquiera marina del mundo, en cuya presencia se hubiese verificado el hundimiento del *Loa* así lo habría verificado. Esto lo exigía el honor de su país y de su bandera.

Pero, estaba reservado a Chile que ni su escuadra, ni su gobierno, ni sus legisladores, ni su prensa comprendan su deber y sean capaces de cumplir.

Lo que todos unánimemente piden en represalia de la destrucción del *Loa* por nosotros, no es un ataque enérgico y valiente a nuestras fortalezas del Callao, sino el bombardeo y el incendio de nuestras indefensas costas y de nuestros pacíficos puertos.

Que la escuadra chilena reduzca a cenizas Chorrillos y Ancón, que no tienen una sola boca de fuego, ni un soldado; pero que huya cobarde y vergonzosamente de nuestros fuertes del Callao, que la escuadra española batió cinco horas con buques de madera.

Para agregar la cobardía al rídiculo, un diarista chileno habla de las murallas de Ancón, villa cuyos edificios todos son de madera y a la ribera del mar.

Y esto se pide, con las palabras del más encarnizado y sangriento odio, para castigar lo que ellos llaman una cobardía y una perfidia. He allí trazado gráficamente el nivel moral de nuestros enemigos. Los medios de hostilidad más lícitos son delitos de lesa humanidad, cuando son empleados por nosotros".

Manuel Vegas, en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú* atribuye a Vicuña Mackenna haber inventado el término "torpeditis". Sin embargo, él no lo hizo, sino que aparece en la carta que el 23 de julio le escribe el cirujano Ernesto Turenne, de la *O'Higgins* a raíz del hundimiento de *Loa*. Dice así en parte:

"Una enfermedad original me ha sorprendido, señor, en los náufragos del *Loa*, y que no hallo cómo clasificar por no estar entre los últimos descubrimientos de la ciencia. Hace quince días que pasó el funesto acontecimiento, y todos ellos andan cabizbajos y meditabundos, recostados generalmente, y cuesta sacarles las palabras; se quejan de dolores vagos y tienen la vista extraviada y el pulso intermitente. He clasificado este mal nuevo entre nosotros con el nombre de *torpeditis*, análago a ese estado dinámico que sigue a los grandes sustos, carácter irresoluto, asustadizo y mirada recelosa en un semblante siniestro. Pero hay uno verdaderamente con una enajenación mental, a causa de haber escapado solo sobre una tabla; llamaba la atención en la cámara del *Lamar* el 2º piloto, Mr. Stabell, que había escapado monomaníaco...

De manera, señor, que por más que digan que la guerra marítima del Pacífico ha concluido, ya Ud. ve cómo en el bloqueo hay también sus peligros, cuando a la imprevisión se une un verdadero descuido y demasiada confianza,

a pesar de saberse que la impotencia de nuestros enemigos los obliga a estudiar celadas y manejos propios de la cobardía".

A pesar de todas las amenazas expresadas en los diarios chilenos, es un hecho que Riveros no ordenó represalia alguna contra el puerto del Callao y caletas vecinas, y todo apunta al hecho de que los dos buques que siguieron manteniendo el bloqueo, estaban ocupados en rescatar los cañones del *Loa* y carecían de artillería de largo alcance y para ser efectivo su tiro debían acercarse y correr el riesgo de quedar dentro del alcance de las baterías del Callao, que a Riveros le inspiraban respeto.

10. RECUENTO DE DIVERSAS ACCIONES DEFENSIVAS Y BÉLICAS[148]

El lunes 28 de junio se logra reflotar el *Pontón Nº 2,* que fuera hundido en el bombardeo del 29 de mayo.

Como fruto de las labores de rescate por las Fuerzas Sutiles peruanas, puede decirse que solo se llegó a rescatar el cañón de la *Janequeo*, abandonándose definitivamente estas labores a partir del 9 de setiembre. Los buzos se dedicarían a reflotar la lancha *Lima*, hundida durante el bombardeo del 3 de setiembre, y los dos lanchones que se habían preparado para el reflotamiento, serían adaptados para una batería flotante.

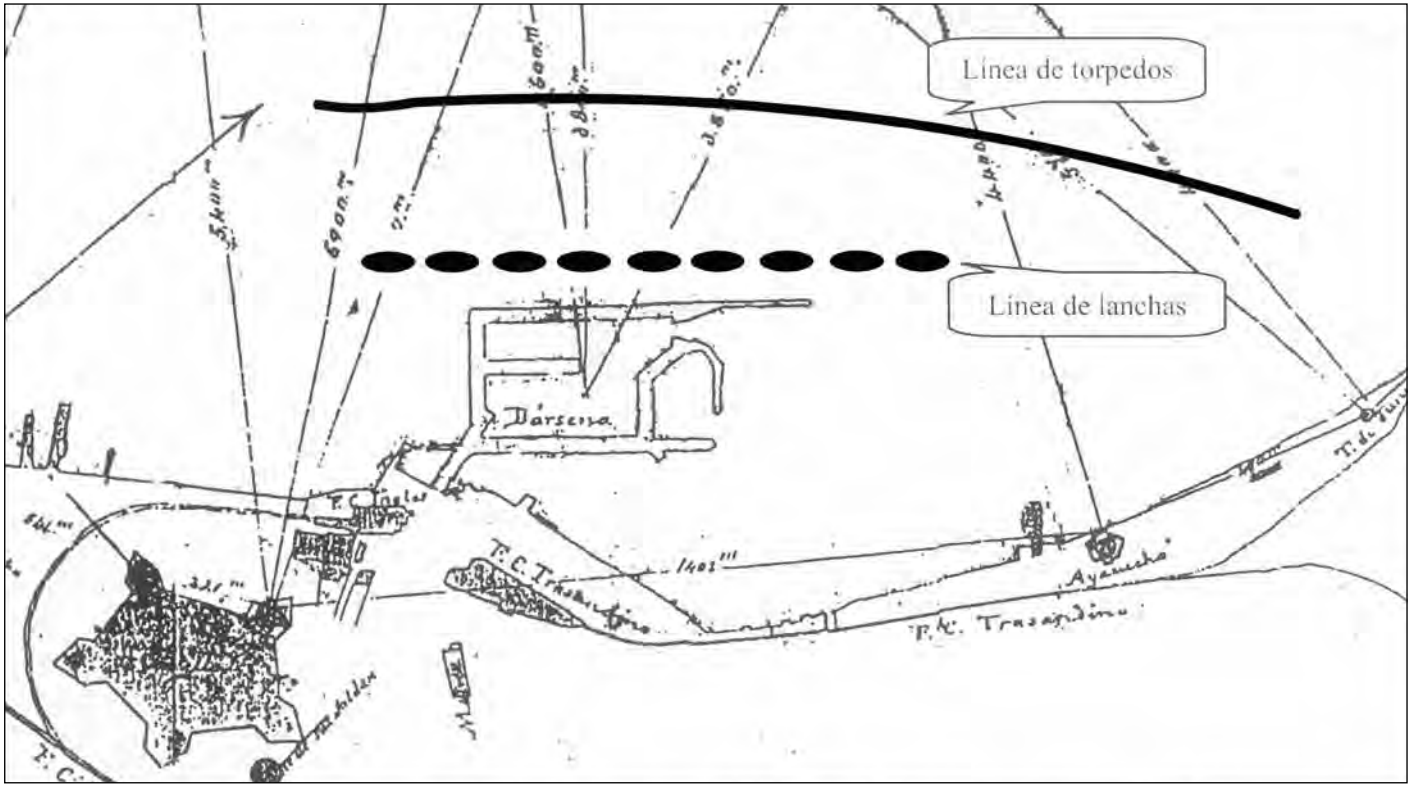
Entre el 20 de julio y el 19 de agosto, se instala a unos 200 metros del muro oeste del Muelle Dársena, una línea protectora de perchas y lanchas, como protección contra incursiones de las lanchas–torpedo chilenas, en respuesta a la incursión que la noche del 13 de junio hicieran las lanchas-torpedo *Fresia* y *Guacolda*. Este trabajo de protección estuvo encomendado al comandante del *Chalaco*.

Por considerarse necesario y en trabajo coordinado entre la Sección Torpedos de la Secretaría de Fomento y la Secretaría de Marina, se instala entre el 12 de agosto y el 11 de setiembre, una línea de torpedos fijos a distancia entre 800 y 1 200 metros del muro oeste del Muelle Dársena. El croquis muestra esta doble línea protectora del citado muelle.

En trabajos coordinados entre la Secretaría de Fomento y la Secretaría de Marina, se instalan en el monitor *Atahualpa* entre el 26 de agosto y principios de setiembre, varios torpedos de botalón McEvoy y Harvey.

El 22 de agosto se produjo un encuentro nocturno entre las lanchas *Arno*, *Urcos* y *Capitanía*, y las lanchas–torpedo *Fresia*, *Guacolda* y un buque. El jefe del grupo peruano y al mando de la lancha *Capitanía*, era el teniente 1º Francisco León. Durante el encuentro no hubo bajas personales, ni materiales para ninguno.

El 7 de agosto la batería 2 de Mayo disparó seis tiros contra la isla de San Lorenzo, a fin de impedir la continuación de los trabajos de



Probable ubicación de las defensas del Muelle Dársena – Agosto 1880. (Croquis reproducido de Francisco Yábar Acuña. *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima, Fondo de Publicaciones de Intereses Marítimos, 2001).

construcción de un varadero para atender a la carena de la *Guacolda* y *Fresia*, pero los tiros no alcanzaron la isla. El 11 de agosto nuevos disparos, pero desde la batería Tarapacá con el Rodman de a 500 lb, mas sin efecto alguno. Un tal coronel Josías Harris, expuso el 11 de agosto un plan para destruir la *Guacolda* luego de varada, pero de tal plan no hubo noticias.Todas estas acciones pueden seguirse en detalle en la obra de Yábar.

Sin embargo, es interesante mencionar algunos cambios en la artillería de la corbeta *Unión*, entre fines de julio hasta setiembre, conforme están registrados en el "Libro de Guardias" respectivo. Así:

– El 29 de julio se envió a la batería 17 de marzo, un cañón Preston de a 12 lb, 24 granadas, 2 saquetes y útiles.
– El 31 de julio se despachó a tierra un cañón Voruz con su cureña.
– El 5 de agosto por orden superior se retira el cañón Wittworth con todos sus útiles. El 4 de setiembre registra que el Withworth fue montado en la *Urcos*, enviándosele 20 balas, 12 bombas.
– El 11 y 12 de agosto se reciben correderas de fierro para cañones Parrot de a 100 lb; el 15 se embarcó dos Parrot con sus cureñas, quedando montados en sus respectivas correderas, recibiéndose también 72 bombas y 26 balas sólidas. El 28 se recibió 38 bombas y 43 balas para los Parrot. Pero en esta misma fecha se desembarcó dos cañones Voruz. Es interesante anotar que esta fecha ya se habían desembarcado tres Voruz.

10.1 EL ANGAMOS *BOMBARDEA EL CALLAO CUATRO DÍAS*[149]

Al tratar del hundimiento del *Loa* y las reacciones, se ha mencionado que Riveros no ordenó represalias, y las posibles razones para ello. Sin embargo, en una nota del 5 de setiembre que Riveros escribe a Lillo, le menciona:

> "A la llegada del *Angamos* a este puerto (Callao) ordené a ese buque que procediese a bombardear la dársena, tanto con el objeto de castigar el atentado del *Loa* como para hacerle algunas averías a la *Unión*, de quien se decía con insistencia proyectaba forzar el bloqueo. Habiendo conseguido hacer averías en ese buque, echarle a pique un pontón que servía de depósito de torpedos y una lancha cañonera de vapor, ordené parar el bombardeo que se ejecutó durantre tres días (fueron cuatro) consecutivos. Con esta medida creo cesarán en Chile las recriminaciones que se hacían por no haber bombardeado antes".

Cabe recordar que el *Angamos* había sido adquirido en Europa en 1879, llegando a Valparaíso precisamente en los días de la captura del *Huáscar*. Tenía montado un cañón largo, Armstrong, del calibre de 8", de largo alcance. Sin embargo, como menciona Fuenzalida, desde los primeros días de su uso en la guerra el cañón mostró defectos, en

especial en el oído. "Pero, en todo caso, dice Fuenzalida, era el cañón más apropiado para un bombardeo a distancia y Riveros resolvió utilizarlo en una acción prolongada".

Pero en su informe del 5 de setiembre al ministro de Guerra y Marina, Riveros, manifiesta que:

> "Los persistentes rumores de un próximo intento de romper el bloqueo por la *Unión* y los preparativos que se notaban en la Dársena para dejar lista aquella corbeta para hacerse a la mar, me indujeron a ordenar que el *Angamos* bombardeara la Dársena durante los días 30 y 31 de agosto, y 1º, 2 y 4 (fueron el 1º y el 3) del presente, operación que ha sido llevada a cabo y cuyos resultados han sido bastantes satisfactorios, según las noticias que han sido posible obtener. La *Unión* ha sido alcanzada en su máquina por un proyectil, y una chata que servía de depósito de torpedos fue echada a pique".

A continuación los detalles sobre los cuatro días de bombardeo en base a partes oficiales, principalmente.

a. Lunes 30 de agosto – Solo bombardeo

Cabe anotar que el comandante del *Angamos*, capitán de corbeta Luis A. Lynch informó, con fecha domingo 5 de setiembre al almirante G. Riveros, sobre el cumplimiento de sus órdenes, de manera algo breve, pues los detalles iban en un anexo no habido.

Así, en lo que se refiere al bombardeo en este día, solo dice que abrió fuego a las 10.30 a.m. contra el Muelle Dársena y los buques peruanos fondeados en su interior, suspendiéndolo a las 11.35 a.m. "según órdenes del almirante, por causa de la neblina".

En 65 minutos hizo seis disparos con una cadencia aproximada de un tiro cada 10 minutos. No especificó los resultados.

Del lado peruano solo se conoce el parte del comandante del *Talismán* de fecha lunes 30 de agosto, al mayor de Órdenes del departamento, acerca de los disparos hechos por la batería "Talismán" montada en el muro oeste del Muelle Dársena. Coincide en el número de disparos que menciona Lynch, sin especificar el periodo durante el cual se hicieron, pero sí comenta que: dos de ellos cayeron cortos; tres dentro de la Dársena cerca de los Pontones Nº *1* y *2,* y uno en la población.

Respecto a los tres disparos de la batería "Talismán", manifiesta que se hicieron al considerar que el *Angamos* se había acercado a distancia de tiro. En cuanto a su ejecución especifica que fueron hechos con bomba descargada, habiendo "reventado dos de ellas al salir de la boca del cañón". Atribuía este fracaso:

> "Al uso de bombas descargadas que hizo rellenar con plomo, pues carecía de proyectiles sólidos. El plomo no resiste al máximo de la carga, destrozándose a los pocos segundos de haber dejado la boca del cañón".

Por esta razón, el comandante de la batería "Talismán" solicita que la Factoría Naval de Bellavista fabrique balas sólidas, solicitud que apoya el mayor de Órdenes, Díaz, al tramitar su informe.

Otro documento de referencia oficial pudo ser el asiento en el "Libro de Guardias" de la *Unión*, pero lamentablemente no figura, y curiosamente el oficial de guardia fue también el teniente 2º J. M. Ontaneda. Llama la atención, pues la batería "17 de Marzo" montada en el muro oeste del Muelle Dársena, que hizo fuego contra el *Angamos*, era operada por personal de la corbeta.

P. L. Storace, 3º Maquinista de la *Unión*, escribe en su Diario del lunes 30 de agosto, que el *Angamos* efectuó cinco tiros directos contra la *Unión*, los cuales cayeron muy cerca. La distancia al *Angamos* la estimó en unos 6 000 metros.

El Nacional de Lima, publica el mismo 30, un artículo de Leonidas Cárdenas con detalles del bombardeo. Cárdenas también contabiliza seis tiros del *Angamos*, pero entre las 10.05 y las 10.32 a.m. En esto hay una diferencia marcada con la duración de 65 minutos dada por Lynch y la de 27 minutos de Cárdenas, evidentemente errada. Ahora bien, la diferencia de 25 minutos en la hora de inicio podría atribuirse a la diferencia horaria entre Valparaíso y Callao por diferencia de longitud.

Cárdenas manifiesta que el *Angamos* se mantuvo a unos 8 000 metros al noroeste de la Dársena. El efecto de los tiros fue:

1º.- Contra la Dársena, corto en unos 100 metros de la línea de protección del muro oeste de la Dársena, formada por lanchas y perchas;

2º.- Contra la Dársena, corto;

3º.- Contra buques, muy cerca de la Dársena;

4º y 5º.- Dos tiros con diferencia de 5 minutos. El 4º pica entre la *Unión* y el pontón *Pachitea*; el 5º en dirección a la popa del *Pachitea*;

6º.- Último tiro, con el mismo resultado que los anteriores, es decir, ninguno impactó en el muro ni en los buques. ¿Fue un ensayo?

Cárdenas también describe la reacción de las tres baterías, dos de las cuales estaban montadas en el muro oeste del Muelle Dársena: "Elías Aguirre" (1/125 lb Rodman) y "17 de Marzo" (1/500 lb Rodman); la tercera en La Punta: "2 de Mayo" (2/1 000 lb, Dahlgren y Rodman).

- Contestanto al 2º del *Angamos*: "Elías Aguirre", corto;
- Contestando el 4º y 5º tiros: "Elías Aguirre", "17 de Marzo" y "2 de Mayo": todos cortos;
- Contestando 6º tiro: "2 de Mayo", corto, "Talismán", picó cerca del blanco.

El bombardeo y las respuestas de las baterías no produjeron daños personales ni materiales. Según Cárdenas, el horizonte calimoso no permitió distinguir otros buques, excepto la *Magallanes* algo más lejos que el *Angamos*. Numeroso público acudió al embarcadero del Estado para presenciar el duelo.

Cabe anotar, que en los cuatro días que duró el bombardeo, el *Angamos* prácticamente ocupó la misma posición, permaneciendo en

ella sin desplazarse, lo cual le facilitaba en mucho el reglaje de su tiro. Por otro lado, hay una notable diferencia entre las horas de inicio, fin y disparos diversos que aparecen en los partes peruanos y artículos periodísticos.

b. Martes 31 de agosto – Solo bombardeo

El comandante del *Angamos*, en su parte del domingo 5 de setiembre al almirante Riveros, reseña el bombardeeo del martes 31 de agosto, limitando su informe al texto que sigue:

> "El 31 del mismo comenzamos nuevamente al bombardeo a las 12.45 p.m. y continuamos sin interrupción hasta las 3.33 p.m. habiendo hecho 25 disparos con excelentes punterías".

El detalle, como antes se ha dicho, seguramente aparece en un anexo, pero de la cita se aprecia que el bombardeo duró 2 h 48 m con 25 tiros disparados en dos etapas como se verá más adelante.

En *El Peruano* del miércoles 1º de setiembre se publicaron los seis telegramas que el prefecto de Lima empezara a recibir de Tello a partir de la 1 p.m., sobre el bombardeo iniciado por el *Angamos*, cuyo primer tiro estuviera dirigido contra la Dársena. En los otros cinco deja indicado que tres tiros habían caído sobre la población, otros en el agua sin causar daño, uno en la Dársena y otros muy distantes de la bahía, y que de la Dársena se había contestado con tres tiros, cortos por la distancia al blanco.

Sin embargo, el parte que el capitán de puerto del Callao elevara al comandante general de Marina el mismo 31, y la hoja periodística *El Porvenir* de igual fecha, son más específicos. Ambos coinciden en que el *Angamos* rompió sus fuegos a las 12.55 p.m. contra la Dársena, a una distancia de tierra de 8 000 metros según el capitán de puerto, y 7 500 metros según *El Porvenir*. El cuadro comparativo que sigue muestra el efecto de los dieciséis tiros que terminaron a las 2.02 p.m., reflejando una cadencia de 4.2 minutos por tiro. Es pertinente aclarar que el bombardeo se realizó en dos etapas. Los datos solo han permitido confeccionar el cuadro comparativo para la primera, así:

TIPO Nº	HORA	*EL PORVENIR* IMPACTO	CAPITÁN DE PUERTO IMPACTO
1	12:55	Entrada Dársena. Sin daño	Corto
2	1:00	Delante Dársena, a 500 m	Corto
3	1:05	Casi con el mismo resultado	Corto
4	1:10	Cerca Defensa de la Dársena	Corto
5	1:14	Cerca pontón *Pachitea*	Entre *Pachitea y Unión*
6	1:17	En Dársena, sin daños	Por la popa del *Apurímac*

7	1:20	En agua interior Dársena	Dentro Dársena pero en el agua
8	1:23	Caró junto al *Tumbes*	En el *Tumbes*
9	1:28	En muro Dársena, sin daños	Entre el carbón de la Dársena
10	1:33	Al agua en el interior muelle	Corto
11	1:37	En la población	Pasó hasta las Chacaritas
12	1:40	Idem. Calle Monteagulo	Reventó en la población
13	1:46	Al agua delante baños Oroya Echó un bote a pique	En los baños Oroya
14	1:50	Antiguo cuartel Castillo del Sol	Castillo del Sol
15	1:55	Junto a la presa *Anita*	Al costado de la *Anita*
16	2:02	En la calle Constitución	Castillo del Sol

Según el capitán de puerto, el fuego cesó a las 2.03 p.m., quedándose aguantado el *Angamos* prácticamente en el mismo lugar hasta que a las 2.30 p.m. luego de un intercambio de señales con el *Blanco*, reinició el tiro marcando la segunda etapa que se prolongó hasta las 3.40 p.m., cuyos resultados apreciados solo por el capitán de puerto, fueron:

Tiro Nº	Impacto
1	En el Castillo del Sol
2	Idem.
3	Cerca plaza de la Beneficencia
4	En el Castillo del Sol
5	Baños de la Oroya
6	Muelle de madera, cerca popa del *Rímac*
7	Al agua
8	Idem. en la Dársena
9	Fuera de las lanchas (de protección)

En este mismo parte, se da cuenta de los 12 tiros que en las dos etapas, hicieron las baterías de la Dársena y de tierra:

1º etapa (12.55-2.02 p.m.)	2º etapa (2.45-3.40 p.m.)
6 tiros de la Dársena	3 tiros de la Dársena
1 tiro Batería Ayacucho	2 tiros Batería Ayacucho

Refiere el capitán de puerto que en la forma más circunstancial resultó herido en tierra por un proyectil, un oficial de la H. M. S. *Thetis* cuando transitaba en las inmediaciones del Castillo del Sol.

Queda claro entonces, que este bombardeo sí produjo daños materiales: hundimiento del pontón *Tumbes*; otro tiro cayó en las inmediaciones de la popa de la *Apurímac*, sin daños. Los tiros no afectaron a los buques de la escuadra, y particularmente ninguno impactó en la *Unión*.

Los 25 tiros disparados por el *Angamos*, que según su comandante

tuvieron "excelente puntería", era solo eso, puntería pero en alcance o caían cortos o largos.

El teniente 2º G. Santillana, de guardia en la *Unión* en ese día, consignó en el "Libro de Guardias" que:

> "Momentos después de la 1 p.m. el transporte enemigo *Angamos* entrando a la bahía y aguantándose a una distancia variable de 6 000 metros rompió sus fuegos concretándolos casi exclusivamente a esta corbeta que no fue tocada por ningún proyectil, pues si bien las punterías fueron correctas quedaron aquellos por exceso o defecto, solo se recibió a bordo fragmentos de un proyectil que estalló contra el perfil interior del muro frente a la popa del *Rímac* y cuyos efectos a bordo fueron insignificantes. A 3.40 p.m. suspendió los fuegos después de haber lanzado 25 proyectiles más o menos. La dotación se distribuyó cubriendo la batería '17 de Marzo' y a bordo para la colisa de popa y atender cualquier accidente".

Por su parte, el capitán de navío L. G. Astete, prefecto y comandante general de Armas del Callao, informaba a Piérola el mismo 31 del bombardeo por el *Angamos* a partir de la 1 p.m. contra la Dársena y buques allí surtos.

> "Los disparos, dice, han sido 25 en el orden que indica el adjunto suelto del *Porvenir*, el mismo que he ordenado retirar por contener datos muy seguros para el enemigo respecto al alcance de sus piezas".

Luego detalla los daños causados en algunas casas en tierra, pero nada sobre las embarcaciones impactadas, seguramente por la razón antes expuesta.

En efecto, *El Peruano* del viernes 3 de setiembre, transcribe una noticia de *La Patria* del jueves 2, que decía:

> "De orden de la Prefectura y Comandancia General de Armas ha sido clausurada la imprenta de *El Porvenir* y reducidos a prisión los señores Enrique Lassus y Francisco Santuario, redactor principal el primero y editor el segundo".

El Nacional, nuevamente en artículo de Leonidas Cárdenas, edición del martes 31 de agosto, da pocos detalles del bombardeo de este día, cuyos tiros del *Angamos* estuvieron dirigidos contra los mismos blancos de la víspera, a una distancia media de 7 500 metros, pero contabiliza solo 17 tiros, en lugar de los 25 que se ha visto. Menciona que los tiros, 5º y 8º picaron cerca de los pontones *Pachitea* y *Tumbes*, respectivamente. Otros largos cayeron sobre la población. En esta oportunidad, Cárdenas no especificó cuáles y cuántos dispararon las baterías peruanas. Probablemente, tenía indicaciones de restringir la difusión de datos que pudieran beneficiar al enemigo.

c. Miércoles 1º de setiembre – Bombardeo y combate

El comandante del *Angamos*, en su parte del domingo 5 de setiembre al almirante Riveros, le informa brevemente sobre esta acción, manifestando que luego de ocupar su posición (la misma que en días anteriores) abrió fuego a las 10.40 a.m., suspendiéndolo a 12.40 p.m. luego de haber realizado 19 disparos, aunque con alguna interrupción

por una avería en el oído del cañón, pero que superada, reanudó el fuego, sin especificar la hora, suspendiéndolo a las 5.08 p.m. En cuanto a los resultados dice haber hundido el pontón *Callao Nº 1*, en el que se guardaban torpedos, y el impacto más valioso perseguido desde hacía meses: en la *Unión* "con gran escape de vapor".

Continuando Lynch, dice que los últimos disparos "no fueron buenos por usar granadas nacionales". En resumen, el *Angamos* disparó 19 tiros contra los blancos de rutina.

Pero el informe de Lynch se refiere también a la defensa que tuvo que asumir contra el ataque de una lancha no identificada, procedente de la costa, haciéndole fuego con cañones de pequeño calibre a distancia de 5 000 metros, "que por su tamaño era imposible acertar".

El teniente B. Cruzat, de guardia en la *Unión*, consigna en el "Libro de Guardias", que a las 10.30 a.m. el *Angamos* desde una distancia entre 6 000/6 500 metros, inició el bombardeo sobre la corbeta como sigue:

> "La cual fue tocada por dos proyectiles uno en el trancanil de babor hacia popa del cañón Nº 14 y otro perforando la caja de humo de la chimenea haciendo explosión en la cubierta, rompiendo siete rumbos (de madera) y parte de la amurada de babor, penetrando un casco en la caldera de ese lado".

Cruzat consigna que a las 12m después de disparar 20 tiros el *Angamos* suspendió el fuego, que en su oportunidad fue contestado por 15 tiros de las baterías montadas en la Dársena y en tierra. El fuego lo reinicia a las 4.30 p.m. contra la corbeta hasta las 5.15 p.m. cuando ante el ataque de la lancha *Urcos* que se acerca a 2 500 metros "puso al *Angamos* en fuga vergonzosa". Añade que a última hora salieron en apoyo de la *Urcos*, las lanchas *Lima* y *Arno*.

Sobre la avería en la planta de ingeniería, por la segunda bomba que impactase la corbeta, el 3º Maquinista de la *Unión*, P. L. Storace la describe así en su Diario:

> "Otra bomba, atravesó la parte inferior de la chimenea, explotó y un casco rompió la caldera de babor de proa, causándole dos perforaciones, una de un pie cuadrado y la otra de seis pulgadas, rompiendo dos carlingas, parte de la cubierta y obra muerta. Por ninguno de los dos proyectiles se tuvo que sufrir desgracias personales, salvo la caldera rota, la cual, e encontraba con los fuegos apagados y con 10 libras de presión del vapor".

No era, pues, una avería de consideración que la inhabilitase.

Al referirse al contraataque de la *Urcos*, dice que:

> "Salió de la Dársena armada con el pequeño cañón de acero Withworth (de 9 lb retirado de la corbeta días antes y que se le conocía con el apelativo de 'el malcriado' y se dirigió contra el vapor enemigo, haciéndole fuego, a lo cual este se puso en retirada, y así cesa el bombardeo del día".

El Peruano del 2 de setiembre consigna los telegramas que Tello envía al prefecto de Lima sobre el inicio del bombardeo a 10.50 a.m. En otros mensajes le informa del tiro de las baterías de la Dársena y de tierra, todos cortos. También de la retirada del *Angamos* luego de

haber hecho 19 disparos "sin que haya ocurrido desgracias", dejando de guardia al *Princesa Luisa*. No menciona Tello ni el impacto en la *Unión* ni el contra-ataque de la *Urcos*.

El capitán de puerto del Callao, en su parte del miércoles 1º de setiembre al comandante general de Marina, informa que el *Angamos* luego de ocupar el mismo punto que el martes 31, abrió sus fuegos a 10.45 a.m., "teniendo por objetivo la corbeta *Unión*".

De su informe aparece que el bombardeo se realizó también en dos etapas: 1º de 10.45 a.m.– 12.45 p.m., con 15 tiros, y una cadencia de 8 minutos por tiro; y una 2º a partir de las 12.30 p.m. sin fijar la hora de término, durante la cual hizo 4 tiros más, dando un total para el día de 19 tiros. El capitán de puerto también consigna que durante las dos etapas, las baterías de la Dársena y de tierra contestaron el fuego con 16 tiros, todos cortos. En base a este parte se ofrece el cuadro que sigue:

TIRO Nº	IMPACTO
1	Corto
2	Frente al Castillo del Sol, en el agua
3	Idem.
4	Al agua por la popa del *Marañón*
5	Calle de la Constitución
6	Por el Aromito en la playa
7	Al costado del *Pachitea*
8	En la popa de la *Unión* (*)
9	Entre la *Unión* y el *Pachitea*
10	Por la proa de la *Anita*
11	Por la popa de la *Unión*
12	Por el Aromito al agua
13	Por la popa de la *Unión*
14	Al costado de la *Apurímac*
15	Al costado de la *Anita* Al costado suspende tiro; lo reanuda a las 12.25 p.m.
16	Corto
17	Entre el *Pachitea* y la *Unión*
18	Al costado del *Rímac*
19	Dentro de la *Unión;* parece haber destrozado la caja de vapor de la cocina sin haber daños personales (*) (*) Los dos impactos en la *Unión*

El cuadro que sigue resume el tiro de las baterías de tierra y Dársena, todos cortos:

1º etapa (10.45 a.m–12.45 p.m.)	2º Etapa (12.25 p.m.–XX p.m.)
8 la Dársena	1 la Dársena
1 Batería Ayacucho	3 Batería 2 de Mayo (La Punta)
3 Batería 2 de Mayo	

Como se puede apreciar, el informe del capitán de Puerto no hace referencia al contraataque de la *Urcos*.

El Nacional, en su edición del miércoles 1º de setiembre, al tratar del bombardeo consigna que el *Angamos* se situó entre 7 800/8 000 metros, y divide también la acción en dos etapas, como se acaba de ver, aunque las horas no coinciden. En general, se puede decir que ninguno de los partes concurre en las horas de los otros. Al referirse Cárdenas al tiro de las baterías, dice que mediante 16 tiros, todos cortos, contestaron el fuego en la 1º etapa:

– De la Dársena: 17 de Marzo, Elías Aguirre
– De tierra: 2 de Mayo, Ayacucho

En la 2º etapa contestaron con tiros cortos, como sigue:

– De la Dársena: 17 de Marzo, Talismán
– De tierra: Ayacucho

El Nacional no consigna los daños a los buques, mas sí en la parte urbana en donde resultaron rotas algunas puertas y perforadas 2 o 3 paredes viejas. La población, dice, estuvo de espectadora. El prefecto y comandante general de Armas, Astete, y el subprefecto, recorrieron las baterías y dependencias militares. Llama la atención su referencia a daños personales al mencionar que dos oficiales del *Thetis*, inglesa, y del *Lackawanna*, norteamericana, sufrieron heridas en tierra. Sin embargo, no hace referencia al contraataque de la *Urcos*.

Al respecto, es pertinente anotar el comentario de F. Yábar sobre la concepción del comandante general de Marina ante la realidad de disponer solo de las Fuerzas Sutiles para repeler a los buques chilenos, lo que lo lleva a ordenar al mayor de Órdenes del Departamento el mismo miércoles 1º de setiembre que:

> "En caso de que el transporte chileno *Angamos* vuelva a disparar contra esta plaza, salgan las lanchas *Lima*, y *Arno* y se pongan a la distancia conveniente para alejar al enemigo e impedir que sus fuegos ofendan a la población".

El contraataque de la *Urcos* mereció comentarios favorables de su desarrollo de parte de Leonidas Cárdenas, pero que aparecieron en la edición del jueves 2 de setiembre de *El Nacional*, como sigue:

"No marcaba todavía el reloj del Dársena las 4.50 p.m., cuando de improviso las miradas de todos los espectadores se dirigieron hacia la desembocadura del muelle. Atrajo la atención general la lanchita de ronda *Urcos* que con su cubierta atestada de gente hacía rumbo primero en dirección a los neutrales y virando en seguida con proa al Sur, se adelantó a toda máquina sobre el cobarde enemigo que no cesaba de disparar sus cañones amparados por la distancia.

La *Urcos* que era vitoreada por el pueblo que se hallaba aglomerado en las avenidas del muelle, seguía tranquila y con la mayor intrepidez su derrotero hasta acortar la distancia que le separaba del *Angamos*.

Logrado su objeto le hizo un disparo con su pequeño cañón a las 4.55 p.m. trabándose desde aquí un verdadero combate entre la lanchita y el transporte enemigo. Aquella proseguía con sus fuegos y la distancia iba estrechándose más y más; hasta tal extremo que el comandante del *Angamos* se convenció que tenía que vérselas con oficiales de honor, decididos y resueltos. En este concepto, el enemigo a las 5.08 p.m. dejó de hacer fuego y emprendió la fuga vergonzosamente yendo a refugiarse al grueso de la escuadra estacionada en el cabezo de la isla... a las 5 p.m. notando la escuadra enemiga que también salían a su encuentro las lanchas *Lima*, *Urcos* y *Capitanía*, se les infundió sin duda que el objeto principal era desalojarlos de sus posiciones, y fue entonces que avivaron los fuegos de sus hornillas para poner pies en polvorosa.

Comprendiendo ya los jefes de las enunciadas lanchas que era infructuoso continuar la persecución del *Angamos*, resolvieron regresar a sus fondeaderos".

El oficial al mando de la *Urcos*, fue el teniente 2º Santiago Torrico, quien mereció la felicitación del jefe supremo, difundida por la Orden General del 2 de setiembre, y además se le nombró comandante de la lancha *Lima*. Según Yábar, el encuentro de la *Urcos* con el *Angamos*, "fue el verdadero motivo por el cual este buque chileno cesó sus fuegos por lo que consideramos que el teniente Torrico cumplió con éxito la misión que se le encomendó".

El Peruano del 3 de setiembre transcribe en su "Sección Actualidad" un artículo aparecido en *La Patria* el jueves 2 de setiembre, y en la parte referida a la acción de la *Urcos*, dice:

"Para dar a conocer nuestros marinos el ningún temor que les infunde el famoso y decantado cañón del *Angamos*, y a fin de estrechar la distancia, la lancha *Urcos* al mando del teniente segundo don Santiago Torrico, avanzó hacia el buque enemigo, 3 000 metros próximamente.

Cuando los artilleros que llevaba la *Urcos* para el servicio de su único cañón, del calibre de a 12, colocado en la proa, notaron que las balas bien podían ofender al *Angamos*, dispararon algunos tiros estrechando siempre la distancia, lo cual fue suficiente para ponerlo en la más vergonzosa fuga.

Media hora después las lanchas *Lima*, *Arno* y *Capitanía* comandadas por los tenientes de marina señores Ureta, Carrión y Canseco respectivamente, al ver que la *Urcos* se había apartado tanto de tierra, tomaron el mismo rumbo en protección de esta.

La multitud de gente que ocupaba el muelle y lugares altos, provista de sus respectivos anteojos, aplaudían desde allí el arrojo de los tripulantes de la *Urcos* pero nadie creyó que la presencia de una débil lancha fuese suficiente

para poner en fuga al buque que desde hace 3 días se ha propuesto, aunque inútilmente, hostilizarnos.

Lo acontecido ayer no tiene ejemplo, y nos sería difícil creerlo si no lo hubiésemos presenciado".

En otro plano de la información, *La Patria* informaba que por tren de las 2.30 p.m. había llegado al Callao, S. E. el Jefe Supremo acompañado de varios edecanes y jefes del ejército, dirigiéndose de inmediato a la Comandancia General de Marina, donde permanecía.

d. Viernes 3 de setiembre – Bombardeo y combate

El comandante L. A. Lynch, en su informe del domingo 5 de setiembre al almirante G. Riveros, se refiere al bombardeo del viernes 3 en pocas líneas. No da la hora de inicio, sino que ya una vez en posición hizo 5 disparos contra la Dársena. No pudo hacer más pues a las 11.35 a.m. tuvo que enfrentar a tres lanchas peruanas armadas con cañones de pequeño calibre, que salieron de la Dársena e hicieron fuego contra el transporte, viéndose obligado a dispararles 15 tiros para que no se acercaran más, sin mencionar con qué artillería ni el resultado.

Para rechazar el ataque, el almirante G. Riveros ordenó que la *O'Higgins* acudiera en apoyo del *Angamos*, de tal manera que este pudo efectuar otros 6 tiros contra la Dársena. En su informe no consigna el resultado, ni las horas de inicio y fin del bombardeo.

Por su parte, el mismo domingo 5 de setiembre, el almirante Riveros informa al ministro de Guerra y Marina, que en la acción del viernes 3, tuvo que enviar a la *O'Higgins* en apoyo del *Angamos* para rechazar el ataque de tres lanchas peruanas. El *Angamos* logró impactar y averiar a la *Lima*, la misma que atacada nuevamente por el transporte pero ya dentro de la Dársena, la echó a pique, matándole 4 tripulantes. La lancha no sería reflotada hasta el 4 de noviembre, y tampoco se le pudo poner en servicio antes de la captura de Lima.

Riveros consigna que durante los cuatro días que duró el bombardeo, las baterías peruanas hicieron numerosos disparos, pero todos cayeron cortos. A su vez, el *Blanco*, experimentando su nuevo cañón de retrocarga, rescatado del *Loa*, hizo desde su fondeadero a 6 400 metros de La Punta, 4 tiros contra la batería "2 de Mayo", pero con mal resultado por la mala calidad de los proyectiles.

El teniente 2º J. M. Ontaneda, registra en el Libro de Guardias de la *Unión* para este día:

"A las 11 a.m. el *Angamos* que se había acercado al alcance de su cañón, principió a hacer sus disparos dobre la Dársena cayendo algunos proyectiles muy cerca de este buque; poco después salieron a batirlo las lanchas *Urcos*, *Lima* y *Arno* y desde ese momento dirigió sus disparos sobre ellas, alejándose a medida que avanzaban nuestras lanchas; estas sostuvieron el combate contra el buque mencionado y una corbeta, que se destacó en su auxilio, hasta las 3 p.m. que habiéndose replegado sobre la Dársena, volvió el *Angamos* a acercarse

y a dirigirnos sus proyectiles los que no nos tocaron; a 4.10 p.m. hizo su último tiro y se retiró al Cabezo".

Storace, en su Diario para este día, anota:

"El *Angamos* repite el bombardeo acompañado de una corbeta; asimismo el *Blanco* hace cuatro tiros, las tres lanchas peruanas *Lima*, *Arno* y *Urcos*, salieron valientemente a combatir a las naves enemigas y logran alejarlas, consiguiendo que el fuego no cayera sobre tierra. La lancha *Lima* recibió el golpe de una bomba a nivel del agua, por cuyo motivo le fue preciso retornar a puerto, donde desgraciadamente sufre otro impacto de bala del *Angamos*, cuyo proyectil le traspasa la cubierta hasta la quilla enviándola a pique; únicamente se sabe de desgracias personales que hay dos muertos y un herido, este último es el 4º maquinista Sifuentes".

Por otro lado, Tello envía al prefecto de Lima 16 telegramas, que reproduce *El Peruano* del sábado 4 de setiembre, informándole del inicio del bombardeo por el *Angamos* a 11.30 a.m., contra la Dársena. En otros informa de los tiros cortos del *Blanco* contra la batería "2 de Mayo"; también del alejamiento del *Angamos* ante el ataque de las tres lanchas peruanas, el apoyo que le proporciona la *O'Higgins* para rechazarlas, la suspensión del tiro enemigo por la densa neblina, y su reanudación poco después, y término a eso de las 4.16 p.m.

El capitán de puerto del Callao, informa el mismo día al comandante general de Marina, que el *Angamos* luego de ocupar la posición de días anteriores, abre fuego contra la Dársena a las 11.15 a.m. Sobre el apoyo de la *O'Higgins* para rechazar el ataque de las lanchas peruanas, dice:

"Vino sobre el fondeadero, también a inmediaciones del *Angamos* en auxilio de este a consecuencia que nuestras lanchas *Urcos, Lima* y *Arno*, que salieron a combatir con el *Angamos* a las 11.37 a.m. y le hacían fuego, lo que originó aumentase el *Angamos* su distancia retirándose hacia afuera.

Los primeros seis tiros de la *Angamos* fueron dirigidos al Dársena y de ellos uno ocasionó daños, aunque pequeños a la *Apurímac*, y los otros cayeron al agua. Los siguientes tiros del *Angamos*, que fueron 19, como los del *O'Higgins* que fueron 37 los hicieron sobre nuestras lanchas.

Nuestras lanchas hicieron también en dirección a estos los tiros siguientes: la *Lima* 30, la *Urcos* 12 y la *Arno* 25 (67).

El total de tiros enemigos aumentándose 2 más que a última hora hizo el *Angamos* a consecuencia de la retirada de nuestras lanchas y de la aproximación nuevamente del *Angamos*, de los cuales el último hizo su avería a la lancha *Lima* y algo a la *Oroya*, son los siguientes: 37 *O'Higgins*, y 27 *Angamos*.

El *Angamos* se retiró con proa al Sur, a su fondeadero a las 4.11 p.m. y la *O'Higgins* saliendo un poco más afuera se ha aguantado en donde permanece hasta este momento, 5 p.m. de la tarde".

En esta ocasión, también se cuenta con el informe que el comandante general de Marina eleva el miércoles 3 de setiembre al jefe supremo, sobre el que Yábar hace notar una serie de defectos en su redacción a consecuencia del apuro con que se redacta y envía, la censura y hundimiento de la *Lima*. Decía así el informe:

"Con el conocimiento de que V. E. no desea que por telégrafo se le comunique las averías que sufran nuestros buques o embarcaciones menores, tengo la honra de dirigirle esta para comunicarle el resultado del combate entre nuestras Fuerzas Sutiles y el enemigo y es como sigue. *Lima*, *Arno* y *Urcos* rompieron sus fuegos sobre el *Angamos* después de tres tiros de este y lo hicieron aumentar la distancia a que estaba de la Dársena hasta que sus proyectiles no alcanzaban a tierra, y los dirigía a dichas embarcaciones sin resultado alguno. Dos horas después la *O'Higgins* vino y tomando la posición que antes tenía el *Angamos* se contrajo a hacer fuego a las lanchas ayudado también por esta que graduaba su distancia a dicha Dársena hasta que [hubo] quedado al Sur del sitio anterior la *O'Higgins* al Norte, punto por el que se hallaban las tres mencionadas lanchas, dirigía sus proyectiles a tierra y el otro a las Fuerzas Sutiles, un proyectil de este buque penetró el costado de la *Lima* a tres pulgadas bajo la línea de agua, lo que la obligó a retirarse tumbada sobre babor y llegó al costado del *Oroya*, en donde se le estaba preparando la artillería para sacarla, en este trabajo preparativo cayó un proyectil que pasando por el camarote del comandante y toldilla, cayó en la lancha *Lima* y se fue a pique por la aleta de babor del *Limeña* porque se le llevaba a vararla. Los buzos bajaron inmediatamente y han estrobado un cañón, el otro ha caído al fondo, para mañana el buzo lo encontrará; desgracias personales: un fogonero muerto, dos marineros heridos levemente y dos individuos más desaparecidos mas parece se han ahogado.

La *Apurímac* recibió una bomba que penetrando por la cuarta porta hizo explosión dentro y ha roto o destruido camarotes. Al *Arno* se le está poniendo un cañón de a 40 y espero quede listo para mañana.

Los demás buques no han tenido avería ninguna".

En esta oportunidad el comandante de la *Lima*, teniente 2º S. Torrico eleva al jefe de las Fuerzas Sutiles, capitán de fragata Patricio Iriarte, con fecha jueves 4 de setiembre, un informe en que explica:

"La *Lima* se fue a pique en menos de 5 minutos y no dió tiempo a la tripulación de salvar su nave, aunque trataron infructuosamente de llevarla a la playa".

Pero Yábar también incluye en su obra el documento contenido en el Legajo Personal del guardiamarina Benjamín de la Haza, de la dotación de la *Lima*, y que contribuye a aclarar los incidentes del combate librado y su hundimiento. Dice así:

"El día 3 de setiembre para defender el puerto de los tiros del *Angamos* y la *O'Higgins*, salió en la *Lima*, a órdenes del teniente 2º Santiago Torrico y acompañado de las lanchas *Arno* y *Urcos*, comprometieron combate con la Escuadra enemiga, habiendo recibido una bomba de 150 en la línea de agua, refugió al costado del transporte *Oroya* , amarrado al muro interior de la Dársena y allí recibió un segundo proyectil que la echó a pique".

Como consecuencia del hundimiento de la *Lima,* también falleció el teniente de Ejército Juan Quintana, que fuera 2º jefe de la Estación de Vigías en San Lorenzo a cargo de Melo, hasta el inicio del bloqueo. En este caso, Yábar transcribe el informe que el comandante general de Marina elevó al subsecretario de Marina el martes 7 de setiembre, como sigue:

"Pero infortunadamente cuando la lancha *Lima* fue echada a pique al costado del *Oroya* por un proyectil del *Angamos*, desapareció de entre los demás náufragos arrastrado seguramente al fondo por el fuerte remolino que la *Lima* hizo al sumergirse".

El día de su sepelio le rindieron los honores de su clase militar. También perdió la vida el cabo fogonero Aniceto Arias de la dotación de la lancha *República*.

Hasta acá detalles de este cuarto día de bombardeo, pero los periódicos *El Nacional* y *La Patria*, con excepción de *El Peruano*, también difundieron su versión de los hechos.

Así, *El Nacional*, en su edición del miércoles 3 de setiembre, en un artículo de L. Cárdenas, reseña la parte del bombardeo contra el Muelle Dársena y los buques en su interior, así como la acción de las lanchas peruanas.

"La lancha *Lima*, al mando del teniente S. Torrico, *Urcos*, al mando del teniente Otoya, y *Arno* al mando del teniente Sánchez Carrión, salieron del Muelle Dársena a combatir a los dos buques chilenos.

Ya a distancia de tiro abrieron fuego, pero los buques enemigos no consideraron prudente permanecer a 8 000 metros de las baterías, y se alejaron. Las tres lanchas, adoptando formación de línea de batalla, precedida por la *Lima* y haciendo fuego constante, obligaron a retirarse 3 000 metros, más o menos".

También menciona que a las 2.30 p.m., por tren especial, llegó Piérola, que visitó la Comandancia General de Marina y las baterías del muelle, iniciando regreso a Lima a 5.45 p.m.

Sin embargo, según indica Yábar, *El Nacional* publicó el mismo 3, otra versión más extensa y detallada que la anterior, pero con algunos errores, como que el jefe de las Fuerzas Sutiles, capitán de fragata Patricio Iriarte estuviera embarcado en la *Lima*, y que fue la *Chacabuco* y no la *O'Higgins* la que apoyó al *Angamos* en su defensa por el ataque peruano.

En base a los datos cronológicos de los tiros de ambos buques, se ha confeccionado el cuadro que sigue más adelante.

"Hoy hemos tenido variaciones sobre el mismo tema. Nuestra escuadra se ha batido con dos poderosos buques de la escuadra chilena. ¿Pero cómo ha sido eso? Espere Ud. que yo le contaré en abreviatura. Es el caso que a las 11.13 a.m. empezó el *Angamos* a bombardear el Dársena con su formidable cañón. Hizo cinco tiros con intervalos de cinco a seis minutos. Momentos después salía del Dársena una flotilla de tres lanchas, al mando del capitán de corbeta don Patricio Iriarte, jefe de las fuerzas sutiles.

Por Dios, que el comandante Iriarte ha sostenido con honor su insignia. Este iba en el *Lima*, cuyo jefe es el teniente 2º don Santiago Torrico. El *Arno*, iba al mando de nuestro bizarro amigo y compañero de toda la campaña a bordo de la *Unión*, teniente 2º don Ramón Sánchez Carrión. La *Urcos* al mando del teniente don Juan F. Otoya. Entonces empezó el combate de las tres lanchas con el *Angamos*. Le contestaban tiro por tiro. Nos hacían el efecto de pequeños

Huáscares, por la bizarría con que luchaban. Eran tres granos de arena sobre el mar. Nuestro corazón estaba allí, con su tripulación siguiendo las pericias de esa lucha desigual. Pero el Angamos no estuvo solo en el combate. El *Chacabuco* vino en su auxilio, haciendo fuego sobre las lanchas. De tierra se hizo fuego sobre los buques enemigos. El *Blanco* hizo cuatro tiros sobre la batería de a mil, retirándose enseguida.

El combate de nuestras lanchas dura todavía para gloria nuestra y vergüenza del enemigo. ¿Qué dirán los neutrales? De fijo que a cada tiro de los chilenos soltaron la risa y silbaron dúo y fuerte. La *Chacabuco* empezó a hacer fuego a las 12.06 p.m. El *Tolten*, está de guardia. Los demás buques en el cabezo, pero están en movimiento de babor a estribor. Muy afuera. Nuestra flotilla de fuerzas sutiles se ha lucido. Cada lancha me hacía el efecto de un pigmeo con un alma de gigante.

Los tiros hechos por el enemigo son los siguientes contados con reloj en mano: (el cuadro que sigue ha sido arreglado por horas y se ha corregido el nombre *Chacabuco*)

HORA	*ANGAMOS*	*O'HIGGINS*	HORA	*ANGAMOS*	*O'HIGGINS*
11.13	X		12.47	X	
11.18	X		12.58		X
11.23	X		1.18	X	
11.28	X		1.26		X
11.36	X		1.27		X
11.40	X		1.30	X	
11.45	X		1.31		X
11.49	X		134.10		X
12.01	X		1.35	X	X
12.06.02	X		1.37		X
12.13.10	X		1.40	X	
12.30		X	1.50	X	X
12.32	X		1.51		
12.50		X	1.55	X	X
12.53		X	1.58		X
12.45		X	159.20	X	
			2.00		X
TOTAL				20	16 suman: 36

A la hora que cierro esta carta, tres de la tarde (3.00 p.m.), la *O'Higgins* y el *Angamos* permanecen en el promedio de la bahía. Las lanchas siguen toreándolos, van y vienen, con su penacho blanco de humo, aguardando que les hagan fuego. La lancha *Capitanía* lleva y trae órdenes. Hasta ahora ningún proyectil les ha caído. Bien por la flotilla de fuerzas sutiles".

El Peruano, en su edición del sábado 4 setiembre, transcribe una correspondencia del miércoles 3 de setiembre de R. G. Rossell para La *Patria*.

"Hoy ha sido un día de diversión general en este puerto. La escuadra bloqueadora, ha dado el espectáculo más rídiculo que es posible imaginar. El *Angamos* secundado por el *O'Higgins*, han repetido la singular escena de antes de ayer, pero esta vez con notable y manifiesta mezquindad, poniendo en evidencia la pobreza de espíritu que domina entre nuestros enemigos.

A las 11.15 a.m. se colocó el *Angamos* en el lugar que tiene costumbre de ocupar y comenzó a disparar sobre la población.

Había hecho apenas tres disparos, cuando la lanchita *Urcos* salió del dársena y se dirigió resueltamentee sobre él. Un instante después, le siguieron la *Lima* y el *Arno*. A 3 000 metros de tierra, la *Urcos* rompió sus fuegos sobre el *Angamos*. Visto esto por el enemigo, viró precipitadamente, emprendiendo la retirada a toda máquina. Una vez fuera de tiro se aguantó un instante; pero perseguido por las tres lanchas que avanzaban a toda fuerza, no se creyó ya seguro y volvió a emprender la fuga hasta perderse casi en el límite del horizonte.

Entre tanto, el blindado *Blanco* desde su fondeadero de la Isla, disparaba repetidos tiros sobre la batería de La Punta. Sus proyectiles, no lograron salvar la enorme distancia que lo separaba; caían en el agua a mil quinientos o dos mil metros de la ribera. Convencido por fin, de la inutilidad de sus esfuerzos, no resolviéndose a acercarse, por temor a los cañones de a mil, cesó de hacer fuego, después de haber perdido cinco disparos, que no merecieron contestación.

A las 12m. la *O'Higgins*, dejó su fondeadero de la Isla, y se dirigió en protección del *Angamos* que se veía acosado por las lanchas.

Trabóse luego un reñido combate, entre la *O'Higgins* y el *Angamos* por una parte, y las lanchas *Lima*, *Urcos* y *Arno* por otra. La acción tenía lugar a doce o catorce mil metros fuera de la bahía.

Los buques enemigos, intimidados muy pronto con la resuelta actitud de las lanchas, particularmente de la *Lima*, multiplicaron sus evoluciones, tratando siempre de engolfarse mar afuera, haciendo lujo de una cobardía sin ejemplo, no se animaban a ponerse a tiro, cada vez que un disparo certero de las lanchitas, les anunciaban el peligro, sin guardar consideración a la vergüenza ni el pudor, poníanse en vergonzosa fuga, poseídos de tal temor y confusión, que hasta los proyectiles del *Angamos* se quedaban cortos sin alcanzar ni aun a las lanchas, colocadas sin embargo a seis o siete mil metros de tierra.

A la 1 p.m. abandonó el enemigo el teatro del combate, dejando el campo y la victoria por las lanchas; pero media hora después, avergonzado tal vez de su derrota, volvió a emprender de nuevo contra ellas, siendo nuevamente rechazado.

A las 2 p.m. terminó el combate definitivamente, regresando las lanchas victoriosas al dársena, mientras el enemigo iba a esconder su verguenza y a reparar tal vez sus averías al cabezo de la Isla.

La siguiente tabla indica el número de tiros que se han hecho durante el combate de hoy:

Blanco	5
Angamos	18
O'Higgins	19
TOTAL	42
Lancha *Lima*	24

Lancha *Arno*	15
Lancha *Urcos*	9
Subtotal	48
Baterías	3
TOTAL DEFENSAS	51

Ayer fue nombrado comandante de la lancha *Lima*, el teniente 2º don Santiago Torrico. Hoy ha demostrado mucha intrepidez y serenidad".

El comandante Lynch en su informe del domingo 5 de setiembre al almirante Riveros, al referirse a las inspecciones del día martes 2 de setiembre dice:

"El día 2 de setiembre lo ocupamos en cargar granadas y cartuchos de carga máxima; se tomó impresiones del ánima, descubriéndose que el grano de cobre con 13 tiros había sido inutilizado. También mostró la impresión algunas escoriaciones en la pared superior de la recámara de 0,02 de pulgada de profundidad, que a juicio del enviado de la casa Armstrong, señor Slater, era preciso vigilar con frecuencia, pero que no eran de consideración alguna".

Más adelante, Lynch presenta un resumen de los tiros efectuados durante los cuatro días de bombardeo, como sigue:

- 50 granadas comunes inglesas
- 26 granadas comunes chilenas
- 12 granadas Palliser
- 90 disparos que consumieron 4 220 kg. de pólvora.

Puntería de admirable precisión y cree con fundamento que los daños causados al enemigo han sido serios.

También comenta sobre la diferencia de precisión y alcance de las "granadas fabricadas en el país que rara vez conservan su salero (base circular de los saquetes) en la trayectoria". Agrega:

"Reconocida nuevamente el ánima, la impresión tomada manifestó que no había habido aumento alguno en las escoriaciones descubiertas el día anterior (2 de setiembre), pero ambas piezas del grano han sido inutilizadas, lo que a juicio del señor Slater proviene que tanto la de cobre como la de acero necesitan hacerse un poco agrias por medio del temple. Dicho señor Slater nos ha acompañado durante todo el bombardeo y han sido muy útiles sus servicios".

Finalmente, Yábar comenta, con toda razón, que el combate con las lanchas de las Fuerzas Sutiles, frustró el objetivo del *Angamos* en el bombardeo del viernes 3 de setiembre, y aunque no lograron hundirlo, hicieron que retrocediera y suspendiera sus fuegos.

Por otro lado, el número de buques bloqueadores había variado, y a fines de agosto de 1880 eran: Callao, *Blanco*, *Huáscar*, *Angamos*, *O'Higgins*, *Matías Cousiño*, *Tolten*, *Lamar*, *Fresia*, *Guacolda* y *Princesa Luisa*; Chancay, *Pilcomayo*; Ancón, *Magallanes*. Una compañía del Regimiento de Artillería de Marina hacía de guarnición en la isla San Lorenzo, y en esta se construía un varadero para carena de las lanchas-torpedo.

Finalmente, cabe mencionar que el informe del sábado 4 de setiembre del ministro de Inglaterra en Lima, S. St. John, a su gobierno sobre el bombardeo, solo se limitaba a decir:

> "Que el transporte *Angamos* hizo intentos para destruir los buques peruanos dentro del Dársena. El tiro lo hizo a 8 000 yardas y ha sido notablemente bueno, habiendo caído la mayoría de las granadas en o cerca del Dársena. No se conocen los daños hechos a los buques, pero se ha informado que han sido impactados varias veces".

En cuanto al ministro I. P. Christiancy de Estados Unidos, no hay informe alguno en razón de que para esa fecha estaba en Chile conversando con su homólogo sobre las gestiones para lograr la paz.

11. NUEVO COMANDO DE LAS FUERZAS SUTILES

El capitán de navío Ricardo Cavenecia fue relevado, por orden de Piérola, el 12 de julio por el capitán de fragata Patricio Iriarte en el comando de las Fuerzas Sutiles, quien en su informe del 6 de agosto a bordo del *Marañón*, da cuenta al mayor de Órdenes del estado de las lanchas que la conformaban:

> "Habiéndome hecho cargo de las embarcaciones que forman las Fuerzas Sutiles, y que son compuestas de los vapores *Lima, Arno, Tocopilla, Urcos*, y las dos de la *Capitanía* y *Resguardo*; cumplo con el deber de hacer presente a US. el estado de cada una, sea ya por el que se encuentra el casco, maquinaria y armamento, como por la dotación que corresponde a cada una, considerándola en el servicio que prestan actualmente, como el que pueden prestar en el curso de la presente campaña, a fin de que US. se digne recabar las autorizaciones convenientes para que dichas fuerzas en conjunto o aisladamente puedan estar expeditas para el desempeño de cualquier servicio".

Vapor *Lima*

> "Dotación.- Tiene un comandante, teniente 1º, un alférez de fragata, un guardia marina, un 2º guardián, dos timoneles, cuatro marineros, cuatro grumetes, un 2º maquinista, un practicante de máquinas, un cabo fogonero, dos fogoneros, dos carboneros y un cocinero de equipaje (total 22).
>
> Casco.- Necesita una (a) murada de dos pies de altura para resguardo de la gente, sea de madera o planchas de fierro; como también hacer dos pañoles para la pólvora y bombas.
>
> Máquina.- En perfecto estado de servicio.
>
> Armamento.- Un cañón de retrocarga de a 12, que actualmente se le está cambiando de montaje, uno de a 12 rayado, un obús y una ametralladora que se ha trasbordado a la *Unión*, con la cantidad de pólvora y municiones que aún no ha sido posible inventariar".

Vapor *Arno*

> "Dotación.- Un comandante, teniente 2º, un 2º guardián, dos marineros, un grumete, un 3º maquinista, un practicante de máquinas, dos fogoneros, dos carboneros y un cocinero.

Casco.- Necesita como el anterior, las mismas obras de amuradas y pañoles.
Máquina.- Necesita limpiarse.
Armamento.- El mismo puntualizado en el *Lima"*. (Total 10)

Lancha *Tocopilla*

"Dotación.- La que proporciona el vapor *Oroya* a cuyo cargo está.
Casco y Máquina.- En perfecto estado de servicio.
Armamento.- Una ametralladora, con sus municiones respectivas, y un cañón de a 12".

Resguardo y *Capitanía*

"Dotación.- Las que les señala el comandante y capitán del puerto respectivamente; pero carecen de un comandante.
Casco y Máquina.- En perfecto estado de servicio.
Armamento.- Una ametralladora".

El 9 de agosto, el mayor de Órdenes tramitaba ante el comandante general dicho informe, pero en él hay que notar, que ninguna de esas embarcaciones estaba dotada con algún tipo de torpedo, aunque hubo sugerencias de dotarlas de torpedo de botalón, pero que se desecharon en razón de que no reunían las condiciones para ello, como por ejemplo la velocidad. Igualmente faltaba la lancha–torpedo Herreshoff *República*. ¿Qué pasó con ella entre abril–noviembre 1880? Pues, sencillamente que por reparaciones en el casco, máquinas y otras modificaciones no prestó servicio alguno. Lo ocurrido en noviembre 1880 se verá más adelante. Por otro lado, después del bombardeo del viernes 3 de setiembre, con el hundimiento de la *Lima*, como se ha visto, el número de lanchas de las Fuerzas Sutiles quedó reducido a cinco.

El contralmirante Francisco Yábar, en su trabajo de investigación para una monografía sobre las Fuerzas Sutiles, encontró en el Archivo Piérola de la Biblioteca Nacional del Perú, un documento sin fecha y anónimo titulado: *Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles*, en el que se exponen trece recomendaciones y sus sustentos sobre la organización y operación de dichas fuerzas, de orden operativo, comando, administrativo, cuartel general, sueldos, liderazgo, etc. Todos esos sustentos Yábar los ha ido enriqueciendo con hechos documentados sobre la viabilidad de cada uno, cuya lectura se recomienda por lo ilustrativa que resulta en los aspectos arriba detallados. A continuación se transcriben las trece recomendaciones, prescindiendo de si en realidad se pusieron en vigencia o no. Por otro lado, por los comentarios que hay sobre la lancha *Independencia*, que se hundiera junto con la *Janequeo* en el combate del 25 de mayo, se desprende que estas ideas fueron esbozadas después de dicho combate.

Ideas generales sobre la organización de las Fuerzas Sutiles

1. Estas fuerzas las compondrán todas las embarcaciones a vapor de la propiedad del Estado. El jefe de todas ellas será un jefe joven o un oficial de reconocido valor e inteligencia organizadora al cual

se le dejará la elección de los oficiales que serán los capitanes de las lanchas, así como a estos las de sus segundos que serán guardia marinas, maquinistas y marinería que tripulan sus lanchas respectivas.
2. El comandante de la fuerza recibirá personalmente si es posible o por escrito órdenes de la secretaría o sub–secretaría de Marina.
3. Los capitanes de lanchas presididos por el comandante acordarán lo conveniente para disponer el armamento de cada lancha.
4. Por el momento no se ocuparán a las lanchas (salvo en lo indispensable), hasta que el jefe de todas ellas no haya manifestado que la flotilla está lista para las comisiones del servicio.
5. Se pondrán todos los torpedos a disposición del comandante.
6. El jefe de la flotilla podrá ordenar la construcción de lo que necesite, ya sean estos objetos de madera, fierro, etc., a cualquier Factoría de Lima o del Callao.
7. Se dará ropa de abrigo a los tripulantes de las lanchas.
8. Debiendo trabajar en la noche y durante el día deben pues alimentarse porque su naturaleza enérgica así lo requiere.
9. A falta de un oficial por motivo de enfermedad o por otro accidente, el comandante podrá solicitar otro que lo reemplace pudiendo concederlo momentáneamente el señor Comandante General de Marina.
10. El comandante de la fuerza podrá dirigirse por el telégrafo al señor Secretario o en su defecto al sub–secretario del Ramo.
11. Las embarcaciones a vapor que se empleen para rondas, serán las que designe para esa noche el comandante, cuyas órdenes si emanan de la Comandancia General serán terminantes y por escrito.
12. En un transporte, se señalará alojamiento para los tripulantes así como camarotes para los oficiales, guardiamarinas y maquinistas y del mismo modo pañoles para depositar los artículos de las lanchas.
13. Se aumentará el sueldo de los maquinistas, fogoneros y carboneros.

Cabe reiterar en esta oportunidad, que Iriarte no estuvo embarcado en la lancha *Lima* durante el enfrentamiento del viernes 3 de setiembre con el *Angamos*. Nuevas acciones de las Fuerzas Sutiles remanentes se verán más adelante.

12. EL TRANSPORTE DE PERTRECHOS BÉLICOS DESDE PANAMÁ[150]

En capítulos anteriores se ha tratado este tema para el periodo de 1879, que corrió a cargo de los transportes de la Armada, sin que en viaje alguno fueran interceptados por la escuadra chilena.

Diciembre de 1879 fue un mes de dificultades para la conducción política del país y de la guerra en particular, al vulnerar Piérola el Estado

de Derecho. La guerra habría de continuar y consecuentemente los gastos para la adquisición de buques y pertrechos de guerra para el ejército. El primero de estos temas ya ha sido desarrollado y queda el segundo, no tanto en lo que concierne a su adquisición sino más bien a su conducción por mar a las costas del Perú, desafiando el control del mar por Chile, que es lo que se verá en los párrafos que siguen.

Durante los primeros meses de 1880, las operaciones de las unidades navales peruanas para esa disputa fueron muy raras, y nulas a partir del 10 de abril al iniciarse el bloqueo del Callao.

Según Basadre, J. M. Químper, quien fuera el último ministro de Hacienda y Comercio en 1879, se jacta en su Memoria de que el armamento usado en la defensa de Lima fue obra suya, anterior a la dictadura. Por otro lado, en las últimas semanas del régimen de Prado, fue nombrado cónsul general del Perú en Panamá, en reemplazo de don L. E. Márquez, el coronel Federico Larrañaga, amigo y partidario de quien a los pocos días se apoderaría del Gobierno como Dictador.

Cabe recordar en este momento un aspecto que se ha venido mencionando en capítulos anteriores, referente al factor de debilidad que afectaba a las comunicaciones de Lima con Panamá, Estados Unidos y Europa, por la falta del cable submarino Callao–Panamá, a diferencia de Chile que por estar enlazado telegráficamente con el sistema de cable submarino del Atlántico, sus comunicaciones con esos lugares eran cuestión de horas. Sin embargo, a causa de una interrupción del cable entre Panamá y St.Thomas y/o Jamaica en 1880, sus mensajes Panamá-Valparaíso sobre envío de armas Panamá–Perú se vieron afectados, pues para ello debían hacerlo primeramente por la vía marítima a una de esas estaciones, perjudicando la rapidez de sus comunicaciones y la toma oportuna de decisiones, a lo cual hay que agregar la falta de comunicación por cable Callao–Valparaíso, que obligaba al envío de órdenes desde ese puerto chileno al almirante G. Riveros, por medio de vapores, ya de la P. S. N. C. o de la propia escuadra. Esta situación influyó obviamente en el despacho oportuno de buques para interceptar los envíos de pertrechos bélicos al Perú, pero no fue reconocido sino tardíamente, a pesar de las admoniciones del cónsul R. Rivera Jofré.

Pero ya que del tema de las comunicaciones se trata y del que en capítulos anteriores se recalcara el efecto negativo para la toma y/o cumplimiento de decisiones por la falta del tramo de cable submarino Callao–Panamá, es oportuno mencionar que ello quedó superado a partir del 2 de octubre de 1882 con la apertura por la Compañía Telegráfica de Centro y Sudamérica del servicio Panamá–Guayaquil-Callao. Así, el plazo promedio de 5/6 días para una comunicación solo del Callao a Washington, se redujo a dos días para una comunicación Callao–Washington–Callao, como se aprecia de cablegramas cursados el

3 y 5 de octubre entre J. F. Elmore desde Washington y Lima por la vía de E. Malinowski en Guayaquil.

12.1 SITUACIÓN INICIAL QUE ENFRENTA LARRAÑAGA

Larrañaga llega a Panamá el 6 de diciembre de 1879 y asume sus funciones de cónsul. En uno de sus primeros informes, 23 de diciembre, da cuenta de que en Colón había almacenados pertrechos bélicos junto con 30 000 toneladas de carga de diversos consignatarios, acumuladas por avería en la línea férrea. Ante esta situación, fácil es imaginarse el problema de su traslado a Panamá al agregarse los pertrechos que seguirían llegando a Colón desde Europa y Estados Unidos.

El 6 de enero de 1880, Larrañaga remite al secretario de Relaciones Exteriores, P. J. Calderón, un extenso informe de la situación general en relación al tránsito por el istmo de elementos bélicos y otros temas más, del cual se hace un resumen.

1. Que el 10 de diciembre de 1879 había informado al ministro de Hacienda y Comercio, de la existencia en Colón de 2 500 rifles; 700 000 cápsulas y municiones para ametralladora, y en Panamá seis ametralladoras completas. Señalaba también, que el gran inconveniente para traer a Panamá los pertrechos en Colón, residía en la destrucción del gran puente de Barbacoas, con la consiguiente interrupción del tráfico ferrocarrilero, que generaba la asignación por las autoridades competentes, de un orden de prioridad en el transporte concordante con la fecha de llegada a Colón. Para superar este inconveniente, Larrañaga explica:

> "Me dediqué al trabajo incesante de conseguir algún medio de hacerlos venir. Logré, en primer lugar, que nuestros elementos hubieran podido transportarse, pasándolos en hombros por sobre el puente, y en seguida que el tránsito se verificara de noche en trenes extraordinarios. Todo esto, previo ciertos desembolsos de consideración que eran indispensables".

En cuanto a las ametralladoras que habían llegado tan bien camufladas que no habrían podido ser descubiertas ni por los empleados de los vapores de la P. S. N. C., lo fueron sin embargo por un agente chileno quien las denunció haciendo fracasar el propósito de enviarlas en uno de esos vapores. Sobre el agente, comenta:

> "Conociendo que la posición de empleado en el ferrocarril que tenía el agente mencionado, además de ser el hijo del Cónsul de Chile, nos era muy perjudicial, procuré halagarle y conseguí que permaneciera indiferente mediante una gratificación que no pasará de 2 000 soles. Así quise destruir una oposición poderosísima".

Luego se refiere al contrato celebrado por el ex cónsul Márquez y el periodista Álvaro Contreras, sobre la publicación de un periódico destinado a defender en Panamá los intereses peruanos. "Este periódico, decía, es *El Hispano Americano"*, y como era necesario mantenerlo

había decidido abonarle 180 pesos mensuales, habiendo hecho ya un primer pago, de todo lo cual había solicitado aprobación, pero que hasta esta fecha no tenía respuesta, lo cual como acción psicológica era ahora más importante, pues el periódico *El Cronista*, también de Panamá, se había colocado en el lado opuesto.

2. También mencionaba Larrañaga, que el 10 de diciembre de 1879 en otra carta al ministro de Hacienda y Comercio sugirió la conveniencia de tratar con la Casa Grace el cambio de dos de sus agentes en Panamá, señores Furth y Campbell, quienes en combinación con un señor Burt, empleado del ferrocarril, hostilizaban su accionar, sea para dañar los intereses peruanos o sacar ventajas personales. También había sugerido al ministro acordara con la Casa Grace que los pertrechos de guerra fuesen remitidos por ferrocarril transoceánico Nueva York–San Francisco, y desde allí a Panamá en un vapor de la Pacific Mail, y luego de Panamá al Callao en un vapor de bandera neutral de un tal Schuluber, sin que ello fuera impedimento para que se enviara carga por la P. S. N. C., "siempre que nada tuvieran que hacer los dichos Furth y Campbell".

Sobre el señor Burt, el ex cónsul L. E. Márquez había informado en 1879 al ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, que había cooperado tan bien en los embarques en los transportes de la Armada, que sugería se le diera el grado de teniente 1º *ad honorem*.

Como demostración de la actitud hostil de estos señores, Larrañaga refiere que fueron sus maquinaciones las que impidieron el embarque de las ametralladoras, a pesar de que en un momento convinieron en aceptar para sí 1 000 pesos, pero que luego se arrepintieron, y terminaron entregándolas al señor Ehrman, pero al demorarse frustraron el embarque. Según una carta de fecha 31 de diciembre de los señores W. R. Grace & Co. de Nueva York, en el manejo de un último envío de 250 cajas de rifles, 650 cajas de cartuchos, 16 cajas con 1 500 000 cápsulas Primus, a la orden, habían prescindido de los agentes arriba citados, y en el futuro harían igual.

Refería también, que en carta particular a Quimper, le había manifestado que, de ser necesario, él mismo conduciría los cargamentos, y llegado el caso impediría que cayesen en poder del enemigo.

3. Informa también Larrañaga, que habiendo llegado el 22 de diciembre el vapor *Charrúa*, coordinó el transporte al Callao de los pertrechos existentes en Colón, pero que habiendo recibido el capitán Picetti orden directa de regresar sin conducir la carga peruana, su transporte se frustró.

Finalmente, Larrañaga reiteraba al secretario de Hacienda:

> "La necesidad de que se coloque a mi disposición fondos suficientes para hacer frente a las fuertes erogaciones que se presentan. La escasez de fondos, en un momento oportuno, puede causarnos incalculables daños".

Esta era pues, la situación que enfrentaba Larrañaga al comenzar su misión de cónsul en 1879/80, pero además también debió afrontar desde un inicio la hostilidad del consulado chileno en Panamá y de los residentes en este país, que buscaban a todo trance impedir el envío de pertrechos bélicos al Perú.

12.2 CASO GOLETA ENRIQUETA

El primer incidente se dio con la goleta ecuatoriana *Enriqueta,* de propiedad de un tal N. Cabello, llegada hacía poco para su servicio, según instrucciones del secretario de Relaciones Exteriores, P. J. Calderón. Sobre lo acontecido, Larrañaga daba cuenta al citado secretario en un extenso informe del 11 de mayo, resumido a continuación, que Calderón transcribe al secretario de Guerra el 25 del mismo mes.

Esta goleta debía llevar a la costa del Perú los elementos importantes y urgentes recibidos hacía pocos días de W. R. Grace. Larrañaga dispuso entonces su embarque con destino a Ecuador, acción que se realizó sin novedad el 6 de mayo. Pero ante indicios de que los residentes chilenos llevarían a cabo actos de fuerza en contra de la *Enriqueta*, Larrañaga con el sigilo del caso, suministró rifles, revólveres y munición para sus nueve tripulantes, ordenando al capitán que zarpase al anochecer, voltejeara por el fondeadero, y al despuntar el día fondease nuevamente.

A eso de las 11 p.m. Larrañaga fue informado por un sujeto de nacionalidad griega, de la inminente agresión contra la goleta, por lo cual presentó denuncia ante las autoridades, que tomando acción arrestaron al chileno A. Hidalgo, pero fallaron en el propósito de capturar el pailebote *San Ramón* por haber zarpado. Otros dos individuos se apersonaron ante Larrañaga ofreciendo su colaboración para defender la *Enriqueta* y su carga, entregándoles Larrañaga un rifle y su revólver. El 7 de mayo se le informó no haber novedad, pero que el capitán Cabello desconfiaba del contramaestre Dana. Igualmente, tomó conocimiento de que del *San Ramón*, dotado con chilenos armados, intentarían asaltar esa noche a la goleta. Nuevamente Larrañaga solicitó a las autoridades la protección de la goleta y la fuerza para la captura del *San Ramón*, piquete que se se desplazó en dos botes. Uno de estos se debía acercar a la *Enriqueta* y prevenirla contra la acción pirata, pero no pudo atracar a su costado porque la tripulación se había amotinado contra Cabello, amarrándolo. Alertada la fuerza de gendarmería que iba en el otro bote, se acercó a la *Enriqueta* e intimó la rendición de su tripulación, que al no ofrecer resistencia permitió la liberación de Cabello. Una sección del piquete quedó a bordo y la otra se dirigió a tierra en bote con los amotinados y el contramaestre Dana, llegando al fondeadero a las 2

a.m. Larrañaga consiguió un refuerzo para el piquete que quedara en la *Enriqueta* y otro para que actuase contra el *San Ramón*, que resultó apresado poco después con tripulación y todo. Entre ella estaba un señor J. Hermida, secretario del cónsul chileno R. Rivera Jofré y un tal G. F. Whiting, a quienes se les abrió el juicio respectivo. Larrañaga enumera tres hechos que le impidieron despachar a la *Enriqueta*:

> "1º.- Varios paiteños, tripulantes de un buque paiteño también, recién llegado a Panamá, se negaron a última hora a tripular la *Enriqueta*, a pesar de que, mediante una remuneración, se habían comprometido a ello;
>
> 2º.- Que con motivo de algunos disparos de revólver que hizo Cabello para contener a su tripulación traidora, en momentos en que el *San Ramón* pasaba a corta distancia, los que estaban en este pailebote han inventado la farsa de que se les hizo fuego, y en consecuencia las autoridades han ordenado la detención de la *Enriqueta* hasta esclarecer los hechos;
>
> 3º.- Que las dificultades reservadas ocasionaron pérdidas de tiempo que podría causarnos graves peligros para la *Enriqueta*, puesto que en Chile se sabía lo ocurrido y quizá ya la escuadra enemiga estaba prevenida para capturar la goleta y cargamento".

Ante ello, Larrañaga ordenó descargar la *Enriqueta*. No perdió tiempo en el intento de aprovechar cualquier situación favorable y le ofreció a Cabello comprarle la goleta, pero nada se cristalizó y el envío al Perú se frustró. Más aún, el juicio se sobreseyó porque el tribunal encontró que:

> "No habían sido probados los delitos de que se acusaba a los procesados, quienes declararon que su misión era seguir la estela de la *Enriqueta*. Hermida presentó una comunicación del cónsul sobre una comisión que iba a cumplir cerca del primer buque de guerra que encontrara. El cónsul mismo, Rivera Jofré declaró que los chilenos embarcados en el *San Ramón* iban en comisión privada del Consulado cerca del primer buque de guerra, y que no había nada de asalto ni ataque a nave alguna, sino el designio de seguir las aguas de la *Enriqueta*".

Sin embargo, Joaquín Hermida, empleado del Consulado chileno en Panamá, en una carta fechada el 10 de mayo en Panamá, que remitiera al señor Benjamín Vicuña Mackenna, decía:

> "Nuestro objeto, como Ud. comprenderá, no era otro que el de cortar el paso a la *Enriqueta* fuera de las aguas de Colombia y apoderarse de ella por la razón o por la fuerza".

Más claro ni el agua. Obviamente, Rivera Jofré logró su objetivo al neutralizar el envío de un cargamento de armas al Perú.

12.3 CASO GOLETA ESTRELLA *Y EXCURSIÓN* O'HIGGINS[151]

A poco de iniciado el bloqueo del Callao, el almirante G. Riveros recibió información de Santiago respecto al tráfico de armas de Panamá a la costa norte del Perú, específicamente sobre la goleta *Estrella*, colombiana, que había zarpado de aquel puerto el 5 de abril.

Consecuentemente, el almirante Riveros ordenó al comandante Montt de la *O'Higgins*, proceder al norte para interceptar y capturar la citada goleta y su valiosa carga.

En efecto, Montt zarpó del Callao el 16 de abril, recaló el 18 en Eten y el 19 en Paita, visitando y registrando los buques en ellos fondeados. El 21 zarpó y permaneció patrullando en el paralelo de Paita hasta el 25, cuando intercepta una embarcación de pescadores, quienes le informan que desde el 17 de abril el subprefecto de Paita había sido alertado por un telegrama de Lima, de la llegada de la *O'Higgins* y, en consecuencia, instruía a todos los tripulantes de las embarcaciones que salían de ese puerto, a poner en conocimiento de la *Estrella*, en caso de encontrarla, de la presencia de la nave chilena. Calculando Montt que la travesía a vela Panamá–Paita tomaba unos 25/30 días, permaneció patrullando al norte de Paita, pero al no tener resultado alguno hasta el 3 de mayo, emprendió su regreso al Callao, pero recalando según instrucciones de Riveros, en las islas de Lobos para impedir el carguío de guano.

Así, el 4 de mayo arribó a Lobos de Afuera en donde encontró cuatro buques italianos, uno inglés, y uno norteamericano dedicados a esa faena, a cuyos capitanes conminó a abandonar el fondeadero. Destruyó las instalaciones de carguío y tomó prisioneros a los interventores fiscales del Gobierno, conduciéndolos al Callao, puerto al cual llegó el 9 de mayo, previas recaladas en Eten, Chimbote, Huacho, sin novedad. En su informe, Montt[152] sugería a Riveros, que:

> "Un buque chileno permaneciera ocho días en la isla para que los capitanes de los buques mercantes comprendan que el pensamiento de nuestro Gobierno es impedir, a toda costa, el carguío de guano aun en pequeñas cantidades, como lo hacen ahora sus embarcaciones".

¿Qué había pasado para que esta excursión fracasara?

El 15 de abril, habida cuenta del bloqueo del Callao, el subprefecto de Paita recibía de Lima varios telegramas con instrucciones para manejar el caso de la goleta *Estrella*, según las cuales debía:

1.- Coordinar con el capitán de puerto de Paita, la forma de alertar al capitán de la goleta, sobre el bloqueo del Callao y los riesgos que ello implicaba;
2.- Despachar de Paita varias embarcaciones pesqueras con la misión de interceptar a la *Estrella*, para lo cual cruzarían entre Cabo Blanco y punta Santa Elena, Ecuador;
3.- Instruir al capitán, luego de interceptado, a que procediera a puerto Tumbes, para desembarcar el cargamento;
4.- Alertar al subprefecto de Tumbes de esa probabilidad, debiendo preparar el acarreo del cargamento a Piura, mediante mulas;
5.- Instruir al capitán, luego de interceptado pero sin que hubiera recalado en Tumbes, a que procediera a Paita, enviándose el cargamento a Piura mediante el ferrocarril.

Esos telegramas se cursaron desde Lima el 16 de abril, sin tener conocimiento del zarpe de la *O'Higgins* al norte, lo que generó otro despacho el 19 de abril para el subprefecto de Paita alertándolo de ese hecho y del aviso que debía darse a la *Estrella* para evitar su encuentro.

El alerta en las costas de Paita, Tumbes e incluso del Ecuador, al haber sido advertido el cónsul del Perú en Guayaquil el 17 de mayo, continuó todo este mes, como se desprende de las notas cursadas por las autoridades involucradas.

Finalmente, el 2 de junio a las 5 p.m. la goleta *Estrella* fondeaba en Tumbes, según informe telegráfico que recibiera el subprefecto de Paita, procediéndose de inmediato al desembarco de los pertrechos bélicos y su envío a Lima, por vía terrestre, mediante mulas.

W. Ekdahl, comenta que:

> "Una vez más la táctica de los cruceros habíase mostrado ineficaz. Evidentemente no era la variable de la ruta final la que debía ser vigilada, sino el extremo fijo de salida de la línea de operaciones de los buques contrabandistas; las aguas de Panamá".

Por su parte G. Bulnes comenta:

> "Las correrías de los buques chilenos fueron inútiles y los armamentos peruanos llegaron todos a sus destinos. Si en Chile se hubiera hecho la mitad de esto, el *Rímac* no se habría perdido".

12.4 CASOS ESTRELLA, ENRIQUETA *Y EXCURSIÓN* AMAZONAS[153]

Mientras tenían lugar esas operaciones de la *O'Higgins*, el cónsul general de Chile en Panamá, R. Rivera Jofré, escribía con fecha 5 de mayo una carta al almirante G. Riveros, alertándolo del transporte de pertrechos bélicos para el Perú, conducidos en veleros. En este sentido, decía que entre el 5 y 6 de mayo zarparía la goleta colombiana *Estrella* y el bergantín-goleta peruano *Enriqueta*. Ante esto sugería a Riveros el envío de un buque para interceptarlos, agregando:

> "No es muy difícil, pues de Panamá a Cabo Blanco, que es el punto indispensable de recalada, los buques emplean unos 15 días, pues tienen que forzosamente buscar los vientos favorables a una distancia de la costa que no pasará más allá de 25/30 millas".

Completaba la carta ampliando su información en cuanto a que no se debía confiar en los buques de la P. S. N. C., pues también llevaban pertrechos, conforme lo evidenciaba el caso del vapor *Pizarro*, cuyo cargamento de 1 000 cajas de cápsulas destinadas a Amapala, fue requisado en el Callao. Así mismo, una postdata del cónsul general de Chile en Ecuador, que daba cuenta de una información recogida el 10 de mayo del vapor *Coquimbo*, llegado a Guayaquil en esa fecha, decía que al salir de Panamá, aproximadamente el 6/7 mayo, ambos veleros estaban en puerto.

Esta carta fue recibida por el almirante Riveros en el Callao el 20 de mayo y en esa misma fecha ordenó al comandante del *Amazonas*, teniente 1º Manuel A. Riofrío, zarpar para Paita e interceptarlos y remitirlos al Callao, uno o ambos veleros, con dotación de presa, suministrándole la información recibida de los cónsules. En esta oportunidad lo autorizaba a seguir hasta Panamá, de ser necesario, y en el viaje de regreso recalar en puertos colombianos y peruanos, e islas Lobos para impedir el carguío de guano. Visto que su presencia en el Callao era de "suma urgencia", le ordenaba zarpar esa misma noche a las 8 p.m. y regresar en los primeros días de junio.

Pero el *Amazonas* recién zarpa el 22 de mayo, fondeando en Paita el 24 en donde Riofrío visitó y registró los buques allí presentes. Recabó información del zarpe de la *Estrella* de Panamá, días antes. Respecto a la *Enriqueta*, no se hará más mención pues este tema ha sido tratado en el párrafo 12.2

Riofrío decidió entonces proceder a Panamá, visitando y registrando embarcaciones destinadas a Guayaquil. Fondeó el 28 de mayo en Panamá, contactó con el cónsul, quien lo puso al tanto de la situación, y ante la perspectiva de envío de carga incluso una lancha-torpedo, así como que el pailebote *Ricarte* había transbordado en la bahía Esmeralda como 20/25 toneladas de pertrechos a la *Estrella*, decidió permanecer unos días más por si lograba interceptar algún embarque.

Riofrío salió de Panamá el 31 de mayo, reconoció la costa, registrando la balandra norteamericana *Laura*, y al recalar en Tumbes el 4 de junio, tuvo conocimiento de que la *Estrella* había estado el 2 de junio descargando y zarpando de inmediato. El *Amazonas* inició viaje de regreso al Callao, pasando por Paita y por Lobos de Afuera, donde volvió a destruir elementos de carguío de guano, apresando a otros tres funcionarios peruanos. Fondeó en el Callao el 9 de junio. Riveros informaba el 12 de junio al ministro de Guerra y Marina sobre el resultado negativo de la comisión.

Sobre la presencia del *Amazonas* en Lobos de Afuera, Fuenzalida comenta que Riofrío:

> "Encontró reparados los elementos de carguío tantas veces destruidos, demostración palpable del inmenso esfuerzo del gobierno y pueblo peruanos por mantener una fuente de recursos económicos con qué hacer frente, aunque solo en parte, al financimiento de una guerra virtualmente perdida, por no tener libertad en el mar".

12.5 CASOS GUADIANA, PRECIOSA, ENRIQUETA *Y EXCURSIÓN* AMAZONAS 2[154]

El 18 de junio el coronel Larrañaga escribía de su puño y letra a su amigo Piérola reiterándole su decisión de ser el conductor personal de

los valiosos cargamentos de elementos bélicos que existían en Panamá, que tan urgentemente se necesitaban, y suponía, dado el retraso postal de las cartas anteriores, que en esta fecha se lo imaginaría navegando con rumbo al Perú. Sin embargo, razones poderosas se lo habían impedido, pero que saldría el lunes 21 al frente de una comisión que pronosticaba de feliz cumplimiento pero, "si una casualidad adversa llegase a poner en riesgo inminente de captura el cargamento que he de conducir, ya usted sabe hasta dónde llega mi resolución que cumpliré sin vacilar". Es decir, que Larrañaga llegaría hasta el extremo de hundir el velero con cargamento y personal, antes de que pudiera ser capturado por un buque enemigo.

Sobre los sucesos en el sur peruano, ocurridos en mayo y primeros días de junio, resultaba lógico que no los conociera por razones de comunicación, pero al respecto decía:

> "Ignoro cuál es la suerte de nuestro ejército sitiado antes a inmediaciones de Tacna, pero no se me oculta que llegado el caso de un fracaso allí, usted lo que necesita es elementos de guerra en abundancia, para emprender nuevamente contra los enemigos y exterminarlos; y esta fe, y el amor que profeso a mi Patria y el cariño a usted que rige sus destinos, me mueven a llevar cuanto hay aquí inmediatamente, sin demora alguna, suceda lo que sucediere".

Larrañaga confirmaba su salida en pocas horas en un buen velero en vez de un vapor, añadiendo que el fletar pequeños buques que al final conducen cantidades insignificantes pero que ganan "sumas crecidas de dinero, porque yo sé que los recursos en pequeña escala y con plazos tardíos, no valen gran cosa". Así se refería a un tal Olirman (sic) que "juzga como comerciante y yo juzgo como patriota: la diferencia tiene que ser enorme. El deseo de ganar y el fanatismo son rémoras de todo buen resultado". Manifestaba Larrañaga, que los gastos del transporte en el que él estaba empeñado, eran exiguos en comparación con otros embarques reducidos ya efectuados, y así "mi resolución, aparte de ser caso de alta conveniencia para usted y para el país, por el número de los artículos que conduce, tiene también el carácter de económico".

Se cuidaba muy bien Larrañaga en no especificar el punto de la costa al cual se dirigía, pero advertía a Piérola no hacer caso a informe alguno, excepto de su hermano Carlos. Luego de referirse a la situación económica que enfrentaba y al apoyo de Henry Ehrman, se despedía afectuosamente de Piérola, deseándole feliz éxito en la guerra. El citado Ehrman venía desempeñándose como agente del Gobierno peruano desde mayo 1879, en que intervino en el primer embarque en Panamá en el *Talismán*.

Pero Larrañaga no pudo salir el 21, lo que motivó otra carta del 22 de junio, confirmando su salida conforme al plan delineado en la carta del 18, pero modificado "muy convenientemente".

Por otro lado, el señor Ehrman escribía el 24 de junio al jefe supremo Piérola, acusando recibo de su carta del 9 de junio, y en cuanto al embarque de elementos de guerra por vapor, se refería a la decisión irrenunciable de Larrañaga de embarcar todo lo que había en Panamá en un barco, no dice si velero o vapor, y en cual viaja en dirección al punto que usted le indicara por intermedio de su hermano Carlos. En cuanto al buque, ello queda aclarado al dar cuenta del arreglo hecho con el capitán Strelmann del *Bolivia* para que remolcase a la barca portuguesa *Guadiana*, su capitán Duclercy, hasta el punto desde donde dicho velero se dirigiría al lugar convenido. Ya fuera el resultado adverso o satisfactorio Ehrman decía:

> "Ojalá reconozca el Perú la abnegación de Larrañaga y la actividad y eficacia con que atiende los intereses de su patria. Si, como es de esperarse, esta empresa es coronada por un buen suceso, toda la gloria pertenece a nuestro amigo, que ningún esfuerzo ha omitido por llevarla a cabo, y si por desgracia la expedición se frustrara habrá que echar la culpa a la fatalidad únicamente, pues han sido tomadas cuantas precauciones aconseja la prudencia".

Después de referirse a ciertas cuestiones de orden económico, pues había habilitado dinero varias veces a Larrañaga, que llegara a Panamá sin fondos, manifestaba que aún no le era posible formar la cuenta del embarque en el *Guadiana*, pero mientras tanto había enviado al secretario de Guerra, Iglesias, un estado de cuenta hasta la fecha, quedando pendientes otros pagos. Luego concluía:

> "Creo que en adelante el Gobierno puede economizar las comisiones que a mí me paga, pues el amigo Larrañaga está suficientemente bien relacionado en el país y la causa del Perú es bastante popular para hacer inútil mi intervención oficial en los embarques; tanto más cuanto que el capitán Petrie se quedará aquí para ayudar a hacer los arreglos que sean necesarios con los empleados de los vapores. Todo esto no quiere decir que yo no ayude en cuanto pueda sin necesidad de que mis servicios sean remunerados".

Según consignan Jorge Basadre y Jacinto López, el *Bolivia* con su remolque llegó a la altura de Guayaquil el 1º de julio, dejando libre a la *Guadiana,* que recaló en Máncora el 7 de julio para descargar tan importante cargamento, que se movilizó luego por tierra. Cabe suponer que Larrañaga regresó a Panamá en esta misma barca, o en algún otro vapor.

Pero todo esto había estado precedido de una decisión de las autoridades panameñas. En efecto, el 26 de junio 1880, el secretario de Estado en el Despacho de Gobierno del Estado Soberano de Panamá, Mateo Iturralde, oficia al secretario de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de Colombia, confirmándole un telegrama que le cursara en la misma fecha, respecto a la consulta del capitán P. Petrie para embarcar en la barca portuguesa *Guadiana* elementos de guerra con destino a Esmeraldas, Ecuador. Según Iturralde, como no hubiera impedimentos legales para el envío de armas a un puerto neutral, él lo autorizó. Pero como el cónsul general de Chile en Panamá, R. Rivera Jofré protestase

de esta autorización, violatoria de la neutralidad pactada entre Chile y Colombia, pues según él las armas fueron embarcadas por agentes peruanos con destino final en la costa peruana, como era de todos conocido. Iturralde, pues, envía copia de toda la documentación y solicita que:

> "Para evitar las frecuentes reclamaciones del señor Rivera Jofré, cada vez que se presenta un caso de estos y 'no se hace lo que él pretende', tener instrucciones precisas, que no se presten a la interpretación apasionada de los agentes de los gobiernos beligerantes".

El mismo 26, Iturralde contesta a R. Rivera J. acerca de su protesta del 25, acompañada de la documentación respectiva. De la respuesta está claro que la *Guadiana* zarpó el 24 de junio, y que las protestas del cónsul venían desde el 22 y 23 de junio.

Haciendo un paréntesis, se aprecia que estas notas permiten confirmar que Larrañaga salió con la *Guadiana* el 24 de junio, y que las protestas del 22 y 23 fueron las "poderosísimas razones" a que alude en su carta del 18 de junio a Piérola.

Regresando a la respuesta de Iturralde, ella concluía que:

> "En los documentos adjuntos en copia, encontrará V. S. la prueba de estos hechos, de los cuales se da cuenta al Gobierno General, y como hace V. S. comprender que la violación de la neutralidad consiste, en este caso, en que el cargamento de armas ha sido embarcado por los agentes peruanos aquí residentes, y con destino a las costas del Perú, según general conocimiento, se hace necesario manifestar a V. S. que el Gobierno procede y procederá siempre en virtud de las disposiciones terminantes sobre puertos, de las resoluciones explícitas del Poder Ejecutivo federal y de las prescripciones del derecho Internacional, sin olvidar las estipulaciones del Tratado entre la República de Chile y la de los Estados Unidos de Colombia. La frase tan lata como oscura, de 'general conocimiento', no tiene significación práctica ante el ciudadano Presidente".

Por supuesto, esta resolución generó una nueva protesta del cónsul Rivera, presentada el 29 de junio. Pero la *Guadiana* ya estaba navegando, y todo esto motivó a Rivera a viajar a Guayaquil, para tratar la forma de neutralizar el envío, en coordinación con el cónsul de Chile en este puerto, aprovechando algún vapor de la P .S. N. C.

Ya en Guayaquil, R. Rivera Jofré escribe el 5 de julio al almirante Riveros sobre el remolque de la barca portuguesa *Guadiana* por el vapor *Bolivia* hasta la altura de Guayaquil, aproximadamente el 4 de julio, que luego se dirige hacia la costa norte del Perú para desembarcar un gran cargamento de armas.

Rivera decía que en ese mismo vapor enviaba a un comisionado que debía comunicarse con el primer buque de guerra chileno y darle el lugar en que la *Guadiana* había realizado el desembarco. Además le reiteraba la "urgentísima necesidad" de contar con la presencia de un buque chileno de cualquier tipo en Panamá, para impedir el envío de armas al Perú, que él estimaba consistía en unas 600/800 toneladas. Respecto al acto del *Bolivia* decía:

> "La P. S. N. C. acaba de ejecutar una de las violaciones más escandalosas de sus compromisos de neutralidad y, por consiguiente, día a día la cuestión del tráfico de armas se reagrava más y crea mayores imposibilidades de mi parte, porque aquí todo será y es infructuoso sin la presencia de un buque de guerra cualquiera de nuestro país".

Rivera, por último, le anunciaba su regreso a Panamá en uno o dos días.

¿Quién era el comisionado que enviaba R. Rivera Jofré? Pues nada menos que el contramaestre de la *Guadiana*, un tal N. F., griego, al que habían convencido con ocasión de su arribo a Guayaquil el 4 de julio.

En efecto, en otra carta de R. Rivera Jofré del 5 de julio dirigida al comandante del primer buque de guerra chileno que se comunicara con N. F., además de describir la situación, se refería al contrato firmado con el tal N. F. por los cónsules de Chile en Ecuador y Panamá, W. Higgins y R. Rivera J., respectivamente, con el fin de denunciar ante el primer buque de guerra chileno que encontrase, el lugar en que se había practicado el desembarco; embarcarse en dicho buque, llevarlo al lugar y de capturar el cargamento, N. F. recibiría 1 500 pesos en moneda corriente por cada 100 cajones de armas, pero de ser menos, solo recibiría una gratificación que la decidiría el Gobierno chileno. El texto de este contrato iba anexo a la carta última del 5 de julio.

Coincidentemente, el 5 de julio, el cónsul del Perú en Guayaquil, F. Meneses Otero, oficiaba al secretario de Relaciones Exteriores, informándole que la barca *Preciosa* había arribado a Tumbes el 28 de junio, de donde zarpó el 30 del mismo mes, después de haber desembarcado su cargamento de armas, y recaló luego en Guayaquil el 1º de julio.

Pero el 12 de julio, el mismo cónsul informaba al secretario de Relaciones Exteriores, sobre el viaje del Cónsul de Chile en Panamá, R. Rivera J., con destino a Chimbote, de lo cual se había enterado después de la salida del vapor. El objeto del viaje era el de informar a la escuadra chilena del cargamento que llevaba la *Preciosa*, felizmente descargado en el puerto de Tumbes.

¿Qué sucedió en el intervalo con respecto a la fuerza naval bloqueadora?

En un informe del 11 de julio al ministro de Guerra y Marina, el almirante G. Riveros le acusaba recibo de su telegrama del 30 de junio, llegado a sus manos el 5 de julio, y en el que le anunciaba la salida de la barca *Guadiana* de Panamá con armamento para el Perú. Riveros esperaba la llegada de la *Magallanes* al Callao, para enviar al *Amazonas* al norte y apresar dicha barca.

El 18 de julio, Riveros informaba al mismo ministro sobre la situación de la *Guadiana*, a raíz de haber recibido la carta que con fecha 5 de julio

le enviara el cónsul R. Rivera J., desde Guayaquil, confirmándole que dicha barca había desembarcado el 4 de julio en un punto del norte, un cargamento de armas, y que el vapor *Bolivia* de la P. S. N. C. la había traído a remolque desde Panamá. Esto motivó a Riveros para decidir el envío del *Amazonas*. Según R. Rivera J. quedaban por embarcar en Panamá, de 600/800 toneladas de pertrechos.

Respecto al Comisionado de que trataba R. Rivera J. en su carta, el almirante Riveros manifestaba al ministro que si se le hubiera presentado, no habría vacilado en enviar al *Amazonas* con una fuerza de desembarco para apresar el cargamento, pero lamentablemente, el comisionado no había sido habido.

El almirante Riveros compartía el mismo concepto que el cónsul R. Rivera Jofré y así escribía al ministro:

> "Que el único modo de impedir el transporte de armas desde Panamá a las costas peruanas, es mantener en esas aguas uno de los buques de la escuadra".

Al respecto, explicaba que hasta el momento eso no había podido materializarse por falta de unidades, lo cual se superaría con la incorporación al bloqueo del *Cochrane* y *Covadonga*. De otra manera, decía al ministro:

> "Creo difícil que podamos interceptar el tráfico de armas, estando la escuadra a tan larga distancia y escribiéndose los avisos que se dan desde Panamá cuando ya se ha efectuado el desembarque, como ha sucedido en los dos últimos casos en que los buques *O'Higgins* y *Amazonas* comisionados para capturar los buques, llegaron cuando ya las armas se encontraban en territorio peruano".

Pero ¿qué pasó con el comisionado N. F. que enviase el cónsul R. Rivera J.? ¿Por qué no se presentó al almirante Riveros?

Otro informe del 26 de julio de este último al ministro de Guerra y Marina, explica lo sucedido. Resultó que el comisionado en cuestión había sido apresado en Paita por las autoridades peruanas, y retenido hasta la llegada del vapor de la carrera, en el cual se embarcó, y habiéndose encontrado con la cañonera *Pilcomayo*, informó a su comandante, quien lo condujo al Callao, presentándose al almirante Riveros el 26 de julio, el mismo día en que había despachado por el vapor al sur, su informe del 18 de julio. El comisionado N. F. informó a Riveros que el *Guadiana* desembarcó su carga el 4 de julio en un lugar al sur de Tumbes. Ya con este dato, Riveros ordenó la salida del *Amazonas* llevando a dicho comisionado, con el objeto de apresar o destruir ese cargamento si fuera posible.

De lo anterior se puede concluir que no es cierto que fuera el teniente Riofrío del *Amazonas* quien recibiera la carta del 5 de julio del cónsul de Chile en Panamá, remitida desde Guayaquil, como afirma R. Fuenzalida.

El parte del teniente Riofrío de fecha 31 de julio, indica que el *Amazonas* zarpó del Callao al norte el 19 de julio, navegando fuera de

la vista de costa, llevando a bordo al comisionado N. F., quien le informó que el lugar de desembarco había sido el puerto de Tumbes. En su derrota Riofrío recaló el 22 en la isla Amortajada o el Muerto, y desde ahí se dirigió a Tumbes, puerto en el que dejó en la noche al comisionado N. F. junto con otros dos individuos por seguridad, premunidos de las instrucciones convenientes. En los días 23 y 24 el *Amazonas* voltejeó al NO de la isla recalando en las noches de esos días en Tumbes en busca de noticias, pero al no tener contacto alguno, Riofrío supuso un accidente, dirigiéndose el 25 a Punta Arenas en Ecuador, para comunicarse con el cónsul y acordar la manera de obtener información sobre las tres personas. El *Amazonas* permaneció en el área del golfo, hasta el 26 de julio en que recibe información del cónsul en Guayaquil sobre el viaje del *Lontué* de la P. S. N. C. con destino a Guayaquil procedente de Panamá, con un cargamento de armas. Riofrío esperó la salida del *Lontué* y lo interceptó el 28 de julio frente a Cabo Blanco, realizando la visita y registro sin encontrar contrabando de armas alguno. En la carta del cónsul W. Higgins para Riofrío, le informaba también que el armamento desembarcado en Tumbes, que había sido trasladado a Piura, consistía en 7 000 rifles, 2 000 000 de cápsulas y 36 ametralladoras. Además, que aproximadamente el 6 de julio había salido de Panamá el bergantín colombiano *San Luis*, cargado de armas con destino a Esmeraldas. Luego de la interceptación del *Lontué*, Riofrío regresó a Guayaquil para una visita final, procediendo al Callao, adonde fondeó el 31 de julio. Fue, pues, otra excursión inútil.

El 16 de agosto, el cónsul de Chile en Guayaquil, W. Higgins, oficia al almirante G. Riveros sobre la negativa de los vapores de la P. S. N. C. para llevar correspondencia al Callao, y que para superar esta situación lo hacía vía la Comandancia General de Armas de Arica, pero en sobre dirigido al administrador de la Aduana de este puerto. En esta oportunidad la correspondencia la llevaba el vapor *Islay* de la P. S. N. C. Constaba de tres cartas, dos de las cuales venían de Panamá, y se referían al viaje de la goleta peruana *Enriqueta* con un cargamento de armas, remolcada por el vapor *Mendoza* de la P. S. N. C., hasta la altura de Tumbes, desde donde ya el vapor se dirigió a Guayaquil. Viajaba como pasajero el Cónsul del Perú en Panamá, coronel Larrañaga.

Refería Higgins, que durante la estadía del *Mendoza* en Guayaquil, Larrañaga compró el vaporcito *Isluga*, de propiedad de la Peruvian Guano Company, por el monto de 10 500 pesos fuertes. Este vaporcito llegó a salir de Guayaquil clandestinamente, sin documentos, sin bandera, llegando a decir que lo hizo con la complicidad del capitán de puerto.

El *Mendoza* zarpó de Guayaquil, y al pasar frente a Tumbes, a instancia del coronel Larrañaga, tomó a remolque nuevamente a la *Enriqueta* y la llevó hasta Chimbote.

En su carta a G. Riveros, el cónsul Higgins le manifestaba:

> "Cuanto buque los agentes peruanos fletan en Panamá, gracias a la parcialidad de las autoridades istmeñas y a la venalidad de los capitanes de la P. S. N. C., han logrado su objeto hasta ahora y seguirán lográndolo, y que el único modo de cortar el envío de armas que continuamente se hace del puerto de Panamá a los del Perú sería tal vez el destinar un buque de la escuadra de su digno mando a permanecer en observación en el golfo mismo".

12.6 CASO ENRIQUETA *Y EXCURSIÓN* O'HIGGINS 2[155]

El 9 de setiembre el almirante G. Riveros escribía al ministro de Guerra y Marina, que al tener información sobre el desembarco de armas en Chimbote, según carta del cónsul en Guayaquil del 16 de agosto, ordenó al capitán de corbeta Manuel J. Orella, comandante accidental de la *O'Higgins*, a raíz del viaje del titular J. Montt a Valparaíso con licencia, zarpara para dicho puerto el 6 de setiembre a capturar aquellos contrabandos. Procede aclarar que Orella era el comandante de la goleta *Covadonga*, que ejercía el bloqueo de Chancay. En su lugar asumió el comando de la goleta el capitán de corbeta Pablo S. de Ferrari, que se estaba desempeñando como comando interino de la *O'Higgins* en ausencia de Montt. Este cambio en el comando, originó que la *O'Higgins* zarpara de Chancay el 7 de setiembre. Entre las instrucciones que se dieran a Orella, estaba aquella de ponerse a órdenes del capitán de navío P. Lynch en las aguas de Chimbote, al igual que la *Chacabuco*.

Riveros adjuntaba al ministro copias de las cartas que hasta ese momento había recibido del cónsul en Guayaquil.

El 24 de setiembre, el almirante G. Riveros envía una carta al ministro de Guerra y Marina, en la que le transcribe otra del cónsul en Guayaquil del 23 de agosto, consignando datos adicionales sobre el viaje de la goleta *Enriqueta* tratado en el párrafo 12.5.

Así, el cónsul Higgins ratificaba el remolque de dicha goleta por el *Mendoza*, su capitán Nodder, conduciéndola hasta Pacasmayo, desde donde fue remolcada hasta Huacho o Supe por el *Isluga* que, como se ha visto, carecía de documentos en regla, instando a su captura. Higgins manifestaba en su carta, "la urgente necesidad de mantener una nave en constante permanencia frente a Panamá".

También cita un párrafo de una carta del cónsul R. Rivera J. del 18 de setiembre, que decía:

> "Me anuncia que sigue en el istmo los acopios de armas para el Perú, y que no tardará en salir para la supuestas costas del Ecuador, es decir con remolque seguro a un puerto peruano, una goleta con el nombre de *Manabita* u otro".

El comandante Acc. de la *O'Higgins*, Orella, en su parte al almirante Riveros, de fecha 12 de setiembre, manifiesta haber zarpado de Chancay en la noche del 7 de setiembre, navegando lejos de la costa. El 8 recaló en las islas Guañape, reconoció caleta Chao y en la caleta Santa visitó y registró el buque portugués *Bernardo*, sin novedad. Luego se dirigió a Chimbote en donde encontró varios buques mercantes fondeados, los cuales fueron visitados y registrados sin novedad, incluído el *Coquimbo* del cual se tenía sospechas. No encontró a Lynch, y por lo tanto no se puso a sus órdenes.

Entre los datos obtenidos está el comentario del 1er. ingeniero del *Santa Rosa* referente a la compra por el Perú del vapor *Independencia*, que se encontraba en Panamá embarcando carga sospechosa, y que habría zarpado el 29 de agosto. Por lo demás no obtuvo dato alguno confiable sobre el *Charrúa* y el *Isluga*.

Orella se dirigió luego a Casma, en donde recaló en la noche encontrando solo una balandra y dos lanchas, que inspeccionó sin novedad, pero no estaban el *Charrúa* ni el *Isluga*. Zarpó de Casma y recaló en Huarmey el 10 de setiembre, y al no haber buque alguno, siguió a Huacho, sin novedad. Procedió a Salinas, en donde visitó y registró tres buques, sin novedad. Sin embargo, recolectó cierta información como sigue:

– Desembarco en Huacho de tres cañones de grueso calibre, retrocarga; 4 000 rifles. Todo llevado a Lima en carretas.
– Que los rifles fueron llevados a Supe por un vapor inglés, y los cañones por el *Santiago*.

De Salinas se dirigió Orella a Barranca, y de ahí nuevamente a Huacho en busca del *Isluga*. Frente a Huacho visitó y registró al *Charrúa*, sin novedad. Durante el resto del 11 de setiembre reconoció la costa hasta punta Salinas e islas del grupo de Huaura. Mientras gobernaba hacia el norte, visitó y registró el *Santa Rosa* en tránsito de Chimbote al sur, sin novedad.

Orella decide entonces regresar al Callao para informar y sugerir se tomen medidas de precaución con los buques en el Callao, pues el *Isluga* habría traído 12 torpedos. De no haber regresado al Callao, dice Orella, estaría en viaje a Tumbes y Paita, a la vela, buscando al *Independencia* y al otro barco que dejara el *Santa Rosa* en Panamá cargando armas. Además de pedir nuevas órdenes al almirante G. Riveros. Está claro, entonces, que en esta excursión, la *O'Higgins* solo llegó hasta la caleta de Santa por el norte. Orella concluía su informe como sigue:

> "Es indispensable que uno de nuestros buques cruce constantemente al Norte de Chimbote hasta Tumbes y otro de Chimbote al Sur, porque así el enemigo tendrá más dificultad para conducir a Huancho o al Sur los cargamentos de armas llegados al Norte en épocas pasadas".

El citado *Isluga* fue capturado en Paita el 19 de setiembre de 1880 por Lynch, por carecer de patente de navegación y haber sido empleado en el transporte de armas para el Perú. Fue declarado buena presa. Era de 45 toneladas, andar 8 millas, valor 13 000 pesos plata. Acto seguido el capitán del *Isluga*, el norteamericano Thomas Gaige, presentó su protesta ante el Agente Consular de Estados Unidos en Paita, pues su buque, la lancha a vapor *Isabel* había sido tomada como si fuera el *Isluga*, a pesar de haber presentado el registro respectivo.

F. Yábar en su obra sobre fuerzas sutiles, se refiere a una carta que el coronel Larrañaga escribe el 26 de agosto desde Chimbote al jefe supremo Piérola, informándole haber llegado a Chimbote en el *Pizarro*, su capitán P. Petrie, conduciendo un cargamento de armas, entre las cuales estaban los dos torpedos y lanzatorpedos Ericsson, de que se ha dado cuenta en el párrafo 8.4.3.6. Esta carta de Larrañaga refuta entonces el informe de Higgins sobre su presencia en el *Mendoza*.

En esos días de persecución del transporte de elementos bélicos para el Perú, se dió también un caso insólito. Así, el 14 de setiembre, el cónsul general de Chile en Ecuador, W. Higgins, envía una carta al capitán de puerto de Chimbote, un peruano, solicitándole hiciera llegar lo más pronto posible la carta anexa dirigida al almirante G. Riveros, que comandaba la fuerza naval que bloqueaba la costa peruana entre Chancay y Lurín. La carta anexa era una que enviaba el cónsul de Chile en Panamá, R. Rivera J., fechada 8 de setiembre a su colega el cónsul en Guayaquil, W. Higgins, y cuyo texto decía:

> "Sírvase Ud. por cuanto medio puede ser posible, anunciar al jefe de nuestra escuadra y a cualquier jefe de nave chilena más próximo, que están próximos a llegar a Panamá (en 10 a 15 días más) dos magníficas lanchas torpedos, armadas como la tomada por el *Amazonas,* y que conviene mandar cuanto antes una nave a estas aguas.
>
> También saldrá de un momento a otro, uno o dos buques más con armas y probablemente remolcados por el vapor inglés *Arauco*, que ha llegado de Chimbote con carbón.
>
> De Ud. atto. Firmado *RAMÓN RIVERA JOFRE*.
>
> Contéstese recibo de la presente. Por separado le mando otra carta R. J.
>
> Es copia conforme con su original. Guayaquil, a 13 de setiembre de1880.- El Cónsul General de Chile.- *W. HIGGINS*".

Obviamente, esta carta fue a parar a manos peruanas en Chimbote, y así aparece en el Archivo Piérola, de la Biblioteca Nacional, con el siguiente proveído: "Lima, octubre. Examinado, archívese en la Oficina de Documentos Reservados".

En cuanto a las dos lanchas torpedo, era una noticia errónea, pues ya se ha visto que las dos únicas lanchas Herreshof adquiridas, habían llegado al Callao en setiembre de 1879. La tomada por el *Amazonas*, fue la *Alay,* rebautizada como *Guacolda*.

12.7 EXCURSIÓN AMAZONAS *3 A PANAMÁ: SUS EFECTOS*[156]

En la segunda quincena de setiembre 1880, luego de incorporarse el blindado *Cochrane* al bloqueo del Callao, el almirante Riveros viajó a Valparaíso por razones personales, y dejó el mando de la fuerza naval bloqueadora al capitán de navío Juan José Latorre.

Este jefe, ante instrucciones recibidas del Gobierno, decide el envío del *Amazonas* a la costa norte del Perú y Panamá, decisión que con fecha 5 de octubre comunica al ministro de Guerra y Marina.

La orden de Latorre a Riofrío, indicaba que el *Amazonas* debía reunirse con la división chilena que comandaba el capitán de navío P. Lynch, cuya misión será vista en otro párrafo, a fin de coordinar el envío de una corbeta a Guayaquil y luego a Panamá, para que en dichos puertos el comandante coordinase con los cónsules la captura de elementos de guerra despachados de las costas de Colombia al Perú. De no concretarse la reunión con Lynch, el *Amazonas* cumpliría la comisión expuesta, y como Latorre no pudiera definir la fecha de término de la misma, decía:

> "He dejado a discreción del jefe de la expedición que él mismo fije la época de su reintegro a la escuadra, siempre que de Chile no se le llame por el telégrafo, recomendándole, sin embargo, que siempre deberá tener presente cuánto importa el que el buque a sus órdenes se encuentre pronto por acá, en donde son tan necesarios sus servicios".

En efecto, el 3 de octubre Riofrío zarpó del Callao al norte y durante la travesía reconoció todas las caletas y puertos de la costa, sin novedad, hasta reunirse con Lynch en el puerto de Eten, quien le indicó siguiera a Guayaquil y que luego de contactar con el cónsul, decidiera sobre su viaje a Panamá. Riofrío llegó a Guayaquil el 11 de octubre y cumplida la coordinación con el cónsul, zarpó con el *Amazonas* el 13 de octubre, llegando a Panamá el 17 del mismo mes.

De la llegada y zarpe de este transporte a Guayaquil, el cónsul del Perú en este puerto, F. Meneses O., dio cuenta al secretario de Relaciones Exteriores, P. J. Calderón, mediante notas fechadas 12 y 13 de octubre, respectivamente, pero sin poder precisar su destino.

Llegado a Panamá y efectuada la coordinación con el cónsul R. Rivera J., quedó decidido que el transporte habría de permanecer allí por tiempo indefinido. Esta decisión la comunicaría el cónsul por telégrafo al Gobierno, acondicionada por supuesto a la posterior decisión del almirante Riveros o del propio Gobierno. Riofrío también informó el 20 de octubre por escrito, de la decisión adoptada. Se satisfacía así un planteamiento de Rivera de hacía varios meses, sobre el cual habían opinado en similar sentido el cónsul de Chile en Guayaquil, los comandantes de los dos buques que habían llevado a cabo las excursiones hasta ese momento, y el propio almirante G. Riveros: Que

ese era el único medio para impedir la salida de buques conduciendo elementos bélicos para el Perú, con la excusa de que los despachos tenían como destino puertos ecuatorianos.

El *Amazonas* permaneció en Panamá hasta el 30 de noviembre, cuando por orden del Gobierno zarpó para el Callao, adonde arribó en los primeros días de diciembre. Según J. J. López, con esta ausencia, "la libertad de los embarques peruanos se restableció".

Según informaba Riofrío, a Panamá habían seguido llegando procedentes de Europa y Estados Unidos, importantes cargamentos de elementos bélicos, que sumaban unas 1 500 toneladas, que generalmente eran despachadas a Guayaquil, conformando un burdo ardid. Por otro lado, de sus informes se desprende que la presencia del transporte había neutralizado el envío de armas en varios barcos como: *Manabita*, *Mary*, *Ricarte*, *Vencedora*, *Quito* y *Estrella*, pero todos listos para cargar y zarpar. Confirmaba también que no era cierta la compra por el Perú del barco *Independencia*, sino más bien por un armador colombiano, pero el buque estaba listo para cargar y zarpar. Finalmente, que ante informes de embarques de armas por la isla Cocos, había realizado un viaje por esas aguas, que resultó negativo.

Por otro lado, el cónsul de Chile, R. Rivera J. informaba el 20 de octubre al almirante G. Riveros, de la oportuna llegada del *Amazonas* que había impedido un despacho de armas importante, y agregaba:

> "Hoy, la situación para los agentes peruanos ha cambiado completamente de aspecto con la llegada del *Amazonas*, quedando paralizados los activos trabajos para el envío al Perú de gran cantidad de armas que tienen aquí aglomeradas y que hacen una carga, más o menos de 1 000 toneladas.
>
> Mucho agradezco a V. S. la solícita atención que se ha servido prestar a mis peticiones frecuentes para el envío de una nave de guerra a estas aguas, único modo de hacer respetar aquí los derechos de Chile ante los escandalosos abusos realizados con tanta frecuencia, en abierto detrimento de la neutralidad que Colombia nos ha debido y que no ha querido respetar.
>
> El señor comandante del *Amazonas* me ha manifestado que su permanencia en estas aguas será, más o menos, de 20 días, según las instrucciones que le han sido dadas por V. S. Con una estación de tan corto tiempo, muy poco se logrará en el sentido de que el *Amazonas* ha sido mandado aquí, puesto que una vez de regreso, la remesa de armas para el Perú continuará en grande escala y con mayor actividad para resarcirse de los atrasos que el *Amazonas* le ocasiona.
>
> En atención a estas consideraciones, me permitirá solicitar de V. S. que se prolongue el tiempo de la estación de ese crucero en estas aguas, hasta que pueda ser relevado por otra nave o sus servicios puedan ser innecesarios, bien en caso de una suspensión de hostilidades que conduzca con seguridad a la paz, o bien por la ocupación de Lima u otra circunstancia que no sea para Chile de importancia respecto a la salida de artículos bélicos para el Perú".

Buscando neutralizar el efecto negativo en el embarque de armas por la presencia del *Amazonas*, el cónsul del Perú en Panamá, Larrañaga,

oficia al secretario de Gobierno de Panamá con fecha 22 de octubre, con un enfoque erróneo quizá por su falta de dominio del derecho internacional y de los hechos protagonizados durante 1879 por los transportes en sus viajes a Panamá, como se aprecia de lo que sigue:

> "Un Estado neutral tiene perfecto derecho para permitir que los buques de guerra de los beligerantes entren a sus puertos, con objetos manifiestamente pacíficos; pero una permanencia prolongada es tolerancia que el derecho de gentes condena. En lo general, las potencias neutrales no permiten que los buques armados de los beligerantes permanezcan en sus aguas más de 24 horas.
>
> El transporte de guerra *Amazonas* está anclado en este puerto desde hace cinco días, sin que permanencia tan prolongada haya merecido objeción alguna de parte de los agentes del Supremo Gobierno de la República de este Estado.
>
> No es este hecho, sin embargo, sobre el cual deseo llamar la atención del ciudadano Presidente por el digno conducto de V. S., es sobre un punto de neutralidad convencional, que no está sujeto a dudas ni interpretaciones.
>
> Por el Art. 12º del Tratado de paz, comercio y navegación elaborado entre este país y la república de Chile, está estipulado que 'los buques de guerra de las naciones enemigas de cualquiera de las dos partes contratantes, que a la sazón se hallaren empleados en operaciones hostiles, contra ella, no podrán hacer aguada ni víveres en los puertos o costas de la otra parte contratante'. Esta cláusula fue aclarada por el Art. 2º del Tratado adicional celebrado en Lima el 8 de octubre de 1844 entre los representantes de la Nueva Granada y Chile, señores general Tomás C. de Mosquera y Manuel Camino Vial. Dice así aquella aclaratoria:
>
> "Art. 2º.- El Art. 12º que prohibe a los buques de guerra de una potencia enemiga de Nueva Granada o de Chile, y que a la sazón se hallen empleados en operaciones hostiles contra aquella o esta, hacer aguada o víveres en los puertos y costas de la otra parte contratante, deben entenderse como una regla de estricta neutralidad aplicable a los buques de guerra de ambos beligerantes'.
>
> Y como se me ha asegurado que el señor comandante del *Amazonas* está contratando algunos víveres en esta plaza, denuncio el hecho al ciudadano Presidente del Estado, por el honorable conducto de V. S. a fin de que se impida el embarque de dichos víveres, en cumplimiento de las obligaciones que Colombia tiene previamente contraídas".

Al día siguiente, 23 de octubre, el secretario de Relaciones Exteriores de Panamá. E. Santamaría, oficia al secretario de Gobierno del Estado Soberano de Panamá, Iturralde, y luego de ratificar el intercambio de notas de Larrañaga, dice:

> "He puesto en conocimiento del Presidente de la República, y he recibido de él orden de decir a V. S. lo siguiente, para que sirva de regla de conducta al Gobierno de que V. S. es órgano, siempre que ocurran casos análogos.
>
> Durante la guerra entre Chile y los aliados Bolivia y Perú, se ha tolerado en este puerto, por un sentimiento muy natural de benevolencia y fraternidad, que varios transportes de guerra peruanos no solo hicieran aguada y víveres en él, sino que practicaran otras operaciones en provecho exclusivo de los aliados. La estricta neutralidad que el Gobierno de Colombia se ha impuesto como norma de conducta durante la expresada guerra, exige la práctica de la misma tolerancia respecto de la República de Chile.

En consecuencia no es posible acceder a la solicitud o reclamación que el Cónsul General del Perú en esta ciudad ha elevado al Gobierno del Estado, a efecto de que se prohiba el embarque de los víveres que, según se ha asegurado al referido Cónsul General, se están contratando en esta ciudad para el servicio del transporte de guerra chileno *Amazonas,* anclado en este puerto hace ya seis días.

El Poder Ejecutivo Nacional lejos de mirar con desagrado la presencia del *Amazonas* en este puerto, se complace en ello, y ojalá la prolongara hasta la conclusión de la guerra, para que el Gobierno de Chile se convenciera de la sinceridad del de Colombia, cuyo anhelo no es ni ha sido otro que el que los beligerantes lleguen a una solución pacífica y honrosa para ambas partes, y que el triste espectáculo de despedazarse y empobrecerse, que están dando tres repúblicas hermanas en este continente, cese y no vuelva a presentarse nunca en parte alguna del territorio poblado por la familia hispano-americana.

Los principios del derecho de Gentes no son absolutos; son modificables según las circunstancias. En este continente, poblado de repúblicas hermanas, que se rigen por instituciones democráticas no pueden aplicarse las mismas reglas que entre las naciones del viejo mundo, todas ellas de diverso origen y gobernadas por diversas instituciones.

Por otra parte, los tratados públicos obligan solo a las altas partes que intervienen en ellos, y compete únicamente a una de las dos reclamar sobre las infracciones que hayan podido sufrir del lado de la otra; así, en los que existen actualmente entre Colombia y Chile, no puede admitir que el señor Cónsul General del Perú reclame contra su infracción por parte de Chile; correspondería únicamente al Gobierno de Colombia hacer las gestiones del caso, si así lo exigiera la justicia y los deberes de la neutralidad, del mismo modo como correspondería hacerlo al de Chile, si las cosas pasaran en sentido contrario".

Larrañaga pudo constatar la influencia negativa para el embarque de armas por la presencia del *Amazonas*, informándola al secretario de Estado de Relaciones Exteriores, P. J. Calderón, con fecha 25 de octubre, en los términos que siguen:

"Desde el día 17 del presente mes (octubre) se encuentra en esta bahía el transporte de guerra enemigo *Amazonas*. Esta permanencia prolongada es, sin duda, contraria a un principio de Derecho Internacional, que se opone a que los buques de guerra de las naciones beligerantes queden en los puertos y costas de los neutrales por más de 24 horas.

Preparado estaba yo para recordar esta circunstancia importante al Gobierno de Panamá, cuando pude cerciorarme de que el comandante del *Amazonas* estaba contratando una cantidad grande de provisiones con casas de comercio establecidas aquí. Entonces dirigí al señor Secretario de Gobierno del Estado, órgano oficial del Presidente, el oficio que impreso (copia), encontrará V. S. adjunto a esta nota.

Según el tratado celebrado entre Nueva Granada (hoy Colombia) y Chile, ningún buque de guerra que esté empleado en operaciones hostiles contra una de las partes contratantes, podrá hacer aguada ni víveres en los puertos de la otra; pero como el artículo en que tal acuerdo se estipulaba establecía uno como privilegio, los plenipotenciarios respectivos convinieron en hacer

> extensiva a ambos beligerantes la doctrina mencionada; de suerte que, en un caso como el presente, estando Chile en guerra con el Perú y Bolivia, la prohibición de no hacer víveres ni aguada en puertos colombianos afecta a estos tres países.
>
> Hasta el momento en que escribo a V. S. aún no se me ha comunicado la resolución del Gobierno. Si hubiese tiempo antes de la salida del vapor para el Sur, transcribiré a V. S. lo que se me diga en respuesta.
>
> Ruego a V. S. que imponga del contenido de este oficio a S. E. el jefe Supremo de la República".

Obviamente, era un intento legítimo de Larrañaga para neutralizar la presencia del *Amazonas*, sobre todo cuando había varios cientos de toneladas de elementos bélicos por embarcar y enviar al Perú, pero que hubo de tener en consideración su probable rechazo, dado que durante todo el año 1879 habían estado en Panamá buques transporte de la armada peruana embarcando elementos bélicos, víveres, aguada y otros, los cuales debieron ser sujetos del tratado mencionado, lo que no ocurrió.

Al respecto, el comandante Riofrío en su informe del 30 de octubre al almirante Riveros, manifestaba que:

> "El Presidente, señor (Rafael) Nuñez, está en Panamá, y tiene buena actitud hacia Chile; ha desechado reclamos de Larrañaga como: exigía la salida inmediata del *Amazonas*; que no embarcase víveres frescos, parece que hizo referencias a las estadías del *Oroya*, *Talismán*, *Chalaco* y *Limeña*; y el *Rímac* en Guarachiné".

Posteriormente el mismo Riofrío, en su informe del 19 de diciembre manifestaba:

> "Autoridades peruanas y algunas panameñas han hecho de todo para que el buque se aleje de estas aguas. El cónsul reclamó oficialmente, pero el reclamo fue desestimado por el Presidente".

Y que para evitar reclamos, el *Amazonas* zarpaba todos los días y permanecía fuera de las aguas territoriales por 12 horas; en las noches dejaba botes de ronda tripulados por residentes chilenos.

En realidad no abundan noticias de fuente peruana sobre salidas de otros buques con armas para el Perú, además de las mencionadas en esta sección, para satisfacer los perentorios pedidos de parte de Piérola. Más aún, luego del retiro del *Amazonas* de Panamá y después de la ocupación de Lima, no hay información sobre lo que pasó con todos los elementos bélicos acumulados en Panamá, es decir, si fueron remitidos al Perú y cómo para atender los requerimientos de la guerra que se siguió librando por dos años más, a excepción de lo que menciona J. López: "que la libertad de los embarques peruanos se restableció", pero sin detalles. Tampoco se ha podido precisar el inventario de todo lo que compraba el Perú en Europa y Estados Unidos, y a cuánto ascendió el costo de su adquisición. Es difícil aceptar la mención de Basadre en cuanto a que por el istmo pasaron cerca de 300 000 fusiles.

En su obra, G. Bulnes emite una conclusión válida:

> "En resumen las correrías de las naves chilenas a los mares del Norte del Perú y del istmo de Panamá no produjeron resultado efectivo, porque no consiguieron capturar ninguna de las embarcaciones que hacían el tráfico de las armas con que Piérola dotaba el ejército destinado a la defensa de la capital. Fueron, sin embargo, necesarias como medida de precaución y de previsión".

12.8 ALGUNOS TEMAS ECONÓMICOS, LOS PAÍSES DE AMÉRICA CENTRAL Y LA PRENSA EN PANAMÁ[157]

Así como el ex cónsul L. E. Márquez tuvo que enfrentar multitud de problemas de orden económico para cumplir con los servicios portuarios, de transporte por el ferrocarril Colón-Panamá, de almacenamiento, y los muy importante con la prensa local en el campo de las operaciones sicológicas, ellos no fueron tan agudos como lo que hubo de enfrentar Larrañaga.Tampoco estuvieron ausentes los de derecho internacional y de relaciones públicas.

En 1879 el transporte marítimo de los pertrechos bélicos directamente al Callao, se satisfizo mediante los transportes nacionales y ocasionalmente en vapores de la P. S. N. C. En el periodo de Larrañaga, a todos aquellos gastos hubo de agregar otros por fletamento de vapores, veleros y su remolque por vapores de la P. S. N. C. y, por supuesto, aquellos referidos a las operaciones sicológicas. Se puede afirmar que los capitanes de los vapores de la P. S. N. C. se mostraron "más colaboradores".

Larrañaga envió frecuente correspondencia a Lima requiriendo el envío de dinero para pagar compromisos por todos aquellos servicios descritos, más otros ocasionales por adquisición de pertrechos en el mismo Panamá.

En capítulos anteriores se ha tratado brevemente cómo se obtuvieron recursos financieros para atender la compra de pertrechos bélicos de diversos tipos, y otros gastos administrativos de variada índole. Así se ha mencionado la creación el 7 de abril de 1879, de la "Junta Central Administradora de Donativos para la Guerra con Chile", y sus logros; la colecta de objetos y su conversión en dinero realizada por señoras a pedido de la Municipalidad de Lima; la erogación de alhajas, oro y plata hecha por las iglesias de Lima; la colecta especial para la adquisición del blindado *Almirante Grau*; las leyes tributarias de noviembre de 1879 y otras medidas dictadas por Piérola ya en el Gobierno, entre las que se encuentra el empréstito de la Iglesia en junio de 1880, que con el consentimiento de obispos, autoridades de conventos y altas dignidades eclesiásticas, entregó en "calidad de préstamo al Estado todas las alhajas y objetos de oro, plata y piedras preciosas que no fuesen absolutamente necesarias para el uso del culto", que se convirtió en dinero mediante

una operación bancaria. A todo esto habría que agregar otras tratativas por el guano y salitre, préstamos de Grace y otros.

Piérola recibió numerosas cartas de peruanos residentes en Europa sobre encargos para la compra de elementos de guerra. Así, desde París, un tal J. J. J. le escribía con fecha 5 de marzo de 1880:

> "las dificultades que he debido salvar para remitir todos los elementos que envié antes que el Gobierno tuviera a bien nombrarme comisionado para el envío de elementos de guerra, y sobre todo buques, que ha sido mi más seria preocupación".

Más adelante menciona que:

> "Recibí el encargo del Gobierno para comprar elementos de guerra, que sin duda habrían costado centenares de miles de libras y para lo cual se llegó a mandarme hasta 150 000 libras esterlinas... Dentro de pocos días estaré en aptitud de formar una razón exacta de los elementos que están listos y de los que están fabricando y que deben servir al país contra el invasor de su territorio... Además de los rifles, cartuchos, etc., que hace tiempo están en Panamá y de lo que el Gobierno tiene conocimiento, tal vez antes que Ud. reciba la presente habrán llegado al Callao 1 000 rifles y 2 000 000 de cartuchos que he ordenado se embarquen en un buque ligero que debe salir de California. Los demás elementos bélicos los pensaba mandar cuando estuvieran concluidos los cañones Krupp, Armstrong y ametralladoras, en un buque que pudiera burlar la vigilancia de los chilenos, pero como Ud. me ha relevado del encargo que tenía del Gobierno, el señor (Toribio) Sanz se encargará de ello".

Toribio Sanz, en carta a Piérola fechada en París el 15 de marzo le manifestaba entre otras cosas lo que sigue:

> "Ha llegado a París el general Prado, lo he visto, me ha hablado en el sentido que todo su interés, es porque se compren buques para combatir a nuestros enemigos; está entusiasta con un monitor que existe en los Estados Unidos (debía ser el *Stevens Battery* del que ya se ha comentado en párrafo anterior) que puede estar listo dentro de unos meses, cuyo costo calcula 1 200 000 dollars. Ya tenía (Sanz) noticia de ese buque, al que le puso Muñoz defectos. Trataré este punto con Muñoz y nada más que con él. Dice el general que ningún inconveniente tiene en servir contra Chile, mandando Ud. que ha lamentado la resolución, pero que ya hecha, lo que conviene al país es contraerse a la guerra extranjera. Ha tratado de sincerar su salida del Perú, porque allí nada podía hacer y sí mucho en el extranjero, teniendo recursos para buscar artículos de guerra. Este es su tema sostenido".

Más adelante Sanz refiere:

> "Si logro obtener algún fondo, márqueme Ud. el orden de su empleo, teniendo presente que si podemos conseguir buques grandes, creo pensará Ud. que su adquisición debe preferirse. Ofrecen varios; no se puede hacer caso, porque hasta ahora todo ha sido movido por el deseo de ganar grandes comisiones, pero quién sabe si pueden resultar algunos aceptables... Canevaro ha ofrecido poner a mi disposición algunos artículos que están en construcción y prontos a concluirse; él tiene lo necesario para su completo pago, pero para los gastos posteriores nada hay; ¿cómo me proveo de fondos para esa necesidad indispensable?"

Por otro lado, el ministro Plenipotenciario del Perú en los países del Plata, A. V de la Torre, escribía al general La Puerta el 22 de noviembre de 1879 desde Buenos Aires:

> "Nada, nada puede hacerse sin plata. Chile ha comprendido, repito, la máxima de que la guerra se hace con dinero, y sus representantes han 'derramado y derraman el oro' de un modo, según me aseguran, que Ud. no podrá figurarse. Entretanto, ni yo ni los empleados de la Legación tenemos materialmente para comer".

También desde París, el 16 de enero de 1880 don Juan M. de Goyeneche, que era ministro en Francia desde el gobierno de Prado, escribía a Piérola:

> "Al país entero se le puede felicitar por este desenlace que ha sabido hallar a nuestras fatales desgracias, desenlace que puede dar por resultado la salvación de nuestra honra y de la integridad de la patria; pero a Ud. lo compadezco, amigo mío, pues le han echado encima una carga espantosa, dándole la herencia de tantos desaciertos, de tanto desorden y de tantas calamidades como se han venido sucediendo de largos años atrás... Tan luego que sepa oficialmente el cambio de régimen y Gobierno que se ha realizado, pondré a la disposición de Ud. a fin de que, con toda libertad, dé a otras personas que quizás sirvan mejor al país... conforme a los usos diplomáticos".

Al referirse a su amigo Bogardus, expresaba:

> "Y lo que habría que hacer para remediarlas (las dificultades) y lograr los poderosos elementos que de aquí se pueden sacar en pro de la santa causa que defendemos".

Simón G. Paredes, desde París, el 16 de enero de 1880, escribía a su amigo y sobrino Piérola, entre otras cosas:

> "Blindados.– Hoy he recibido carta de nuestro Cónsul General en Portugal don G. Aparicio Alvarado, diciéndome que ha conseguido quién le ofreciera varios buques de guerra, de hierro, de primer orden, y un acorazado de ocho cañones de grueso calibre, de 3 000 toneladas de registro, de 12 a 14 millas por hora, y que el negociante se compromete a entregarlo en el Callao, si se quiere".

Luego de mencionar las preguntas que hiciere sobre el buque dice:

> "He dado aviso al señor Goyeneche, quien me ha manifestado el vivo deseo de que la respuesta de Aparicio sea favorable para mandar practicar el reconocimiento por los señores Muñoz y Delboy... Mientras tanto continúan las diligencias para la compra de tres blindados pertenecientes a la Turquía. He oído decir que esos buques son de las condiciones del *Huáscar*, mandados construir por Chile, quien por no haberlos podido pagar, permitió que los vendieran al sultán.
>
> Creo que no debe comprarse ninguno que no sea superior o igual, cuando menos al *Cochrane* o al *Blanco Encalada*. Esta operación está algo entorpecida porque mientras los agentes de Goyeneche trataban el negocio, hacían lo mismo los agentes del señor Pflucker, y unos y otros hacían oposición y competencia. Se trata de salvar esta dificultad. La poca discreción de la prensa de Lima, que publicó el objeto de la venida de Pflucker hace mucho daño, porque se halla muy espiado por los chilenos".

Finalmente está la carta del capitán P. H. Petrie, de la P. S. N. C., quien el 8 de mayo de 1880, desde Ancón, escribe a Piérola el fracaso de un transporte de armas desde Panamá en los primeros días de mayo a raíz de la interferencia realizada por el cónsul de Chile en dicha ciudad para el embarque de los elementos bélicos, justo en el día que zarpaba con el buque. En una parte de su carta manifestaba a Piérola:

> "Yo escribí al coronel Larrañaga avisándole del mal éxito de la empresa, proponiéndole lo conveniente que sería fletar una nave pequeña y aun dos que dejaran el fondeadero antes de nuestro próximo arribo, y que después de dos o tres días se reunieran en la isla de Bona, donde yo puedo pasar, embarcarlos y cargar con todo sin que nadie se aperciba. Si hace esto estoy seguro de traer todo para acá, y espero que así lo hará.
>
> Luego de referirse a los desembolsos en que incurriera y la solicitud de su reintegro, concluía:
>
> "El jueves próximo (13 de mayo) zarparemos nuevamente para Panamá, y creo que V. E. podrá contar conmigo para traerle la carga y entregarla sin novedad en sus puertos".

Es un capítulo interesante de la guerra que ojalá en el futuro alguien pueda determinar con exactitud lo que todas estas y otras medidas económicas y financieras, representaron para la conducción de la guerra, y la totalidad de lo que se compró en el país y en el extranjero.

Pero la situación que enfrenta Larrañaga en Panamá, en cuanto a disponibilidad de fondos, revela lo crítico de la situación, que se reflejaba a su vez en la eficacia para el envío de pertrechos bélicos al Perú. A veces podía cancelar los servicios en efectivo, y en otras tenía que recurrir al giro de letras a ser satisfechas en Lima. Pero la interrogante se mantiene. ¿Cómo se atendió toda esa operación después de la captura de Lima al afectarse el funcionamiento de los canales financieros y del comercio exterior hasta noviembre de 1882?

Al respecto, Basadre comenta que al asumir Montero el Gobierno, nombró a Francisco Rosas como ministro en Francia, quien en noviembre de 1882 celebró una transacción con una firma alemana representante de tenedores de bonos alemanes, obteniendo la suma de 900 000 marcos, de los cuales prácticamente la mitad los empleó en comprar armamento y enviarlo a Estados Unidos, según instrucciones recibidas. Sin embargo, Basadre también comenta que el primer despacho fue para Buenos Aires a mediados de diciembre de 1882. Además, que en Europa estaban almacenados pertrechos adquiridos en la época de Piérola, y que Rosas también trató de movilizarlos al Perú vía Argentina y Bolivia. Comenta también, que el Gobierno argentino se mostró benévolo en dejar transitar estos pertrechos como si fueran maquinarias. Hubo otros envíos entre abril y octubre de 1883. Esto explicaría una parte de los envíos, pero nada se conoce de aquellos por la vía de Estados Unidos y Panamá, hacia la costa peruana.

En todo ello, por supuesto, estuvo de por medio la confianza de los acreedores en el Gobierno peruano. Un ejemplo, aunque simple, bastará para apreciar su importancia.

En primer término hay que mencionar que se ha hecho referencia varias veces al Sr. Henry Ehrman y al respecto cabe aclarar que ya desde agosto 1879 había comenzado a actuar, junto con su socio J. G. Lewis como agente del Perú en Panamá, para intervenir en los embarques desde este puerto.

El 29 de enero de 1880, Ehrman en carta a Piérola le confirmaba el viaje de Larrañaga a Lima, como también sobre obligaciones económicas, y el fletamento, por orden de Larrañaga de dos veleros para conducir armas a Paita: uno de 70 toneladas. y el otro de 100 toneladas.

Por otro lado, el 4 de febrero, el 21 de abril y el 28 de abril, Lewis también escribía a Piérola, a nombre de Ehrman. En la del 21 informaba haberse enterado el 14 del bloqueo del Callao a partir del 10, lo cual había hecho variar los envíos al Perú hasta nuevas instruccciones, y en la del 28 solicitaba el reintegro de $10 383,45 por diversos conceptos, concluyendo con que la cantidad de armamento almacenado en Panamá "era muy considerable".

El 5 de octubre de 1880 Larrañaga informaba al secretario de Guerra sobre el abono de 4 000 incas de plata a un señor Burt, superintendente del Ferrocarril de Panamá por servicios prestados en el embarque de pertrechos en los veleros *Enriqueta* y *Elvira*. En vista de que el citado Burt debía viajar a Nueva York el 6 de octubre, pidió al Sr. H. Ehrmann el abono de los servicios prestados para el primero de los veleros, y al cónsul por lo mismo para el segundo. Según Larrañaga, Ehrmann se negó "porque tiene desconfianza del Gobierno y no quiere desembolsar nada a su cuenta, a pesar de que el Sr. Reyes le remitió para eso nada menos que 15 000 pesos en plata, cuyo empleo él ignora". Probablemente Larrañaga se refería a las operaciones a que se refiere el ministro del Perú en Estados Unidos, J. C. Tracy quien en una carta desde Nueva York del 21 de setiembre de 1880 al cónsul del Perú en Panamá, Larrañaga, en respuesta a su carta del 7 de setiembre, al referirse al comisionado de la República José J. de los Reyes, le decía como sigue:

> "Si es cierto que el señor Swayne no se prestó tan generoso como patriota, a dar una gruesa suma para gastos extraordinarios del embarque en la *Enriqueta*, no es menos cierto que en esta ciudad el señor Reyes pagó al señor Lewis 15 000 pesos que su socio el señor Ehrman le pedía de Panamá, por idénticos gastos de aquella remesa".

Esa suma entregada por José J. de los Reyes formaba parte de un total de $192 374,26 que había recibido de Tracy después de que este realizara una operación financiera con W. R. Grace & Co.

Larrañaga solucionó el problema girando letras por los 4 000 incas contra la Secretaría de Guerra, y esperaba que Piérola aprobase tal procedimiento.

Después de la relación con Ehrman arriba citada, llama la atención la cita por "desconfianza" que hace Larrañaga en su carta del 5 de octubre, pues en la misiva que Ehrmann dirigiera a Piérola el 24 de junio 1880, le demuestra respeto, amistad y consideración, al referirse a embarques y otras obligaciones monetarias que él asume, y que espera le sean satisfechas. Pero en un párrafo de su carta le hace notar que:

> "Aunque Ud. lo sabe, bueno es hacerle notar que Larrañaga vino sin fondos, pues habiéndole encargado varias personas de aquí caballos, trajo cinco que regaló a las personas que se los habían encargado. Estos obsequios le costaron mucho dinero, pero él creyó conveniente a los intereses del Perú no recibir el valor de ellos.
>
> Aprovecho esta oportunidad para hacer mención de que uno de estos caballos, un hermoso alazán, se lo presentó al que escribe (Ehrman) a nombre de usted, por cuya fineza a usted son mis expresivas gracias".

Fue una iniciativa interesante de relaciones públicas por parte de Larrañaga a su llegada a Panamá, pero si bien anteponía su patriotismo ante cualquier situación económica personal desventajosa, no sucedía ni sucede lo mismo con los comerciantes, cualquiera sea el campo y la época de que se trate.

Y ya que de Larrañaga se trata, es apropiado también recordar que él fue nombrado cónsul por decreto supremo del 26 de noviembre de 1879, y que el 16 de febrero de 1880 un nuevo decreto supremo firmado por Piérola lo ratificaba en dicho nombramiento, y ordenaba a la Secretaría de Hacienda le abonase los sueldos devengados, gastos de viaje e instalación, conforme a los dispositivos legales vigentes.

En el campo de las relaciones diplomáticas, en relación con el envío de armas al Perú desde Panamá y desde los países de América Central, simpatizantes de la causa aliada, tambien hubo aspectos interesantes.

Así, don Tomás Lama había sido nombrado el 12 de abril de 1879, ministro residente de la República en los países de Centroamérica, dándosele una serie de instruccciones que le sirvieran de norma en el desempeño de su misión. Una de ellas se refería a la probabilidad de tener que sacar algunos de los elementos de guerra procedentes de Europa y Estados Unidos, que podrían experimentar dificultades por el accionar de los agentes chilenos.

Otra se refería a la presentación de una solicitud confidencial a esos Gobiernos, en especial de Costa Rica, para usar su bandera. Otra era el arreglo del pago de la deuda que tenía Costa Rica con el Perú de unos 159 250 pesos fuertes, que debía manejar con tino.

De Costa Rica pasaría a San Salvador que poseía 10 000 rifles,

cuya compra negociaría. Finalmente, Lama debía fomentar las buenas relaciones en todo sentido, con esos países.

El Protocolo que arregló la deuda con Costa Rica fue firmado en San José el 27 de julio de 1879, y aprobado por decreto supremo del 19 de setiembre de 1879. En esencia, Costa Rica reconocía la deuda y se comprometía a honrarla en cinco cuotas, la primera de las cuales sería en efectivo a la firma del Protocolo, y las otras cuatro en pagarés que vencerían el 31 de julio, el 31 de agosto, el 30 de setiembre y el último en octubre.

Otra extensa carta Reservada del 10 de julio de 1879, del ministro Lama al ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, aparece la verdad de lo ocurrido con la famosa deuda. Lama le manifiesta que espera haya comprendido que los términos del Protocolo "no es expresión de la verdad", y que:

> "No ha tenido más objeto que salvar las apariencias, a fin de que, ni en el país (Costa Rica), donde este Gobierno tiene numerosos enemigos, ni fuera de él, aparezca Costa Rica suministrando al Perú elementos de guerra, ni aun en pago de su deuda, quebrantando la neutralidad que se cree obligado a guardar, no tanto por consideraciones a Chile, sino por el temor de que los otros Estados, con los que tiene interrumpidas sus relaciones, saquen partido de este hecho para dañarlo".

Explica luego que el verdadero arreglo consiste en lo siguiente:

> "El Gobierno de Costa Rica, o más bien el general Guardia, proporciona al Representante del Perú 5 500 rifles Remington, modelo español, calibre 43, bayoneta triangular, al precio de 19 pesos (oro americano) cada uno, y 1 159 000 cápsulas del correspondiente calibre, al precio de 35 pesos cada millar. De estos entrega, o mejor dicho, pone a mi disposición en Punta Arenas, 1 000 rifles iguales a la muestra que remití a ese Ministerio por conducto del capitán de puerto del Callao, dando aviso a V. S en mi oficio del 25 de junio, y más de 200 000 cápsulas.
>
> Los restantes 4 500 rifles y 959 000 tiros serán entregados en Panamá, en la primera quincena de Agosto próximo, a la persona o agente que yo designe, habiendo marchado a Nueva York con el objeto de activar la pronta y oportuna remisión de este armamento y allanar cualquier dificultad que pudiera sobrevenir, mi agente o comisionado especial, el que partió de San José el 25 del pasado (junio).
>
> Ha sido condición (*sine qua non*) el que se guarde de este negocio el más profundo misterio; condición en que he convenido naturalmente, no solo por consideración a los motivos que ha tenido en cuenta este Gobierno, sino también por propia conveniencia, en previsión de las dificultades que pueden ocurrir en Panamá, en el tránsito por ese lugar del armamento".

Después de explicar la participación de un general Vásquez y la notificación respectiva al cónsul peruano Márquez en Panamá, dice:

> "En resumen, debo decir a V. S. que los pagarés a que se refiere el arreglo de que dí cuenta en mi oficio del 28 de julio, no han tenido otro destino que figurar en las oficinas del Estado como cancelación de la deuda; pues fueron

devueltos inmediatamente con el endoso en blanco, de modo que la única suma en efectivo recibida por mí es la de 6 757 pesos 75 centavos, moneda de Costa Rica que, con el descuento de 9% que cubre en cambio de la moneda fuerte, equivale 6 049 soles, que servirán para cubrir los gastos que ocasione la traslación a Panamá del armamento de Punta Arenas, de que daré cuenta oportunamente".

Finalmente, Lama expresaba a Irigoyen:

"Antes de concluir este oficio, debo participar a V. S. que aquí aparece una remesa hecha por este Gobierno al nuestro, en mayo de 1867, de 4 500 pesos en pago de un año de intereses, en una letra de cambio por 22 500 francos, a cargo de los señores Tourmon & Co. de Burdeos, como aparece de la copia que acompaño. La casa que giró la letra, de quien he tratado de tomar informes, me asegura que efectivamente se hizo el giro, pero no sabe si la cantidad fue cobrada; pero me ha ofrecido preguntar a Burdeos y participarme la contestación. Yo creo que no hay noticia en ese Ministerio, ni en el de Hacienda, de este incidente que ha rebajado la deuda en esa suma".

Este oficio de Lama fue transcrito al secretario general del supremo director de la Guerra, general Prado, el 11 de agosto de 1879.

El 13 de enero de 1880, Lama informaba desde Panamá al secretario de Relaciones Exteriores, como sigue:

"Aunque en el oficio que tuve la honra de dirigir a V. S. con fecha de 5 de enero, al manifestar los nuevos motivos que habían determinado mi intempestiva venida a Panamá, le indicaba mi intención de regresarme inmediatamente con dirección a Guatemala, he variado de próposito a consecuencia de varias conferencias que he tenido con el señor Larrañaga, nuestro Cónsul General en Panamá, y he resuelto ir primero a Costa Rica.

El objeto de esta medida es determinar al Presidente de aquella República a permitirnos llevar a uno de sus puertos nuestros armamentos, a fin de tenerlos allí en depósito hasta que sea posible transportarlos al Perú. Esta medida, a más de facilitarnos el tránsito por el istmo, de nuestros armamentos, puesto que vendrían con dirección a los puertos de Centro América, nos ofrecería la ventaja de transportarlos sin llamar la atención y con seguridad cuando llegase el momento de llevarlo a nuestras costas.

Este pensamiento producirá sin duda los mejores resultados si el Gobierno de Costa Rica ha efectuado ya, o se determina a efectuar pronto, el pensamiento de crear un nuevo puerto en un punto de la costa muy aparente, llamado el Coco, y declararlo puerto franco, siendo el objeto de mi visita el de procurarr que se efectúe este proceso.

Si esta determinación merece la aprobación de V. S. y surte los efectos que me propongo, quedarán satisfechas en parte mis aspiraciones, reducidas a que mis servicios a mi patria, en sus actuales críticas circunstancias, sean de alguna utilidad.

Dígnese V. S. poner el contenido de este oficio en conocimiento de S. E. el Jefe Supremo y recabar su aprobación".

Meses después el mismo Tomás Lama, informaba el 26 de julio de 1880 al secretario de Relaciones Exteriores acerca de los arreglos hechos con el presidente de Honduras en ocasión de su visita a Guatemala, respecto a la guerra con Chile.

Nuevamente, el 28 de setiembre, Lama daba cuenta al mismo secretario, sobre el primer resultado de sus gestiones para el envío de 1 000 rifles Remington con su parque de munición adquiridos a través de Honduras, y que salieran de Nueva York el 31 de agosto y que debieron llegar a Panamá el 15 de setiembre. Al respecto aclara:

> "Este contingente debía haber sido puesto a disposición de nuestro Cónsul General, el coronel Larrañaga; pero este funcionario me dice, en oficio del 9 de setiembre, que toda intervención del señor Lefebre (que es el agente con quien debía entenderse, por serlo del Ministro Soto de Honduras, que es el que nos facilita este armamento), sería perjudicial por ser enemigo del Perú; que ha abusado de su destino de agente de la P. S. N. C. para causar embarazos en casos análogos, descendiendo hasta hacer el papel de delator; concluyendo por decir que no le es posible entenderse con tal sujeto.
>
> Impuesto el general Barrios y el señor Soto de este inconveniente, han acordado conmigo hacer venir hasta el puerto de San José este contingente, para que lo tome de allí, sin ningún inconveniente, el buque que debe conducirlo, y en este sentido se han impartido las órdenes y avisos del caso.
>
> Por lo demás, me he abstenido de adelantar mas en este asunto, hasta recibir las órdenes e instrucciones de V. S."

Pero el 7 de octubre Larrañaga oficia al secretario de Guerra, remitiéndole copia de un oficio reservado del ministro Lama, y agrega:

> "Como el señor Lefevre es enemigo nuestro, vime en el caso de rehusar su intervención en el asunto de las armas que me ofreció el señor Lama, y como no hay por el momento otro modo de evitar esa intervención, se ha dispuesto que los 1 000 rifles sigan al puerto de San José de Guatemala, en donde quedan a nuestra disposición.
>
> Este incidente ha venido a sugerirme una idea excelente en las actuales circunstancias para obviar las dificultades innumerables contra las que aquí se han estrellado con frecuencia nuestros propósitos de remitir elementos al Perú. En Panamá no contamos con las autoridades y el Gobierno, y el puerto es siempre visitado por numerosas embarcaciones. Además los enemigos tienen modos diversos de espiar nuestros movimientos en la bahía. Todas esas dificultades conspiran para estorbar la remisión de elementos de guerra y nos colocan en situaciones tales, que demandan un crecido número de gastos, sin que basten, en algunos casos, mi prudencia y mis esfuerzos para conseguir el sigilo que el asunto requiere.
>
> La única manera que hay, sin duda, de evitar ese cúmulo de contrariedades es esta: disponer que todos los elementos que vengan al istmo sigan directamente al puerto de Guatemala. Allí contamos con la protección oficial del Presidente general Barrios, y el puerto es magnífico para la operación.
>
> Por lo pronto tenemos allí los 1 000 rifles de que habla el señor Lama; y si S. E. el Jefe Supremo lo aprueba, enviaré por ellos a una persona de confianza o iré yo mismo. Hacer otro tanto en lo sucesivo sería no solo bueno sino quizá necesario para evitar contrariedades. Aguardo respuesta favorable de V. S."

Sin embargo, conviene recordar que los primeros 1 000 rifles fueron conducidos al Perú en el transporte *Limeña* en agosto de 1879, y los otros 4 500 lo fueron en el transporte *Oroya* en setiembre de 1879.

Desde su llegada a Panamá en 1879 para desempeñar el cargo de cónsul general del Perú, L. E. Márquez buscó influir en los redactores de los periódicos locales para que sostuvieran la causa aliada. A junio había conseguido dos gratuitos defensores: *El Amigo del Pueblo* y *El Cronista*. Trató de conseguir la imparcialidad de dos antialiados: *La Estrella de Panamá* y *El Precursor*, e incluso les ofreció una subvención que debía ser autorizada por el Gobierno. Desde mayo de 1879, Márquez había sugerido tener un periódico propio. Lo veía como la única manera de asegurar los intereses peruanos y su buen nombre. Durante su presencia en Panamá, Miró Quesada logró un arreglo con *La Estrella de Panamá* acerca de una subvención. No se conoce el monto ni tampoco el cumplimiento de la citada subvención.

En uno de sus primeros informes a Lima, Larrañaga comentaba que el ex cónsul L. E. Márquez obtuvo autorización del Gobierno para subsidiar al periódico *El Hispano Americano* para que apoyase la causa aliada. Larrañaga tampoco se quedó a la zaga, como se evidencia por una carta de Ehrman a Piérola del 29 de enero de 1880, al comentar que por su recomendación había comprado la imprenta de *El Hispano Americano*, por $1 210, que él había pagado, y por supuesto pedía su reintegro.

El señor C. Norman Guice, en un minucioso trabajo de investigación en el Archivo Piérola, publicado años atrás por la Wayne State University de Detroit, Michigan, ofrece un artículo cuyo título traducido al español es, "Dando una voz al Perú: Federico Larrañaga y *El Canal de Panamá* (nombre del periódico)".

Guice describe el esfuerzo y éxito para lograr el objetivo de fundar y dirigir ese periódico en las buenas y en las malas. *El Canal* fue fundado el 23 de marzo de 1881, publicándose tres veces a la semana en tres idiomas: español, francés e inglés. En su línea periodística estaba la defensa de los intereses del Perú, de la figura de Piérola, con quien Larrañaga casi nunca logró establecer comunicación después de la captura de Lima, y el apoyo a De Lesseps en su proyecto del canal. *El Canal* concluyó su misión a mediados de abril de 1883, reapareciendo en junio del mismo año, pero bajo otra dirección.

Guice termina su interesante artículo como sigue:

> "Este 'anacronismo viviente' se las ha ingeniado por casi más de dos años para dar a su nación y a su partido una voz desde Panamá. Después del largo período de la guerra y llegando ya a su fin la ocupación chilena, podía Larrañaga retornar al Perú sin temer ya que el Perú se quedase sin voz".

En este campo de las operaciones psicológicas no cabe duda que Larrañaga tuvo una concepción válida de la guerra y acción psicológicas, similar a la de Márquez, quien desde junio de 1879 propiciara la fundación de un periódico propio.

Larrañaga falleció el 28 de mayo de 1884, y el *Panama Star and Herald*, que experimentase durante esos años la competencia de *El Canal*, escribía el 17 de junio de 1884:

> "El eminente y más que valioso servicio del coronel Larrañaga durante la guerra, para enviar a su país los pertrechos de guerra a pesar de la vigilancia de los cruceros chilenos, se le recuerdan aún con gratitud".

13. EL ABASTECIMIENTO BÉLICO DE CHILE[158]

Jacinto López en su obra *Historia de la Guerra del Guano y del Salitre*, es quizá el único historiador que ha acertado en presentar un resumen bastante aproximado de las adquisiciones de artillería, armas menores simples y de repetición, munición, pólvora, uniformes hechos, telas diversas, botones y demás para su confección en Chile, y lanchas–torpedo, y torpedos durante el periodo marzo 1879 hasta mayo 1881.

La casi totalidad de esas adquisiciones fueron hechas en Europa, desde donde fueron remitidas en diez buques mercantes fletados específicamente para ese fin, en viaje sin escalas intermedias hasta Valparaíso, vía estrecho de Magallanes o Cabo de Hornos. Lo poco que compró en los Estados Unidos fue remitido a Valparaíso por la vía de Europa. En la solución de este problema logístico, jugó papel importantísimo el ministro de Chile en Francia, Alberto Blest Gana, tanto por sus dotes comerciales como en las de carácter técnico.

Entre las primeras están su habilidad para negociar todo ese material, y por supuesto cabe preguntarse de dónde salía el dinero, pues si no era al contado, quién financiaba y con qué garantías: ¿acaso por el futuro monopolio del salitre y del guano? Pero, si era al contado quiere decir que disponía de un ahorro interno, que no se condice con la crisis económica interna que experimentaba Chile, como lo sostienen historiadores chilenos.

En cuanto a la segunda, respaldada en el apoyo de los miembros de la Legación está, por ejemplo, su visión para adaptar las diversas marcas de fusiles al empleo de un solo tipo de munición: la que usaba el fusil Comblain de origen belga.

Ayudó también al éxito de la misión de Blest Gana, la política comercial de las potencias europeas y norteamericana: libertad para exportar todo tipo de pertrechos bélicos a los países beligerantes, sin interés alguno en esa época, por los derechos humanos.

La única restricción a la exportación era la referida a buques de guerra, usados o construidos a pedido, con tripulación de sus respectivos países. A esta restricción solo escaparon las lanchas–torpedo.

Como consecuencia de esa política, las gestiones, los reclamos, las tretas de las misiones diplomáticas de cualesquiera de los tres países beligerantes para bloquear los envíos, no tenían resultado alguno.

En efecto, J. C. Tracy, ministro del Perú en Estados Unidos, en carta del 15 de mayo de 1879 desde Washington, informaba al ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, acerca de la respuesta recibida del secretario de Estado, Evarts, a su pregunta: ¿si sería posible impedir el embarque para uso de Chile, de armas u otros elementos de guerra?, contestándole:

> "No, porque el Gobierno de Estados Unidos considera a esos artículos como de lícito comercio y por consiguiente no le es posible impedir o prohibir su exportación, y que tanto el Perú como Chile tienen perfecto derecho de comprar y embarcar todo lo que necesiten. En cuanto a la adquisición de buques, prefería no emitir opinión hasta que se presentase el caso".

Tracy resaltaba lo imposible de oponerse, pero era enfático en asegurar que desplegaría toda actividad para reunir información y comunicarla al cónsul del Perú en Panamá.

Al respecto, el ministro Irigoyen en oficio al ministro de Hacienda del 26 de junio de 1879, le manifestaba que ante noticias de Tracy de que Chile podría estar enviando de manera encubierta pertrechos vía Panamá, dictase las órdenes necesarias para que se ejerciera la más severa vigilancia y se registrasen las mercaderías que pasaran por el Callao en tránsito para Chile, habida cuenta de que para esa fecha el Callao no estaba bloqueado.

Tomando como referencias las notas intercambiadas el 15 y 17 de julio de 1879 entre el cónsul del Perú en Hull, Guillermo Morán y el ministro residente del Perú en Londres, Carlos Pividal, queda claro que Morán estuvo muy activo en Hull para lograr la detención de los bultos que de manera encubierta, pero que en realidad contenían las partes y piezas de una lancha–torpedo construida por Yarrow. Estos bultos fueron embarcados en el vapor *Falcón*, que después se aclaró era el *Zebra*, para salir un sábado hacia Amberes, desde donde Morán tenía la certeza de que las autoridades belgas no detendrían la carga. Inicialmente la Aduana rehusó detener la salida del vapor sin una orden superior y como el tiempo era apremiante por tratarse de un sábado con media jornada de trabajo, Morán telegrafió al Ministerio de Relaciones Exteriores en Londres, logrando que antes de zarpar el *Zebra* depositara los bultos en el muelle, por lo cual Morán contrató una vigilancia especial para detectar su desplazamiento y destino.

En conocimiento de Pividal el trámite oficial de Morán, le llamó la atención, quien se había entendido previamente con el cónsul en Liverpool, y el director de la P. S. N. C., quien le había manifestado que:

> "No había ningún derecho para impedir el embarque de cajas en Liverpool, que iban manifestadas como conteniendo un yacht consignado

a una señora bien conocida en Valparaíso, para el mayor disimulo del envío y que solo negó al señor Quest (cónsul en Liverpool) embarcarlas por querer permanecer en buena armonía con los gobiernos del Perú y de Chile".

Lo de la consignación a una señora era cierto, pues en el informe del 27 de junio de 1879 del secretario de la Legación de Chile en París, C. Moral V. al ministro de Guerra, le manifiesta que la "remesa se hacía a la señora doña Isidora Goyeneche de Cousiño, a quien se hacía pasar como propietaria de la embarcación".

Por otra parte, Morán exponía como justificación ante Pividal:

"Muy desastroso sería para la Marina Nacional en el Pacífico, el poder de un bote-torpedo en manos de sus enemigos, y celebro muy mucho (sic) que hasta ahora se ha podido impedir el embarque de uno a lo menos".

A partir de esta fecha, Morán se limitaría a reunir información y comunicarla al ministro Pividal. Como resultado de su accionar Morán perdió la amistad que tenía con el armador del *Zebra*.

El 23 de agosto de 1879, el ministro de Relaciones Exteriores, Irigoyen, transcribía al secretario del director supremo de la Guerra, sobre una respuesta del gobierno belga ante un reclamo del cónsul Idiáquez para detener embarques chilenos, que decía:

"El Gobierno belga deseando observar su neutralidad, permitía indistintamente la exportación de armas y municiones de guerra para cualquiera de las partes beligerantes, y no podía interrumpirla siendo el comercio de las armas uno de los más importantes de este país, pero que el Gobierno declinaría de cualquier intervención si aconteciera algún daño para los fabricantes exportantes en las condiciones actuales".

Pero a veces las políticas no eran uniformes. Así lo confirma una carta desde París, el 28 de julio de 1879, del 2º vicepresidente J. F. Canevaro al ministro del Perú en las Repúblicas del Plata, A. V. de la Torre, cuando le manifiesta:

"Que habiendo zarpado en la época actual de Liverpool el vapor *Bolívar*, con ametralladoras y municiones para el Perú, tocó en Curazao y allí fueron detenidas por las autoridades holandesas, por creer comprometida su neutralidad con Chile si permitían salir el cargamento".

Finalmente, el 10 de setiembre de 1879, el ministro de Relaciones Exteriores de Inglaterra, Conde Salisbury, oficiaba al ministro Pividal en respuesta a una carta del 1º de setiembre sobre varios bultos detenidos en Hull bajo sospecha de contener una lancha–torpedo, pero que después fueron liberados, originando la carta de Pividal. En síntesis, la respuesta manifestaba que los bultos habían sido liberados en razón del examen practicado por expertos, las opiniones legales de los asesores de la Corona, de las reglas para la salida o impedimento del Reino Unido de lanchas–torpedo, contenidas en el *Foreign Enlistment ACT* (cuya copia enviaba) en especial las Secciones 8 y 24, las cuales definían con toda claridad las atribuciones del gobierno de Su Majestad y los actos

particulares que constituían una violación de su Estatuto respecto del despacho de las lanchas–torpedo.

Por último, el *Maranhense*, que zarpara de Bélgica el 9 de setiembre de 1879 conducía, entre su cargamento la lancha–torpedo desarmada, pero con todos sus accesorios y torpedos. A. Blest Gana, en una carta del 5 de setiembre al ministro de Guerra y Marina, le daba cuenta de la contratación del ingeniero F. Renwick de la casa Yarrow, para armar en Chile la lancha–torpedo. Renwick viajó a Valparaíso en otro vapor. En el *Kielder Castle*, que zarpara de Newcastle–on–Tyne el 22 de enero de 1880, según informaba Blest Gana el 23 de enero de 1880, fue embarcado otro lancha–torpedo igual a la conducida por el *Maranhense*, y cuya construcción fuera ordenada a Blest Gana por el ministro de Guerra y Marina el 14 de octubre, y otras dos más pequeñas que pudieran ser embarcadas en los buques de guerra para su empleo oportuno. Con motivo de la Campaña de Lima, el *Kielder Castle* fue adquirido por Chile y rebautizado *Pisagua*. También adquirió los vapores *Chile* y *Paita* de la P. S. N. C., y fletó el *Barnard Castle*, entre otros.

De la correspondencia del 20 y 21 de julio de 1879 que el cónsul del Perú en Amberes, Alejandro de Idiáquez cursara al ministro Pividal, se conoce que fue alertado de la llegada del *Zebra* con contrabando de guerra, alertando al cónsul general para el reclamo ante el Ministerio de Relaciones Exteriores de Bélgica, a pesar de conocer que ya en mayo, ante una situación similar, dicho Ministerio había manifestado "no poder impedir la salida de armas de fabricación belga para cualquiera de los beligerantes". El capitán del *Zebra* manifestó a Idiáquez acerca de los desembarcos de los bultos en Hull por constituir contrabando de guerra. Idiáquez también informó a Pividal sobre las negociaciones chilena para fletar un vapor de 1 000 toneladas que conduciría unas 400 toneladas de armas, otras 400 de munición y 200 de vestuarios. La mayor parte de las 1 000 toneladas eran artículos fabricados en Bélgica, que saldrían sin dificultad para Chile, quedándole solo recolectar mayor información.

En su oficio de 21 de julio, Idiáquez informa a Pividal de la salida el 20 de julio del *Genovese* con destino a Chile, con cargamento de guerra que detalla, embarcado una parte en Bélgica y otra transbordada con procedencia de Londres, detallando también en qué consistía. Del cargamento total, según una fuente competente, se estimaba que el *Genovese* conducía 15 000 fusiles y 5 000 000 de cartuchos. El valor estimado de las 1 000 toneladas ascendía a 2 000 000 de francos. Bueno es recordar lo manifestado por el ministro de Guerra y Marina de Chile, B. Urrutia, en carta del 31 de mayo de 1879 al general en jefe del Ejército del Norte, en el sentido de que los pedidos a Europa por cápsulas Comblain sumaban 30 000 000.

El cónsul general del Perú en Londres, J. M. de la Quintana, cursa el 21 de julio de 1879 dos oficios al ministro Pividal. En uno le da cuenta de la recepción en el día, de una nota recibida de Bélgica que le adjunta, en la cual le informan de la salida de Amberes del *Genovese* para Valparaíso, con un cargamento de armas y municiones, y que considera de importancia para el Perú. La carta es de un amigo que firmaba NN, con fecha 11 de julio, y en la que proporciona datos sobre el citado vapor, que considera que una fragata peruana podría interceptarlo en el estrecho de Magallanes. Para identificar el buque consignaba datos como:

- Tres mástiles negros
- Chimenea sin vientos
- Estará por el Estrecho a fines de agosto
- Buque chileno lo encontrará cerca del Estrecho
- Nombre del Capitán: Brown
- El buque pertenece a Glynn & Son Liner
- Parte de la carga proviene del Támesis (Londres)

¿Pero quién era NNN? Resulta que entre los datos consignaba que estaba embarcado como tercer oficial, y le solicitaba mantener el secreto de su identidad.

En la segunda carta, de la Quintana se refiere a la entrevista que sostuviera con Pividal el 5 de julio, durante la cual este le dio a conocer el informe del cónsul del Perú en Newcastle–on–Tyne referente a la salida el 4 de julio del *Gleneleg* con un cargamento de armas para Valparaíso, y que ante la inquietud de Pividal de conocer siempre qué es lo que sacaba Chile de esos puertos, pues Quintana le adjuntaba la traducción de la "Razón de la carga que lleva el vapor inglés *Gleneleg*, su capitán Nicholson, con destino a Valparaíso, remitido por Sir W. G. Armstrong & Co.", publicada oficialmente.

Cabe recordar, conforme se comentó en el Capítulo III párrafo 4.2, que la corbeta *Unión* en su incursión al sur, zarpó de Arica el 31 de julio de 1879 para interceptar al *Gleneleg*, en base a información obtenida con la captura del *Rímac*, pero no por la información proveniente de Europa. La corbeta arribó a Punta Arenas el 16 de agosto, 13 días después de que lo hiciera el *Gleneleg*.

Igualmente, los ministros del Perú en Europa alertaban a los cónsules del Perú en Sudamérica, vía el ministro correspondiente, como se desprende de una nota del ministro en el Imperio del Brasil, J. A. de Lavalle del 17 de octubre de 1879, dirigido al ministro en Londres, Pividal, en respuesta a las sucesivas alertas de los viajes del *Genovese*, *Maranhense* y *Hilton Castle*. Lavalle manifestaba que ninguno de ellos había tocado en puertos brasileros y que de haberlo hecho, pues sentía decirle nada podría hacer para detenerlo, pero que el Imperio "no permitiría nunca que de sus puertos se exportase

artículos de guerra para ninguno de los beligerantes", pues el gobierno no cree tener el derecho ni estar en el deber, de detener un "buque neutral, que en tránsito llegara a sus costas, cualquiera que sea la especie de su cargamento". Lavalle opinaba que el Gobierno tenía razón, y que más bien debían ser detenidos "en el puerto de su procedencia, pues es allí donde violan la neutralidad de las naciones de cuyas costas zarpan". Al finalizar su carta, Lavalle se expresaba de los cónsules como sigue:

> "Dudo, no obstante, que cumplan mis órdenes, pues siento decir a V. S. que el servicio consular de la República en este Imperio, es puramente nominal, y que aún no he tenido ni contestación siquiera, de la mayor parte de los cónsules al oficio en que les comuniqué haberme hecho cargo de esta Legación".

Y el mismo de Lavalle, en términos parecidos oficiaba el 21 de octubre de 1879 al ministro de Relaciones Exteriores:

> "Adonde se debe hacer todo esfuerzo para detener los buques que lleven elementos de guerra para el enemigo, es en los puertos de salida sin abrigar la quimérica esperanza de que puedan ser detenidos en aquellos en que pudieran tocar en tránsito".

El poder naval del Perú, que prácticamente quedó reducido a una ínfima expresión a fines de 1879, nada pudo hacer para interdecir el suministro de armas a Chile durante 1879 y 1880.

El poder naval de Chile, que tuvo el control absoluto del mar desde fines de 1879, no logró interdecir el suministro de armas a Perú adquirido en Europa y Estados Unidos.

No todo se reducía a ganar el control del mar. Había que saber explotar ese control, no solo para proyectar el poder militar hacia tierra, sino también para impedir el abastecimiento de todo tipo del adversario, más aún cuando estaba precisado el punto focal inicial de ese abastecimiento: Panamá.

Ahumada Moreno presenta en el Tomo VI, un cuadro resumen, de las adquisiciones bélicas chilenas al 17 de marzo de 1881, que se reproduce a continuación. Lamentablemente no se puede confeccionar uno similar del Perú y/o de la Alianza, por falta de información.

Cabe aclarar que este cuadro se refiere solo al armamento, pero que no está completo, o no tiene datos exactos. Así, el capitán de fragata de la Marina de Chile, Le Dantec en un artículo titulado "Guerra del Pacífico– Análisis logístico de las primeras operaciones navales", publicado en la *Revista de Marina* de ese país, comenta por ejemplo, que el vapor *Zebra* transportó 688 carabinas Winchester y no 868 como puntualiza el cuadro resumen, a lo que hay que agregar que aun cuando hubieran sido 868, la suma con las otras 500 transportadas por el *Alnwick Castle*, arroja 1 368 y no 4 868 como aparece en el cuadro.

En cuanto al armamento conducido por el *Gleneleg* según datos mencionados por Le Dantec, no están incluidos en el cuadro:

CLASIFICACIÓN	*ZEBRA*	*GLENELEG*	*GENOVESE*	*MARANHENSE*	*HILTON CASTLE*	*ST. MARY*	*KIELDER CASTLE*	*BARNARD CASTLE*	*ALNWICK CASTLE*	TOTAL PARCIAL	TOTAL GENERAL
Cañones de marina	…. ….	…. ….	…. ….	1 de 8” …..	2 de a 40 2 de a 70	….	4 de a 70	2 de 11 1/2 ts. 2 de a 70	4 de a 9” 2 de a 40	….	19
Íd. De costa Armstrong	…..	….	….	….	2 de a 18	….	4 de a 70	….	2 de 12 ts.	….	8
Íd. De id. Krupp	…..	…..	….	….	….	….	4 de a 21 c/u	….	….	….	4
Íd. De campaña Krupp	….	16	….	….	….	….	….	24	….	40	
Íd. De id. Armstrong	….	….	….	….	….	….	2	6	….	8	
Íd. De montaña Krupp…	….	…..	….	…..	…..	….	….	24	….	24	78
Íd. De id. Armstrong..	….	….	….	…..	….	….	6	…..	….	6	
Ametralladora Gattling	….	….	….	….	…..	….	…..	4	4	8	
Íd. Hotchkins, marina i ejército	….	….	….	3	5	….	4	2	2	16	86
Íd. Nordenfelt, marina	….	….	3	1	….	….	….	….	8	12	
Fusiles Comblain	….	144	1.102	1.624	1.272	….	840	….	198	5.180	
Íd. Grass….	….	4.000	….	….	….	….	….	11.033	6.767	21.800	
Íd. Beaumont	….	….	2.412	2.592	….	….	4.96	….	….	9.964	40.896
Íd. Saider….	2.000	….	….	…..	…..	….	…..	…..	……	2.000	
Íd. Krospatcheck, marina	….	….	….	….	….	….	…..	….	1.952	1.952	
Carabinas Winchester p.a.	868	….	….	….	….	….	….	….	500	….	4.868
Sables de caballería	360	740	….	295	….	1.000	….	2.500	….	….	9.495

2 cañones Armstrong, 6 000 fusiles Chassepot largos y 1 000 Chassepot cortos, 2 ametralladoras bávaras, 2 baterías Krupp, (12 cañones de 12 cm) quizá porque iban en consignación. Según Blest Gana, el gobierno decidiría. De no comprarlos los devolvería corriendo el flete por su cuenta. Decía:

> "En este negocio todas las ventajas están de nuestra parte, y los riesgos y compromisos en que incurre el Estado son, en realidad, ningunos".

A su vez, el proveedor decía que terminada la guerra se los llevaría a Europa, transformándolos a Comblain y enviándolos a Chile otra vez pero a un precio de 20 francos cada uno.

En otra carta del 12 de junio comentando Blest Gana sobre el fusil Schneider manifestaba a Santiago:

> "En todo esto de armas de ocasión, compradas precipitadamente se corren riesgos muy serios y por eso prefiero transformar buenos fusiles del modelo actual francés (Grass) para el uso de la bala del Comblain, que comprar esos fusiles Schneider, que son un peligro en manos del soldado".

También fueron a Valparaíso en consignación en el *Barnard Castle*, 2 ametralladoras Hotchkiss con munición, y 2 500 fusiles Winchester de Estados Unidos. Y en el *Hilton Castle* en consignación también, otro lote de cañones Krupp, 3 000 fusiles Beaumont adaptables al cartucho Comblain, y 2 ametralladoras. Este buque también condujo a Chile los cañones de a 40 y de a 70 para el transporte *Angamos*, y otras 5 ametralladoras para la Marina, en tanto que el *Maranhense* había llevado el cañón Armstrong de 8 pulgadas para el *Angamos*.

En uno de sus comentarios Le Dantec manifiesta:

> "Otro hecho que causa extrañeza, pero es comprensible, tomando en consideración lo ya comentado, es el de no haber atacado las Líneas de Comunicaciones Marítimas (L. C. M.) peruanas que operaban desde Panamá a través del Istmo sin ningún apremio".

En el cuadro resumen ni en el artículo de Le Dantec, se mencionan los viajes con pertrechos de guerra realizados por las barcas alemanas *Hans* y *Mowe*, a que se refiere Jacinto López en su obra mencionada, pero cuyos datos sí aparecen en la obra de P. Ahumada M, de donde se aprecia que Blest Gana tuvo que recurrir a veleros para transportar preferentemente pólvora y explosivos, aunque no excluía otros pertrechos. Tampoco se menciona el envío en el velero *E. H.* en mayo 1879 de 100 000 cartuchos cargados.

Blest Gana había encontrado que la P. S. N. C., inglesa, así como la Cía. Kosmos, alemana, no querían transportar los pertrechos bélicos de Chile adquiridos en Europa, y en el caso de otros armadores navieros, tampoco si habían de conducir pólvora y explosivos. En una carta del 31 de octubre de 1879 al ministro de Guerra le decía:

> "Era pues menester fletar buques especialmente, y como se trataba de un país que por economías carecía de todo lo necesario para hacer la guerra, era menester adoptar el único medio rápido conocido, es decir, fletar vapores".

Habría sido ilustrativo que en el cuadro se hubieran consignado las municiones para el armamento de calibre y las armas menores, aunque está claro que de la munición para fusiles se importaron entre cartuchos cargados y vacíos, un total de 24 732 500.

Finalmente, Le Dantec, en una de sus conclusiones refiere que:

> "los recursos existentes no fueron aprovechados en forma adecuada en especial los financieros, lo que conllevó gastos innecesarios e inútiles en beneficio de terceras personas que solo se enriquecieron con el conflicto".

De la correspondencia que Blest Gana cursara a Santiago desde febrero 1879 hasta 1881, y que aparece en el T. VII pág. 5 a 35 de la obra citada, y que ilustran una serie de adquisiciones como por ejemplo, 4 proyectores o reflectores de luz eléctrica, la compra de más de 20 000 vestuarios hechos, y telas diversas, entre ellas 200 000 metros de dril, es decir, 200 kilómetros, para confeccionar vestuarios en Chile.

Por otro lado, Blest Gana tuvo que tomar decisiones importantes ante las exigencias de Santiago para adquirir fusiles, que inicialmente se centraron en el Comblain de fabricación belga y que Chile tenía desde 1873. Pero en un informe del 20 de mayo de 1879, Blest Gana explica que ante la carestía de Comblain, decidió comprar fusiles Grass transformados para usar cartuchos Comblain, y al respecto explicaba al ministro de Guerra que se había decidido a comprarlos y remitirlos por varias consideraciones. Así, en varias notas se le manifestaba la urgencia con que eran reclamadas armas susceptibles de usarse con la munición del Comblain. Ante la imposibilidad de obtener Comblain en el mercado, habría que mandarlos fabricar y solo en Lieja. Recordaba que en 1873 se adoptó el fusil Comblain para el ejército de Chile "como el arma más sólida y mejor de las últimamente adoptadas en Europa". Bajo esa idea se creía que en Bélgica había fábricas de importancia para producirlos en grandes cantidades, pero las condiciones financieras lo impidieron y las fábricas estaban casi paralizadas y sin personal. Ante la urgencia estaba la opción de obtener 4 000 fusiles de uno de los sistemas "nuevamente perfeccionados y adoptados por algunas de las grandes potencias de Europa", transformándolos para el uso del cartucho Comblain, a fin de "conservar la unidad de munición en nuestro ejército regular". Había dos modelos: Peabody y Grass. El primero demandaba más tiempo para su transformación. El Grass se podía transformar rápido, y así Blest Gana decía:

> "El fusil Grass es el arma actualmente adoptada por el ejército francés. Su transformación para el uso del cartucho Comblain es una modificación apenas perceptible en las recámaras que en nada absolutamente alteran las condiciones del fusil".

Antes de contratar el fusil Grass se efectuaron algunos ensayos que resultaron todos bien, contratándose entonces 4 000 con una fábrica de Austria, que había fabricado 100 000 para Francia.

En otro informe del 23 de enero de 1880 al ministro de Guerra, Blest Gana manifestaba:

> "Siendo demasiado lenta la fabricación del Comblain, me he decidido a hacer fabricar fusiles Grass adaptados para el cartucho Comblain. Para esto, después de cuidadosos ensayos que aseguran el éxito de la fabricación he contratado *secretamente* con los administradores de las dos principales fábricas de armas del Gobierno francés, 16 000 fusiles, que serán iguales en todo a los de dicho Gobierno por lo que hace material, obra de mano y pruebas reglamentarias de cada una de sus partes. Atendiendo a que los reglamentos franceses determinan precauciones extremas para que en esta clase de fabricaciones no se emplee sino material de la primera calidad, me asiste la confianza de que las armas que he contratado serán lo mejor que puede contratarse en Europa. El precio, como verá oportunamente por los contratos, será muy moderado, pues espero que no pase de 65 francos, término medio, por fusil incluyéndose el precio del costoso embalaje que exigen para enviarse a Chile".

Contratar secretamente con los administradores de dos fábricas del Gobierno francés sin que este se enterase, no es aceptable. Más bien era una clara demostración de que ante la ocasión de exportar armamento, uno de los principales rubros comerciales al igual que contestara el gobierno belga, prefería no darse por enterado.

En otra carta de Blest Gana al ministro de Guerra del 29 de diciembre de 1879, había manifestado:

> "Lanzado de súbito el país en una guerra para la cual estaba desprovisto de todo ha sido menester tomar en cada arma lo mejor que se encontraba en los plazos más cortos posibles. Esto ha producido alguna variedad en los tipos; mas puedo asegurar, con plena confianza, de que todas las armas enviadas 'son de primera calidad y cada arma, en su género, de los tipos más modernos'".

Esto se refleja en un informe del 16 de junio de 1880, al referirse a los cañones Armstrong de campaña de 9 lb conocidos como Horse Artillery, y decía:

> "Estas piezas con sus montajes, tren y accesorios, son de lo más adelantado que se haya producido en artillería de campaña. Reúne un gran poder destructivo en el campo de batalla, con un efecto mortífero de sus proyectiles a toda distancia hasta 5 000 y más metros, con una notable ligereza de pesos y mucha manejabilidad en su transporte".

Al comienzo de este párrafo se planteó la incógnita sobre el financiamiento de todos los pertrechos bélicos adquiridos en el extranjero para la Marina y el Ejército, que se acaba de reseñar, montos que no se han podido establecer ni diferenciar por falta de información. Sin embargo, para el caso de Marina, Ahumada Moreno en el T. VI de su obra, presenta una relación de aquellos en que incurriera por diversos conceptos en el Teatro de la Guerra, y que ascendieron a 7 238 743,25 pesos.

Víctor M. Maúrtua, en su obra *La Cuestión del Pacífico*, transcribe de la obra de C. Paz Soldán *El Perú y Chile,* de 1900, el estudio realizado en base a memorias oficiales chilenas en el periodo 1879-1882 sobre la deuda

interna y externa de Chile, y después de una serie de consideraciones, entre las cuales incluye aquella que demuestra que Chile no acudió al crédito externo, coincidente en el concepto mas no en el monto con los historiadores chilenos Encina y Castedo en su *Historia de Chile*, concluye:

> "Pero haciendo tabla rasa de todas nuestras consideraciones y citas, y tomando el conjunto del aumento de las deudas interna y externa de Chile, que experimentó de 1879 a 1882, resultará un total de *44 millones de pesos*, que si quiere Chile no tenemos inconveniente para que íntegro se aplique al gasto por él efectuado en la guerra, suma máxima, EN MUCHO, a la real y verdaderamente gastada de su erario".

Toda guerra, en conceptos modernos, tiene dos fuentes de financiamiento: el ahorro interno y el oro físico (en lingotes) en su poder, cuya venta internacional produce el dinero para la compra de pertrechos bélicos y otros. En esta guerra no hubo oro físico, pero sí hubo en cambio, el salitre y el guano peruano y boliviano, del que Chile usufructuó desde el comienzo de la guerra, pues ambos productos se vendían al contado en Europa y Estados Unidos, como ocurre hoy con el oro físico.

Dinero, sí, dinero, elemento importante, y así se lo manifestaba dramáticamente el ministro del Perú en las Repúblicas del Plata, Aníbal de la Torre, el 27 de noviembre de 1879 al vicepresidente La Puerta:

> "Nada, nada puede hacerse sin plata. Chile ha comprendido, repito, la máxima de que la guerra se hace con dinero, y sus representantes han derramado y derraman el oro de un modo, según me aseguran, que Ud. no podrá figurarse. Entretanto, ni yo ni los empleados de la Legación tenemos materialmente que comer".

14. EL HUNDIMIENTO DE LA COVADONGA[159]

El 4 de julio de 1880, un día después de la voladura del transporte *Loa* en el Callao, el almirante Riveros mediante Orden del Día de esa fecha, transcribía a los buques bloqueadores un telegrama del presidente Pinto, que había traído del sur precisamente el comandante de esa nave, alertando de los preparativos peruanos por parte de un joven Manuel Cuadros para hundir buques mediante el ardid de cargas de dinamita en embarcaciones a vela. Es interesante la fecha de esa Orden del Día, pues pone en duda el probable conocimiento del comandante del *Loa* acerca de la advertencia, a la par que ella no estaba acompañada por una disposición específica al respecto, que recién se dicta en otra del 7 de julio, pero que si bien por su tenor era terminante para los buques que ejercían el bloqueo del Callao, era vaga para quienes lo ejercían en Ancón y Chancay. Esa orden fue reiterada el 25 de julio con algunos

detalles más, pero en términos generales se referían a un eventual acercamiento de un velero–torpedo con bandera extranjera, tema que se ha visto al tratar del caso *Loa*. La realidad, sin embargo, para los dos hundimientos, fue que ninguna embarcación–torpedo intentó acercarse, sino que por el contrario, estuvieron fondeadas y fueron remolcadas hasta los costados de los mencionados buques por orden de sus respectivos comandantes. La apreciación peruana sobre el afán de los comandantes chilenos de hacerse de víveres o de un atractivo bote, superó a la disciplina y previsión.

Ciertas disposiciones dictadas por G. Riveros en cuanto a la designación de buques bloqueadores en Ancón y Chancay, contribuyeron a que fuera la *Covadonga*, "nuestra más querida y gloriosa goleta", según Vicuña Mackenna, la hundida y no la *Pilcomayo*.

En efecto, el comandante de la *Covadonga* era el capitán de corbeta Manuel J. Orella, pero en los primeros días de setiembre fue destacado por Riveros como comandante accidental de la *O'Higgins*, para desempeñar una comisión en el norte, pues el titular, Montt, había viajado a Chile con permiso. A su vez, el 2º comandante de la *O'Higgins*, capitán de corbeta Pablo S. de Ferrari, por orden de Riveros, se hizo cargo del mando accidental de la *Covadonga*.

El 21 de agosto, el almirante Riveros había ordenado al comandante de la *Covadonga*, proceder a Ancón para relevar en el bloqueo al *Amazonas*, de cuyo comando recibiría todos los documentos e instrucciones para el cumplimiento de la misión. La orden contenía una instrucción específica: "evite todo tráfico de trenes en Ancón y Chancay y los trabajos de fortificación. Las embarcaciones menores deberán ser destruidas cada vez que sea posible".

El 1º de setiembre una nueva orden de Riveros para el comandante de la *Covadonga*, ya en Ancón, dispone que luego de terminada la faena de carbón con el *Lamar*, se dirija a Chancay para relevar en el bloqueo a la *Pilcomayo*, cuyo comandante, Moraga, le haría entrega de todas las órdenes e instrucciones para el bloqueo en ese puerto, entregando a su vez Ferrari a Moraga, las órdenes e instrucciones para el bloqueo de Ancón.

Es pues, por este relevo, que la *Covadonga* al mando de Pablo S. de Ferrari inicia el bloqueo de Chancay a partir del 5 de setiembre. Y esta es la razón, también, del error de las autoridades peruanas en sus primeros informes desde Chancay a las respectivas de Lima, al informar que el buque hundido era la *Pilcomayo*, hasta que a eso de las 6 p.m. el capitán de puerto, Antonio Benavides, informa a Piérola por telegrama, que el buque hundido era la *Covadonga*.

Se puede ver el tramo de Ancón a Chancay, en una sección de la carta náutica Nº 15 publicada el 20 de junio de 1879 por la Oficina de

Hidrografía de la Marina de Chile, que abarcaba de Chilca a Chancay, para uso de los buques de su escuadra. Tenía como referencias cartas náuticas inglesas, francesas y americanas actualizadas a 1876, planos de los alrededores de Lima del peruano L. Mariani y planos particulares y documentos inéditos, provenientes de los capitanes de los buques de la Compañía Sudamericana de Vapores, que daban cuenta de cualquier diferencia que encontraran respecto a las cartas británicas usadas, como se ha comentado en tomos anteriores de la *Historia Marítima del Perú*, y en este volumen. Esta carta muestra claramente el trazo del ramal del ferrocarril Ancón–Chancay, y del puente sobre el río Pasamayo o Chancay, en las laderas del cerro Pasamayo al sur de la punta Chancay. Por eso el corresponsal de *El Mercurio*, como se menciona, refiere el error del comandante Ferrari al buscar dicho puente al norte de la punta y no al sur. Este tramo del ferrocarril había entrado en servicio el 17 de diciembre de 1870, y a la fecha de la operación naval que se comenta, su administración estaba a cargo de la Compañía del Ferrocarril de La Oroya.

El Derrotero de la Costa del Perú, 2º edición,1870 por Aurelio García y García, describe el puerto de Chancay, pero cabe anotar que el portulano Nº 1391 de 1971 levantado por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina del Perú y por ello incluye construcciones que entonces no existían.

> "Doblando la punta descrita (punta Chancay yendo de Sur a Norte) que es limpia, se encuentran inmediatamente a sotavento de ella, este puerto; con fondo de 12 (22 m) a 6 (11 m) brazas a 3 cables (540 m) de tierra. Fórmanse en él, dos caletas interiores sobre la misma costa de la punta; la del E, es la más resguardada para desembarcar, por ella se hace todo el tráfico y sobre los altos se ven las bodegas de depósito. En la situada al lado de la punta existen unas barracas abandonadas. Las dos caletas están separadas entre sí por un morrito de rocas negras, del que se desprenden, pero muy inmediatas varias piedras visibles. Si se ha de permanecer algunos días fondeado, conviene acoderarse con proa al SO para evitar los desagradables balances que produce la marejada boba de ese rumbo. Suelen experimentarse bravezas que traen reventazón en la playa, por la cual no siempre se puede desembarcar; cuando la mar está buena, se vara en la playa de la caleta de E, para el desembarco.
>
> La población está a una milla y media (2 279 m) de distancia, en la planicie que se halla sobre los barrancos del N. Es uno de los puntos de estación del ferrocarril de Lima a Huacho, (ramal que no llegó a construirse, dejando a Chancay como terminal) y se halla en comunicación telegráfica con la Capital. Este lugar está reputado como uno de los sitios más benéficos de convalecencia y es indudable que su desarrollo será rápido por las facilidades que hoy le ofrece el ferrocarril a Lima.
>
> Por este puerto se hacen importaciones de guano para la agricultura del valle y exportaciones para el Callao, de cerdos, maíz, algodón y otros productos de sus haciendas, así como azúcar en gran cantidad para el extranjero".

Por otro lado, Rosendo Melo en su *Derrotero de la Costa del Perú*, edición 1913, menciona "la existencia de un muelle de fierro de 180 m, de los cuales los 18 m del cabezo tienen 9 m de ancho y en la mayor extensión 6 m, que se construyó en 1872", por lo que no alcanzó a ser mencionado por A. García y García. Por lo tanto, los detalles de desembarco por playa que menciona no se cuentan para esta acción de guerra. Melo también señala que la *Covadonga* está hundida a 8,5 cables (1 547 m) al N 14° W de punta Chancay en 11 brazas (20 m) de agua. El puerto también esta descrito en la *Monografía de los Puertos del Perú* de esta *Historia Marítima*. Según sondajes de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina del 19 abril 1997, la ubicación del casco de la *Covadonga* corresponde a Latitud 11°34'23"S, Longitud 77°16'56"O, en 19 m de profundidad, lugar que ha sido marcado con una boya.

El 13 de setiembre, entre 12 m. y 1 p.m., la *Covadonga* luego de terminar su ronda en las proximidades de Chancay, entró al puerto, pero esta vez el comandante trató de ubicar y destruir un puente del ferrocarril, y cumplir así las órdenes, verbal y escrita, del almirante Riveros, de impedir el tráfico terrestre Chancay–Ancón–Lima. Para el reconocimiento se colocó a unos 300/400 metros de playa y luego de 1,5 horas de "esfuerzos inútiles, según el corresponsal de *El Mercurio*, sin duda porque se persistió en buscar hacia el norte de la punta (de Chancay) en vez de hacerlo hacia el sur, como lo demarcaba el plano". Tras una mala identificación del puente, Ferrari ordenó zafarrancho de combate y luego de disparar tres tiros dirigidos entre el muelle y la población, que no causaron daños personales ni materiales, quedó en claro que se trataba de un tanque de agua del ferrocarril. Después de un alto el fuego, este se concentró contra una lancha y un bote fondeados en las cercanías del cabezo del muelle a unos 300 metros de la playa.

Entre 1 y 2.23 p.m. disparó veinte tiros, hundiendo a la primera. El bote no recibió impacto alguno. Luego la *Covadonga* ocupó fondeadero a unos 800 metros de la playa en 9 brazas (16,5 m) de fondo. Ferrari decidió entonces, sacar del bote todos los útiles que hubiese y proceder luego a su destrucción. Para ese fin destacó una partida de gente en un chinchorro, la que inspeccionó el bote peruano, una embarcación de paseo muy bien tenida, para detectar alguna carga de dinamita. Ante el informe de su inexistencia y en lugar de destruirlo, Ferrari cambió su decisión, ordenando fuese remolcado y abarloado a la amura de estribor de la *Covadonga* para ser izado. A pesar de las advertencias de los oficiales sobre lo peligroso de esta operación, resultó que al primer templón de las tiras del aparejo del pescante para izarlo, se activó el artefacto explosivo y el buque se hundió en contados minutos. Eran las 3.30 p.m.

En la falúa del buque solo se pudieron salvar 29 miembros de la dotación, a bordo de la cual se dirigieron hacia Ancón en busca de la protección y auxilio de la *Pilcomayo*, a la que alcanzaron a eso de las 10.00 p.m. En el trayecto la falúa fue perseguida por una embarcación peruana, desde la cual se le hizo fuego de fusilería sin resultado alguno, abandonando la caza a eso de las 5.30 p.m. La *Pilcomayo* procedió a Chancay en las primeras horas del 14, pero no encontró náufrago alguno.

Las autoridades locales capturaron a 47 tripulantes que lograron alcanzar la playa. Perecieron unos 60, incluido el comandante Ferrari.

El 14 de setiembre a las 9 a.m., la *Pilcomayo*, al mando de C. E. Moraga fondeó en el Callao, procediendo a informar por escrito al almirante Riveros sobre los hechos ocurridos desde la recepción a bordo de los náufragos de la *Covadonga*, la cual se encontraba hundida en Chancay en 11 brazas (20 m) de agua con la mayor parte de su aparejo a la vista, y "al cual había puesto fuego el enemigo". El teniente Gutiérrez, segundo comandante, presentó a su vez un informe escrito al almirante Riveros sobre la sucedido en Chancay.

Riveros reunió de inmediato en Consejo de Guerra, a bordo del *Blanco*, a los cinco comandantes de buques, quienes luego de deliberar acordaron dos acciones: una, el envío del *Angamos* al sur ese mismo día, llevando la noticia así como a los náufragos salvados por la *Pilcomayo*. Riveros nombró al capitán de corbeta Luis A. Lynch, comandante del *Angamos*, como fiscal del proceso sumario a llevarse a cabo durante el viaje. La segunda acción, según comenta G. Bulnes, que se aprobó por cuatro votos, fue enviar en el *Angamos* una solicitud para que el Gobierno autorizara el bombardeo de Chorrillos, Ancón y Chancay, mencionándose en la reunión que esto no podía hacerse en el Callao, porque la Escuadra carecía de elementos para ejecutarlo. Durante el debate de esta última, Bulnes comenta que:

> "El Almirante se encontraba maniatado por sus instrucciones que le prescribían que esperase resolución del Gobierno antes de emprender una operación que pudiera comprometer los buques. No le era posible intentar semejante cosa en el Callao defendido poderosamente, y en cuanto a los puertos tributarios de él eran playas indefensas o defendidas muy débilmente, lo que podría hacer incurrir a Chile en responsabilidades diplomáticas de otro orden que no se consideraba autorizado a asumir".

El *Angamos* llegó a Arica el 17 de setiembre y de inmediato se cursó un cablegrama a Santiago informando de su llegada con la noticia de "la pérdida total de la *Covadonga* por un torpedo aplicado en la misma forma que al *Loa*", más otros detalles en un segundo despacho dirigido al presidente Pinto.

El corresponsal de *El Mercurio* en Arica logró entrevistar a los náufragos de la *Covadonga* y el 18 de setiembre enviaba a su redacción

un extenso artículo con detalles de todo lo ocurrido a "esa querida reliquia".

El 27 de setiembre el fiscal Lynch, ya de regreso en el Callao con el *Angamos*, eleva el resultado de la sumaria al comandante en jefe de la Escuadra, Riveros, quien a su vez lo tramita el 2 de octubre al ministro de Marina.

La acción de la *Covadonga* contra el puerto de Chancay, fue comunicada por telegrama a diversas autoridades de Lima, en particular al prefecto, el mismo 13 a partir de la 1.10 p.m. por el capitán de puerto, M. A. Benavides. Un telegrama de A. Menacho a 1.40 p.m menciona que la *Covadonga* hizo fuego contra el muelle; y otro de 3.40 p.m. del comisario E. Postigo menciona que la *Covadonga* cesó sus fuegos a 2.45 p.m. luego de disparar 22 tiros contra la "única lancha que había en el puerto, propiedad de Grace Brothers y que al fin echaron a pique".

El telegrama de Menacho en el que informa: "en este momento se ha ido a pique la *Covadonga*", no menciona la hora. El siguiente a las 4.26 p.m. dice que "solo se le ve los palos y muy pequeña parte del casco". Ante la diversidad de horas se ha optado por consignar aquella que señala el teniente Oyague en sus telegramas a Piérola y al secretario de Marina, el mismo 13 de setiembre, en los que da como hora del hundimiento de la *Covadonga* las 3.30 p.m. Ahora bien, en cuanto a la dotación, también hay varios telegramas en los que se describe que a las 4.36 p.m. algunos tripulantes se alejan en un solo bote; otro de 7.30 p.m. que gente de tierra había salvado 17 hombres y que en la falúa que se dirigía al sur hacia Ancón, iban unos 20 hombres; otro de 11.10 p.m. menciona son 32 los salvados y que según el capturado guardiamarina Guajardo, la tripulación era de "136 hombres de capitán a paje". Según R. Fuenzalida eran 109 y según G. Bulnes 149. Para este trabajo se ha considerado 136. En cuanto a la persecución de la falúa, solo en el telegrama de 4.26 p.m. de Chancay se informa que "un solo bote ha podido salir, se manda a perseguirle". No hay mención, al menos por telegrama, sobre los detalles de la persecución y del fuego de fusilería. Finalmente, un telegrama del capitán de puerto, M. A. Benavides, de 8.40 a.m. del 14 de setiembre informa que antes de las 6 a.m. había hecho "reconocer la playa por el pueblo y el teniente Monterroso y solo se encontró un náufrago de 14 años, el cual está asistido como los demás. Hasta esta fecha no hay novedad". Nadie informó de la presencia de la *Pilcomayo* en las primeras horas del 14 de setiembre. Según relación peruana de salvados y prisioneros su número es de 47; los salvados en la falúa de la *Covadonga* fueron 29, lo que permite establecer que los desaparecidos fueron 60.

El corresponsal de *La Patria*, Bello, publicó en la edición del 15 de setiembre, un artículo sobre el hecho que se comenta, para lo cual hubo

de trasladarse a Chancay, cubriendo el tramo de Ancón a ese puerto, a pie. Todo indica que logró entrevistar a algunos de los salvados de la *Covadonga*, pero el contenido del artículo no es muy preciso en cuanto a la cronología de los hechos, y prácticamentee consigna las horas según los relatos chilenos. Según ello, el hundimiento de la *Covadonga* se habría producido entre las 2.30 y las 3 p. m. "en el momento en que disparaban su último cañonazo sobre tierra", lo cual no es cierto. Finalmente consigna como 46 los salvados, presentes en Chancay. Al respecto, conviene recordar que *La Patria* era un diario afín a Piérola, que tenía como política no publicar la realidad de los hechos, o distorsionarlos, para evitar que el enemigo se enterase, o simplemente no publicarlos. En este sentido, se da el caso en que *El Peruano* no dio a publicidad parte oficial alguno, que fue muy escueto en las noticias, pero transcribió dos o tres artículos de *La Patria* sobre el hecho. En ninguno de ellos se hizo mención de los actores del triunfo.

Así, *El Peruano* del 15 de setiembre en su columna Actualidad transcribía de *La Patria* el título "El hundimiento de la *Covadonga*".

> "En la noche de ayer (13), después de impresa la edición de este diario, se recibió un telegrama de Chancay, rectificando la noticia dada en los primeros momentos. Según este último telegrama, no era la *Pilcomayo* el buque que había fracasado frente a ese puerto, sino la *Covadonga*.
>
> El hundimiento fue casi instantáneo y solo unos pocos de los tripulantes pudieron apoderarse de una embarcación y huir del peligro.
>
> Los demás cayeron al agua y fueron auxiliados por nuestras autoridades.
>
> Hasta esta mañana (14) se habían recogido 43 enemigos, que como prisioneros han sido mandados a esta capital. Actualmente se encuentran en viaje".

El mismo periódico en la misma fecha, en la sección Callao, correspondencia para *La Patria*, transcribe con fecha 14 de setiembre.

> "La noticia de la pérdida de la *Covadonga* cuando se ocupaba de bombardear el indefenso puerto de Chancay, fue anoche (13) recibida aquí con gran entusiasmo.
>
> Gran número de personas esperaba en la estación del ferrocarril la llegada de los periódicos de la capital, a fin de cerciorarse de la veracidad de la noticia y conocer los pormenores del incidente, a pesar de haber recibido la Capitanía del puerto varios telegramas referentes al caso.
>
> Por fin, el tren que a las ocho de la noche sale de Lima, no se hizo esperar y fue entonces cuando se entregaron todos a celebrar tan fausto acontecimiento".

El Peruano de la misma fecha en su columna Inserciones transcribe de *La Patria* el título "Y vá el segundo", pero con muchas distorsiones de la verdad.

> "Otro de los buques chilenos ha ido a ocupar el fondo del océano.
>
> Caros cuestan ya a Chile los alardes de fuerza y la ostentación de un poder que se ha empleado siempre contra la razón y fuera de toda práctica culta y de toda sugestión hidalga.

La nave sepultada ayer (13) entre las ondas, se había ensañado el día antes (12) contra el viaducto de Chancay, intentando destruirlo a mansalva y lanzando sobre el puente más de noventa bombas [no era cierto].

El mismo día de la catástrofe que la ha hecho desaparecer y con una tenacidad perversa, había hecho veintidós disparos en Chancay contra una lancha que logró echar a pique.

Pero antes que en cobarde ensañamiento sobre el pueblo indefenso, intentase comenzar el bombardeo de la víspera, una explosión tremenda la hizo volar por los aires para sepultar después tanta perversidad en el seno del mar, infligiendo el merecido castigo a quienes no tuvieron nunca una sola acción que no sea altamente reprobable.

¿Quién no encuentra, no diremos perfectamente legítimo, sino verdaderamente santo todo lo que tienda a destruir los elementos que Chile ha puesto al servicio de la peor de las causas sostenida con la más indigna de las tácticas?

¿Cómo no sentirse aliviado al saber que los buques que sirven al vandalaje, a la extorsión más descarada, a la imposición de rescate, desaparecen uno a uno pagando caro el profanamiento de las sagradas leyes de la guerra?

Todo lo que tiene de horrorizante el sacrificio de un puñado de hombres durante la paz, todo lo que tiene de sensible su muerte en guerra regular e hidalga, es hasta plausible cuando ese puñado de hombres, ese grupo de contrarios deja de merecer la protección de la humanidad y se convierte en su enemigo practicando la más grosera piratería.

No hay remedio, la guerra, lo dijimos, se ha modificado sustancialmente. Es menester destruir sin miramiento. En mar y en tierra es conveniente que tales enemigos marchen siempre sobre un volcán y paguen con la vida la profanación del sagrado suelo de la patria.

En la guerra como en la guerra y con tales enemigos como con la peste.

Ellos invaden, talan, asesinan, queman, imponen tributo y profanan a las mujeres, purifique pues el fuego tanta infección y sepa el mundo que contra la razón de la fuerza, está la amenaza de lo desconocido.

No hay términos medios. *JULIO L. JAIMES*".

Aparte de las anteriores notas en *El Peruano* no apareció información oficial alguna sobre el hundimiento de la *Covadonga*, sus actores, y demás. En todo el mes de octubre tampoco. Recién en la edición del 10 de noviembre de 1880, transcribe el "Resumen del Fiscal", L. A. Lynch de fecha 27 de setiembre, y su elevación al ministro de Marina por G. Riveros el 1º de octubre. En el Perú se conoció pues este informe, años antes de que apareciera en la obra de Pascual Ahumada Moreno.

Esta falta de difusión del hundimiento de la *Covadonga* podría deberse a que en esos días era más importante publicar las devastadoras incursiones de merodeo de Patrico Lynch al litoral norte, así como las gestiones para iniciar negociaciones de paz, propiciadas por Estados Unidos.

En marzo de 1881, Benjamín Vicuña Mackenna publicó un artículo titulado "El Misterio de Chancay – Cómo fue echada a pique



Capitán de navío Leopoldo Sánchez, subsecretario de Marina, planificó los ataques contra las naves enemigas *Loa* y *Covadonga*. (Archivo Histórico de Marina).



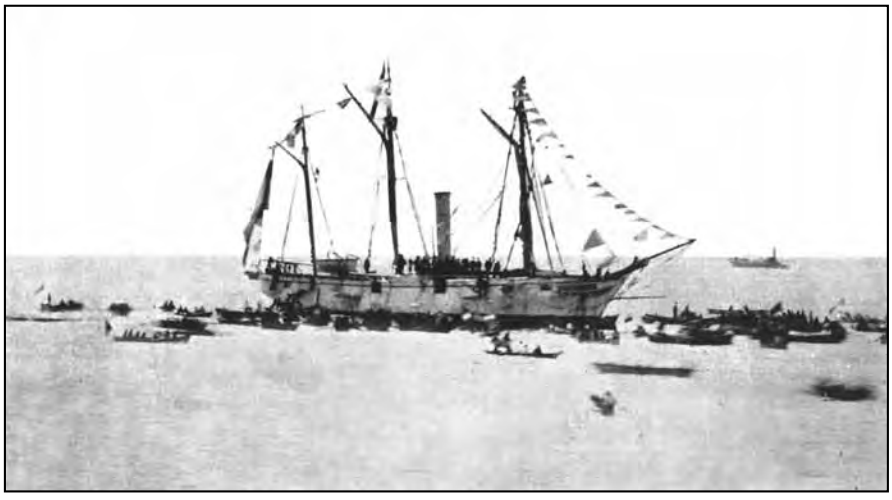
Alférez de fragata Carlos Bondy Tellería, integrante de la brigada torpedista, tomó parte activa en el hundimiento del *Loa* y colaboró en el de la *Covadonga* (Archivo Histórico de Marina).



Teniente segundo Decio Oyague. Condujo un torpedo para hundir en Chancay el 13 de setiembre de 1880 la *Covadonga*, la nave más querida de Chile. (Archivo Histórico de Marina).



Manuel Cuadros Viñas. Dirigió las operaciones para la destrucción de la *Covadonga* y del *Loa.* (Archivo Histórico de Marina).



La goleta *Covadonga*, nave bloqueadora de Chancay. Su comandante Pablo S. Ferrari ordenó tomar una embarcación, que al ser izada activó un artefacto explosivo y el buque se hundió en contados minutos. (Reproducida de: *Álbum gráfico militar de Chile: Campaña del Pacífico*. Santiago de Chile, 2008).

la *Covadonga*", que se basa en el "Libro Copiador de telégrafos encontrado en el Gabinete del ex dictador Piérola, obtenido gracias a la activa sagacidad y cortesía de un telegrafista chileno". En base a los telegramas allí consignados, Vicuña Mackenna elabora inicialmente la tesis de que la *Covadonga* fue hundida por un torpedo Lay dirigido desde tierra por el teniente 2º Decio Oyague, pero para demostrarla se limita solo a transcribir un telegrama del Gobernador Político y Militar de Ancón, P. G. Suárez, del 9 de setiembre, al subsecretario de Marina, Sánchez, informando de la llegada de Oyague a Chancay sin novedad.

Por otro lado, Vicuña Mackenna transcribe también un oficio de 4 de octubre de Pedro G. Suárez al secretario de Marina, Villar, en el que le informaba:

> "El matriculado Julio Sosa fue el práctico que condujo a Chancay a órdenes del teniente Oyague, el bote-torpedo que echó a pique al buque enemigo la *Covadonga*. Con tal motivo tengo el honor de hacérselo presente a V. S. para que si fuere de su agrado se le acuerde a Sosa la gratificación o premio a que se ha hecho acreedor".

También transcribe dos telegramas del 13 de setiembre del teniente Oyague, dirigidos al dictador Piérola y al secretario de Marina, Villar, prácticamente con el mismo texto, que decían: "Con el torpedo Lay que conduje, he echado a pique a la *Pilcomayo* (léase *Covadonga*) a las 3.30 p.m."

Esto generó, pues, el misterio a que se refiere Vicuña Mackenna. ¿La *Covadonga* fue hundida por un bote–torpedo, o por el impacto de un torpedo Lay dirigido desde tierra por Oyague?

Desde setiembre de 1880 la versión sostenida ha sido la del bote–torpedo. 121 años después, una encomiable investigación del contralmirante F. Yábar A. en su obra *Fuerzas Sutiles*, demuestra quiénes y cómo hundieron la cañonera *Covadonga* en Chancay.

M. F. Paz Soldán al tratar del hundimiento de este buque en su obra escrita en 1884, comenta:

> "Un ciudadano peruano, Constantino Negreiros, ingenió emplear un torpedo de un modo semejante al que echó a pique al *Loa*; pero la embarcación engañosa ya no iba ahora, como en el caso aludido, provista de comestibles y apetitosas frutas; era solo un bonito bote de paseo, muy bien pintado; fue pues recogido íntegro, y remolcado hasta el costado de la *Covadonga*; donde, después de tomar cuantas precauciones y seguridades que es de imaginarse, se resolvió izarlo a su bordo, al ejecutarlo, estalló el torpedo que ocultaba en su fondo, y hundió al buque".

Ya hay pues tres personajes involucrados en este hecho: Oyague, Sosa y Negreiros. Falta un cuarto: Manuel Cuadros.

En efecto, según demuestra F. Yábar ya desde agosto 1880, Cuadros venía trabajando en la preparación de la carga explosiva. Igualmente, participó días después del 13 de setiembre, en dinamitar el casco de la

Covadonga. Pero el reconocimiento de su accionar está dado en la carta de Piérola del 26 de noviembre de 1881, que publica Yábar y que dice:

"Tarma, Noviembre 26 de 1881
Señor Manuel J. Cuadros
Presente
Mi buen amigo:

Entre los actos oficiales de carácter reservado de mi gobierno, existe un supremo decreto dictatorial acordando a Ud. la cruz del mérito militar de primera clase (la única que haya sido otorgada) y reservándolo para más holgada situación el correspondiente premio pecuniario, como autor único y ejecutor principal que es Ud. de la destrucción de las naves de guerra enemigas *Loa* y *Covadonga*.

Dicho acto oficial se ha mantenido en reserva y no ha podido serlo siquiera comunicado en razón de hallarse Ud. fugitivo con su familia e ignorar el gobierno el paradero de Ud. Tampoco puede serlo ahora transcrito por no estar aquí el archivo de documentos reservados pero habiendo encontrado a Ud. y teniendo que abandonar el país, no quiero hacerlo sin dejar a Ud. constancia de aquel hecho muy merecido por el patriotismo y personales dotes de Ud.

Crea Ud. que en medio de las decepciones y amarguras de todo orden que me rodean como peruano en las actuales circunstancias consuélame llevar conmigo recuerdo como el del patriota caballero y amigo a quien escribo estas líneas al poner el pie al estribo.

Suyo afectísimo. *NICOLÁS DE PIÉROLA*".

Manuel Cuadros y su familia, en efecto, tuvieron que esconderse para escapar a la recompensa ofrecida por Patricio Lynch, por su entrega vivo o muerto.

Respecto a su participación posterior para dinamitar el casco del buque hundido, el comandante general de Marina, J. M. García, informaba al secretario de Marina, en oficio sin fecha, como sigue:

"A las 4 a.m. se le puso el torpedo a la *Covadonga* con 25 libras de dinamita, cantidad máxima traída de Ancón. El resultado no parece satisfactorio por la poca cantidad que se ha empleado de dinamita. El torpedo se aplicó a la popa para inutilizar la artillería de esta sección del buque, pues lo que es la de proa debe haber sido indudablemente destruida por el torpedo primitivo. La marejada ha traído unos cuantos metros hacia tierra el buque. A las 2 a.m. un buque enemigo voltejeaba por el lado Sur de la bahía. Los señores Oyague, del Campo y Cortines han trabajado toda la noche con un interés digno de elogio".

¿Ocurrió esto en las primeras horas del 14 de setiembre cuando la *Pilcomayo* ingresó a Chancay para evaluar la situación, o fue el 15 cuando también regresó como se ha manifestado por el telegrama del capitán de puerto, M. A. Benavides a Piérola, del 15 de setiembre? Todo indica que fue el 15. En efecto, *El Peruano* del 16 de setiembre consigna un telegrama del capitán de puerto de Chancay, M. A. Benavides, de 8.35 a.m. del 15 de setiembre, dirigido a Piérola:

"*Pilcomayo* amaneció aquí con una lancha a vapor a remolque, a las 7 a.m. La lancha principió a rastrear la bahía y dos botes se dirigen al buque a pique".

Es muy probable que fuera esta ocasión en la cual recuperaron el material que más adelante se señala.

Respecto al teniente Decio Oyague, aparte de las actividades que describe Yábar, está demostrado que fue él quien junto con el matriculado Sosa condujeron por mar el bote desde Ancón hasta Chancay, en donde concluyeron el montaje de la carga explosiva y su artefacto detonador.

En cuanto a la mención de Paz Soldán sobre la participación de Constantino Negreiros en la fabricación, queda demostrada por las pruebas que presenta Yábar referentes a los trabajos reservados que ejecutaba por pertenecer a la Sección de Torpedos de la Secretaría de Fomento, y más aún cuando ella hubo de ser demostrada para que la Asamblea Nacional Constituyente de 1885 le otorgase una pensión del Estado a sus familiares, y cuyo expediente personal corre en el Archivo Histórico de Marina.

Finalmente, Yábar hace notar que el subsecretario de Marina, capitán de navío Leopoldo Sánchez Calderón, tuvo cierto grado de control sobre esta operación, calificándolo como "el cerebro que planificó el ataque", y transcribe de su Legajo Personal que corre en el Archivo Histórico de Marina, lo que sigue:

> "Organizó las expediciones que dieron por resultado el hundimiento del *Loa* y la *Covadonga*, habiendo contribuido a poner en ejecución las ingeniosas invenciones del patriota don Manuel A. Cuadros a quien ayudó en compañía del malogrado ingeniero Desmaison a cargar el torpedo que echó a pique el *Loa*".

Queda por definir la interrogante de Vicuña Mackenna acerca de si en la oportunidad se usó un torpedo Lay dirigido desde tierra.

En realidad, dadas las características del torpedo descritas en otros párrafos, sí cupo la probabilidad de su aplicación. En efecto, su alcance máximo era de casi 2 316 metros; su velocidad de 6/8 millas por hora le permitía recorrer en 5/6 minutos la distancia de 1 100 metros desde el extremo norte de la punta Chancay (según R. Rubatto S.) al fondeadero que ocupaba la *Covadonga*, y ser dirigido desde tierra dado su tipo de filoguiado. Sin embargo, hay varias razones que descartan su empleo en esta ocasión. En setiembre de 1880 solo quedaban en existencia tres de los diez que se adquirieron, y cuya aplicación tenía más probabilidad de éxito en el Callao que en Chancay. Luego, lo complicado de su transporte por ferrocarril, pues como se ha visto los bloqueos de Ancón y Chancay habían casi paralizado su empleo, aunque el tren pudiera funcionar de noche aprovechando que los buques bloqueadores se hacían a la mar en esas horas, para evitar cualquier acción de comando. También se daba la probable falta del gas carbónico para accionar la máquina del torpedo. Importa también, el lugar de la punta Chancay en el cual habría sido puesto en el agua. El Lay era un torpedo frágil, expuesto a daños

por los golpes al ponérsele en el agua. La marejada y rompientes en la citada punta no favorecían su inserción en ese lugar. Esta vulnerabilidad ya se había puesto en evidencia no solo en el caso del intento de uso en la noche del 25 de agosto de 1879 en Antofagasta, sino también en la prueba del similar filoguiado Hube & Hardy en el Callao.

Por otro lado, están los testimonios de los tripulantes de la *Covadonga*, de que solo sintieron una explosión: la del bote–torpedo, y ningún informe de los testigos peruanos en tierra, de que escucharan dos explosiones, una por el impacto del torpedo Lay con 350 kilos de dinamita, y otra del bote–torpedo. Finalmente, en el supuesto de que ambas explosiones hubieran ocurrido simultáneamente, revelaría una coordinación tan precisa, que el curso de los eventos mismos la niega.

Puede pues establecerse categóricamente, que la *Covadonga* fue hundida por la explosión del bote–torpedo, y que los telegramas de Oyague informando de su hundimiento por un torpedo Lay, fueron producto de una palabra clave convenida, un "alias", una táctica de diversión, pues las autoridades sabían perfectamente del medio a emplear. Lo valioso del telegrama para ellas, era la noticia con el éxito de la operación.

Se puede concluir que Cuadros y Negreiros diseñaron, construyeron e instalaron el artefacto explosivo en el bote–torpedo; que Sosa y Oyague lo llevaron por mar de Ancón a Chancay, en donde lo fondearon y activaron; que Oyague, del Campo y Cortines con otro artefacto explosivo terminaron de destruir el casco de la *Covadonga*; y que Sánchez planificó el ataque.

Desde el 13 de setiembre de 1880 hasta la fecha, buzos privados y de la Marina de Guerra, han descendido al lugar del hundimiento y rescatado algunas piezas que hoy se exhiben en la plaza principal de Chancay, Museo de las F. O. E. S y Museo Naval del Callao. Esas exploraciones fueron: 1) 3 de enero 1881, buzos chilenos descienden para inutilizar el cañón Krupp de retrocarga instalado poco antes del naufragio, habida cuenta que buzos peruanos habían recuperado dos cañones; 2) en 1883 el buzo inglés Christien Bie, con autorización del Gobierno peruano, desciende y se lleva la rueda de cabillas y otros implementos; 3) el 23 de marzo 1959, el buzo ítalo–peruano Alfredo Biffi extrae dos cañones, que se exhiben en los Museos del Callao y F. O. E. S.; 4) en 1960 Alfredo Murray extrae la pala del timón; 5) en 1991 los buzos peruanos Demetrio y Pablo Martínez Chávez extraen el Medallón de la nave; 6) en 1994 se realizan las primeras tomas submarinas y se inician inmersiones semanales que permiten el rescate de unas 325 piezas para el Museo de la Resistencia Naval en Chancay, que hasta ahora no se inaugura, llevándose un registro en el Museo Naval del Callao; 7) 13 de agosto 1997 se declara zona naval restringida aquella en donde

se encuentra hundida la nave, y 8) el 30 de mayo de 1998 se rescata el anclote, en exhibición en la plaza de Chancay junto con el Medallón.

Por su parte, el ministro inglés Spencer St. John informaba al gobierno británico, con fecha 18 de setiembre, sobre las circunstancias que llevaron al hundimiento de la *Covadonga* mientras trataba de izar a bordo una barca pequeña que contenía un torpedo, y concluía:

"Esta es la segunda vez que los chilenos han perdido buques por la codicia o falta de discernimiento de sus comandantes".

A los pocos días de la pérdida de la *Covadonga* el almirante Riveros solicitó al ministro inglés en Lima, Spencer St. John, gestionar ante el Gobierno peruano, el canje de uno de los oficiales de ese buque, salvado y retenido prisionero, en cumplimiento de lo acordado en mayo de 1880 a raíz de la liberación del teniente Gálvez. St. John atendió el pedido remitiendo a Riveros una relación de los prisioneros al tiempo que daba cuenta de las gestiones para un intercambio por igual número de peruanos presos en Chile.

El martes 19 de octubre, el secretario Calderón, invitaba por escrito al ministro St. John a asistir el jueves 21 a su Despacho para la firma del Protocolo sobre canje de prisioneros de la *Covadonga*. Según Fuenzalida, en el mes de octubre de 1880, el H. M. S. *Thetis* ponía a disposición de Riveros 46 prisioneros de la *Covadonga*, que el Gobierno peruano puso en libertad por gestiones del ministro británico en Lima. Quedaron en calidad de prisioneros solo el aspirante Melitón Gajardo y el grumete Francisco Maturana, que no pudieron ser removidos de Chancay por la gravedad de sus heridas. El *Toro* viajaba a Chancay para vigilar la artillería de la *Covadonga*.

Riveros informaba también al ministro de Marina, de la recuperación de lo siguiente: una ametralladora Hotchkiss de dos cañones de a 9 lb; obturador del cañón de a 70 de retrocarga, y algunos rifles. Quedaba pendiente la extracción del cañón de retrocarga.

14.1 LOS EFECTOS DE SU HUNDIMIENTO[160]

Como se ha visto, la noticia del hundimiento de la *Covadonga,* llegó a Santiago el viernes 17 de setiembre en víspera de la celebración del día de la Independencia. La prensa, por supuesto, inició de inmediato una campaña de acción psicológica que Paz Soldán transcribe en su obra y que se sintetiza a continuación:

Así, *Los Tiempos* comentaba:

> "¿Hasta cuándo? Ayer el *Loa*, hoy es la *Covadonga*. Hasta cuándo persistimos en los bloqueos? ¿Hasta cuándo procuramos al enemigo oportunidad para que destruya nuestras naves y mate a nuestros heróicos marinos?"

Por su lado, *La Patria* escribía:

"Que no valía la pena de incendiar los quince o veinte ranchos que constituían el pueblo de Chancay, que en Ancón no debía gastarse en tiros de cañón para destruir las casas de madera que estaban abandonadas por sus habitantes; que nada era más fácil que enviar veinte o treinta hombres con parafina y pabilo, y que en cinco minutos podía prendérsele fuego. Pero lo que debía incendiarse, en represalias por la pérdida del *Loa* y de la *Covadonga* era el Callao y Chorrillos, poblaciones que arderían a los primeros disparos".

El Mercurio del lunes 20 de setiembre clamaba:

"Toda la costa del Perú debe sufrir una tremenda retaliación, mientras llega el momento de que sobre los escombros humeantes de la misma ciudad de Lima se imponga a nuestros cobardes y aleves enemigos el castigo de sus inveteradas perfidias. Venganza y castigo es el grito unísono que exhala de todos los labios y de todos los corazones, y esa venganza y ese castigo deben ser inmediatos y tremendos".

El Ferrocarril de Santiago del sábado 18 de setiembre, exigía:

"Que todo lo que estaba en la costa del Perú al alcance de los cañones de la escuadra chilena debía desaparecer; que la destrucción de una de sus naves debía motivar la ruina de todas las poblaciones de la costa del Perú. 'Ni una choza debe quedar en pie estando al alcance de nuestra artillería naval. Nuestros buques deben sembrar por todas partes la desolación y el espanto'. Preparemos el camino de nuestras fuerzas expedicionarias sobre Lima, abrasando las poblaciones enemigas de la costa. Es necesario que la muerte y la destrucción, ejercida sin piedad en los hogares del Perú, no le deje un momento de aliento ni respiro, y que sucumban al peso de nuestra superioridad militar. Hoy más que nunca se necesita obrar sin otro objetivo ni otra consideración que la de 'aniquilar completamente cuanto sea poder, recursos o fortuna para nuestros enemigos'. La única respuesta que el Gobierno de Chile debe dar a su pueblo, es encomendar a la escuadra, la destrucción de toda la costa del Perú, y al ejército la toma de Lima a sangre y fuego.

Dejar al Perú militarmente desarmado es poca garantía, es menester en sus industrias empobrecerlo, escarmentarlo en sus soldados y en las fortunas de sus ciudadanos. Los rencores, el orgullo humillado, el anhelo de venganza 'acecharán las generaciones del pueblo Peruano' hasta que se ofrezca la menor coyuntura para volver a la lucha. Esta hora es menester demorarla; es menester que no llegue. Necesitamos crecer, prosperar, hacernos respetables en este continente donde 'todos nos odian' y anhelan nuestra ruina. Adelante: Que sea Lima el calvario de la expiación de sus hijos, y la hoguera del castigo y de la muerte".

Estaba clara la operación psicológica. Como la eficacia de los bombardeos en el Callao era pobrísima, y tenían la convicción de ello la prensa, el gobierno y los políticos, pues había que incentivar el accionar destructivo de poblaciones indefensas, tal cual lo venía haciendo Patricio Lynch en su expedición al litoral norte, iniciada luego del hundimiento del *Loa* y con anterioridad al hundimiento de la *Covadonga*.

Se clamaba acción contra dos localidades al norte y sur de Lima, lugares de baños y convalecencia, "cuya hermosura y magnificencia,

encendían de más en más su tanto tiempo comprimida envidia", escribía Paz Soldán.

Según G. Bulnes, el lunes 20 de setiembre, el presidente Pinto escribía, con razón al secretario Lillo:

> "El 17 cuando principiaba a celebrarse el dieciocho de setiembre, recibimos la noticia de la pérdida de la *Covadonga*. Debemos sentir lances como el del *Loa* y el *Covadonga* no solo por la pérdida de los buques que mucha falta nos hacen, sino también por el 'rídiculo que cae sobre nosotros'".

En esos días de setiembre, se libraba en la Cámara de Diputados de Chile, una tensa interpelación al Ministerio (léase Gabinete) sobre gestiones iniciadas por Estados Unidos para promover la paz entre las naciones en guerra, y la expedición a Lima. No faltaron, por supuesto, comentarios críticos sobre las pérdidas del *Loa* y la *Covadonga*.

Es oportuno mencionar, que I. P. Christiancy, ministro norteamericano en Lima, viajó en el *Wachussets* el 15 de agosto a Santiago, para iniciar gestiones confidenciales ante evidencias de las intenciones de los tres países para lograr la paz, a pesar de las declaraciones públicas en contrario. En su viaje evitaría toda publicidad. Una de las evidencias que lo motivó al viaje, fue una carta de fecha 25 de julio del presidente Pinto al almirante Riveros sobre el deseo de lograr una pronta paz a través de una tercera potencia. En Santiago, Christiancy sostuvo una entrevista con Pinto. Estuvo de regreso en Lima el 12 de setiembre. En su correspondencia posterior al secretario de Estado Evarts, no trató del hundimiento de la *Covadonga* ni de los bombardeos del 22 y 23 de setiembre, pues todo su esfuerzo y tiempo estuvo dedicado a organizar y conducir la primera negociación en Arica en los primeros de octubre, pero sí firmó la respuesta del Cuerpo Diplomático del 21 de setiembre al almirante Riveros.

Sin embargo, el ministro británico St. John, en carta al Ministerio de Relaciones Exteriores de Inglaterra, del sábado 18 de setiembre de 1880, daba cuenta del regreso de Christiancy, quien le había informado que el gobierno peruano aceptaba la mediación de Estados Unidos, y en un anexo remitía la nota, traducida, que el secretario de Relaciones Exteriores, accidental, Manuel A. Barinaga remitiría a Christiancy el martes 14 de setiembre, y que para St. John era muy ambigua. Refería también St. John, que Christiancy explicó al Cuerpo Diplomático en Lima el objeto de su súbito viaje a Chile, pero que según St. John no dijo nada que no fuera ya conocido, excepto que se había escogido Arica como el punto de reunión de los plenipotenciarios de Perú, Bolivia y Chile, el próximo martes 5 de octubre, "por estar fuera de la influencia de los miembros europeos del Cuerpo Diplomático". St. John comentaba también, haber sido informado por el ministro de Bolivia, de que las instrucciones dadas a los plenipotenciarios peruanos, eran "no aceptar

cesión territorial alguna de Bolivia o del Perú: si este fuera el caso, decía St. John, es probable que la mediación americana no tenga éxito".

Retomando el debate en la Cámara de Diputados, está la intervención de J. M. Balmaceda en la sesión del martes 14 de setiembre en los términos siguientes:

> "Es preciso que el Perú quede sin escuadra que perturbe el pacífico dominio de nuestras naves. Es preciso que las fortalezas y cañones del Callao desaparezcan. Es indispensable que no quede un solo puerto artillado en el Perú y que no puedan artillarse en cinco años a lo menos. Esta es la seguridad futura, esta la precaución inevitable para todo género de emergencias. Todo puerto fortificado en el Perú puede ser un asilo de gran peligro para la seguridad del Estado".

El diputado Zorobabel Rodríguez intervino para expresar:

> "La paz que debe proponerse, es la paz de la impotencia del Perú. Lo demás es como buscar la cuadratura del círculo. Lo demás es paz en el nombre, no una paz durable y que nos inspire amplia seguridad para el porvenir. ¿Hay alguien que pueda soñar que en algún día el Perú nos mire bien? Jamás por jamás. Es preciso, pues, anonadarlo militarmente hablando. Es preciso dejarlo en la más amplia, la más absoluta impotencia".

En la sesión del martes 21 de setiembre siguieron las intervenciones sobre los temas referidos, y en una de ellas, Balmaceda dijo:

> "Después de la pérdida del *Loa* debieron tomarse medidas enérgicas que contuvieran a nuestros enemigos; pero ha sido menester que la nave más querida de Chile, la *Covadonga*, haya dado un día de alegría a la Ciudad de los Reyes y uno de amarga tristeza a los chilenos, para que el Ministerio dé señales de vida".

Más adelante continuaba:

> "Chile deberá conservar la posesión de Tarapacá en toda su totalidad como medio de prosperidad y de vida para Chile. El límite de Chile debe estar al Norte de Arica para que cuente con una plaza fuerte que defienda toda esa zona de territorio.
>
> Para resguardar un litoral tan extenso como el de Chile, necesitamos, pues, una marina considerable, al mismo tiempo que el desarme del Perú y su aniquilamiento por medio de contribuciones forzosas, del desartillamiento del Callao, del desarme completo y de una gran indemnización de guerra que lo imposibiliten para recuperarse en mucho tiempo. Solo de este modo lograremos una paz duradera".

En otro momento, el ministro de Relaciones Exteriores, señor Valderrama, expresó:

> "Se ha hecho alusión al desagradable suceso de la *Covadonga*; esto parece que no tiene otro objeto que galvanizar lo que no existe".

En la sesión del jueves 23 de setiembre, el diputado Urzúa intervino para manifestar:

> "Después del desastre del *Loa*, el Ministerio aclaró que se imprimiría nuevo y mayor vigor a la guerra. Sin embargo, nada se hizo. Ese desastre no fue castigado, y vino el de la *Covadonga*. Si el peruano hubiese sido castigado severamente después del *Loa*, habría echado sus cuentas y habría dicho: no me conviene perder un puerto por un buque y no lamentaríamos ahora la pérdida de la *Covadonga*".

Luego de criticar la pusilanimidad del Ministerio, expresó que "para nadie es un misterio que el presidente de la República es enemigo de la expedición a Lima, que es la aspiración del país".

Lo que se había iniciado como interpelación devino en un debate por un voto de censura al Ministerio.

El diputado Carlos Walker Martínez en su intervención de censura al Ministerio, expresó entre otras cosas: "El Perú está volando nuestros buques y hostilizándoles de todas maneras".

En la sesión del sábado 25 de setiembre, Walker Martínez continuó con sus alegatos y terminó proponiendo la moción de censura siguiente:

> "La Cámara pasa a la orden del día, declarando que en su opinión el Gobierno de Chile no debe negociar, ni celebrar la paz, sin haber obtenido antes el desarme completo del Callao y el aniquilamiento del poder militar y marítimo del Perú".

Intervino luego el diputado Isidoro Errázuriz, manifestando:

> "Estamos preguntando si se va a Lima, y ya la expedición Lynch pasea la tea del incendio al Norte de Lima, y la rodea con un círculo de fuego, que es el primer anillo de venganza de Chile".

Al final del debate del día sábado 25 de setiembre, quedó en pie la moción de orden del día propuesta por el diputado Matte en estos términos: "Retirados todos los proyectos de censura al Ministerio, la Cámara pasa a la orden del día". Puesta a votación fue aprobada.

Quedaba entonces en claro que estaba en marcha la preparación de la expedición a Lima, que de no aceptarse las condiciones de Chile en las primeras negociaciones de paz impulsadas por Estados Unidos, la guerra continuaría hasta el grado de dejar al Perú en una situación de no intentar ningún revanchismo en cuarenta años, para lo cual no solo su condición militar y naval debía anularse, sino también destruir su industria, agricultura, comercio, economía, etc.

Así, pues, estos debates en la Cámara de Diputados en torno a una interpelación inicial al Ministerio, que luego devino en una moción de censura que al final fuera retirada, se desarrollaron desde antes de conocerse en Santiago la pérdida de la *Covadonga*, hasta después de la orden del gobierno de bombardear los indefensos puertos de Ancón, Chancay y Chorrillos, sin éxito algúno.

14.2 PROLEGÓMENOS DE LOS BOMBARDEOS DE CHORRILLOS, ANCÓN Y CHANCAY[161]

El martes 21 de setiembre regresó al Callao, procedente del sur, el *Angamos*, portador de las instrucciones del ministro de Guerra y Marina, J. F. Vergara, para el almirante G. Riveros:

> "Notificará al Gobierno del Perú que entregue, en el término de 24 horas, el vapor *Rímac* y la corbeta *Unión*, bajo la intimación de proceder a bombardear

los puertos de Chancay, Ancón y Chorrillos, lo que V. S. ejecutará si en plazo señalado no obtiene contestación satisfactoria".

Nótese que de Santiago no venía orden alguna de reducir a cenizas las poblaciones de esos puertos, por lo que hay que deducir que fue una orden de Riveros a los comandantes de los buques.

Las instrucciones de Vergara incluían también, la disposición para que una vez cumplidas, Riveros se constituyera en Santiago, dejando el mando de la escuadra a cargo del comandante Latorre, que había llegado al Callao con el *Cochrane* el 17 de agosto, debiendo Riveros viajar en el primer transporte chileno que fuera al sur, o en los vapores de la carrera.

Riveros, en su informe del sábado 2 de octubre al ministro Vergara decía que: "el 21 del pasado (setiembre) regresó el *Angamos* con la orden de US. para bombardear los puertos de Chorrillos, Ancón y Chancay" y que, en consecuencia, el mismo día ofició al jefe político y militar del Callao, capitán de navío L. G. Astete, nota que transcribe *El Peruano* del 21 de setiembre, como sigue:

"Con motivo de la alevosa celada que ha ocasionado la pérdida de la goleta *Covadonga* en el puerto de Chancay, he recibido instrucciones de mi Gobierno para bombardear los puertos de Chorrillos, Ancón y Chancay, si en el término de 24 horas el Gobierno del Perú no ha entregado a esta escuadra la corbeta *Unión* y el transporte *Rímac*".

Le advertía también, que si el miércoles 22 a las 12 m. no se hubiera cumplido con la entrega, se realizarían sin más aviso los bombardeos anunciados.

Riveros, en su citado informe del 2 de octubre, comunicaba haber cursado una nota similar al decano del Cuerpo Diplomático en Lima, pero con el agregado siguiente:

"Como un acto de consideración al Honorable Cuerpo Diplomático y en salvaguardia de los intereses de neutrales, he creído necesario poner en conocimiento de V. E. la anterior comunicación, rogando a V. E. se sirva trasmitirla a sus honorables colegas".

Según aparece en *El Peruano* del martes 21 de setiembre, el comandante Astete tramitó el mismo 21 al secretario de Estado en el Despacho de Guerra, Iglesias, el oficio original de Riveros, solicitando se le informase de la decisión del jefe supremo de la República. Tramitó también la comunicación al decano del Cuerpo Diplomático.

El mismo día, *El Peruano* transcribe el telegrama que el secretario de Estado en el Despacho de Marina, Villar, con la rúbrica de S. E., envía a L. G. Astete como sigue:

"En este momento se recibe el oficio de US. elevando la vergonzosa intimación del almirante chileno.

La destrucción de la *Covadonga* llamada por él alevosa celada, no ha sido sino la condigna pena que reciben los salteadores en mar como en tierra: ser castigado por su propio crimen.

Conteste US. al almirante chileno que, teniendo al frente de las aguas mismas del Callao la *Unión* y el *Rímac*, venga a tomarlos si le acomoda; y que en cuanto al bombardeo de poblaciones indefensas como Chorrillos, Ancón y Chancay, es digno de la manera como Chile hace la guerra; y que no puede tomarnos de nuevo, pues se ha hecho ya fuego sobre Ancón, y Chancay es bombardeado diariamente desde antes de la destrucción del *Covadonga*".

El martes 21, sin pérdida de tiempo, Astete oficia a Riveros acusándole recibo de su comunicación, con el tenor que transcribiera *El Peruano* del jueves 23 de setiembre:

"Que teniendo US. al frente y en las mismas aguas a los buques peruanos *Unión* y *Rímac*, puede US. venir a tomarlos, si le acomoda; y que el bombardeo de poblaciones indefensas como Chorrillos, Ancón y Chancay, es digno de la manera como Chile hace la guerra; sin que esto pueda tomarle al Perú de nuevo, pues se ha hecho ya fuego sobre Ancón, y Chancay fue bombardeado diariamente, antes de la destrucción de la *Covadonga*.

El hundimiento de esta nave, llamado por US. alevosa celada, no ha sido más que la condigna pena que reciben los salteadores en mar y en tierra; ser castigados por su propio crimen.

Queda de esta manera contestada la vergonzosa intimación de US. extrañando de mi parte, que debiendo conocer los quilates del noble corazón peruano, se haya avanzado a suponer que pudiera pasar por tan indigna propuesta.

De las naciones civilizadas y grandes en carácter, es luchar con lealtad y no ensayar su saña con poblaciones desarmadas.

Honra sería para US. avanzar sobre las fortalezas de esta plaza, y no hacer el simple papel de espectador en el largo espacio de cinco meses transcurridos desde el establecimiento del bloqueo".

El Cuerpo Diplomático no perdió tiempo y el mismo martes 21 contestaba la carta de Riveros, aunque este la recibió en la mañana del miércoles 22. Entre los diversos argumentos expuestos por los diplomáticos estaban:

"Nuestro deber nos obliga, Almirante, hacerle observar que el bombardeo de localidades abiertas y no defendidas, es contrario a los usos de la guerra practicados por las naciones civilizadas. Sin duda tales medidas pueden ser excepcionalmente autorizadas contra poblaciones que han violado ellas mismas el derecho internacional, pero este motivo no podría ser invocado aquí, puesto que la pérdida de la *Covadonga* es el resultado de operaciones regularmente practicadas en las guerras.

Tomando, pues, en consideración que en los puntos señalados existen propiedades neutrales considerables, llamamos vuestra atención sobre la necesidad de postergar una medida que solo ha sido, sin duda, prescrita por el Gobierno chileno en vista de una apreciación inexacta de los hechos. Estamos persuadidos de que mejor informado el Gabinete de Santiago, juzgará conveniente desistir de una resolución que en las circunstancias actuales no puede sino perjudicarle en la opinión y alejar las probabilidades de paz. La postergación de algunos días, le bastará para consultar a su Gobierno, o ese plazo sería, además, indispensable para que las familias que habitan en Chorrillos puedan ponerse a salvo.

> En todo caso, debemos hacer las reservas, las más formales, respecto a derechos de neutrales, sobre todo de los que habitan en Chorrillos, ciudad absolutamente sin tropa y de la cual ningún ataque ha sido jamás dirigido contra la escuadra bloqueadora. Si es, en efecto, imposible evitar que los neutrales sufran perjuicios a consecuencia de operaciones regulares de la guerra, el Gobierno chileno no podría declinar la responsabilidad de pérdidas ocasionadas por un acto que no podemos sino considerar contrario al derecho de gentes adoptado por las naciones modernas".

Firmaban esta carta los representantes diplomáticos de San Salvador (decano), Argentina, Francia, Estados Unidos, Inglaterra, Alemania, Italia, Brasil y España.

Galvarino Riveros no se consideró satisfecho con esta respuesta, y el miércoles 22 remitía nueva carta al Cuerpo Diplomático residente en Lima, alegando que la premura del tiempo no le permitía contestar a plenitud, mencionando que se limitaba a cumplir órdenes precisas de su Gobierno, lo que "no me permite diferir su ejecución, la cual tendrá principio, a medio día de hoy, en Chorrillos". Sin embargo, insistía en que Chancay no podía ser considerada como plaza indefensa visto "que había sabido deshacerse del *Covadonga*" y que en Chorrillos "algunos tripulantes del crucero *Amazonas* heridos a bala, no ha muchos días en aquella rada, prueban elocuentemente lo contrario". Finalmente, decía Riveros, pondría en conocimiento de su Gobierno el contenido del oficio recibido.

Cabe recordar que a esa fecha los buques chilenos que ejercían el bloqueo de la costa desde Lurín a Chancay, eran: *Tolten*, de Lurín–Chorrillos; *Blanco*, *Cochrane*, *Princesa Luisa* y *Angamos*, en Callao; y *Pilcomayo* en Ancón.

Se debe añadir que el bloqueo de Chorrillos había sido establecido el martes 3 de agosto de 1880, conforme a la comunicación que el comandante Manuel A. Riofrío del *Amazonas*, envió en esa fecha al jefe civil o militar de Chorrillos, en los términos siguientes:

> "Pongo en conocimiento de V. S. de que, en cumplimiento de órdenes superiores, queda establecido desde hoy el bloqueo de este puerto y las caletas de Achira y Lurín.
>
> Debo advertir a V. S. que, en virtud de esas mismas órdenes, procederé a destruir las embarcaciones menores surtas en dichos puertos, haciendo responsable a V. S. de la resistencia que se oponga a esta operación.
>
> Prevengo asimismo a V. S. de que en todo acto de hostilidad contra el buque de mi mando se tomará, sin previo aviso, inmediatas represalias sobre las expresadas poblaciones".

El martes 21, el almirante Riveros ordenaba por escrito al comandante del *Cochrane*, J. Latorre, zarpar a las 6.30 a.m. del miércoles 22 con dirección a Chorrillos con el objeto de bombardear esa población "hasta reducirla toda ella a cenizas", pero respetando aquellos locales que enarbolaran bandera de Cruz Roja. La hora de inicio del bombardeo sería las 12 m., señalada mediante un tiro en blanco del insignia.

Advertía a Latorre tomase precauciones para evitar torpedos sembrados por peruanos en las cercanías de Chorrillos, y que cumplida la tarea regresara al Callao.

14.2.1 Improvisando las defensas de la bahía de Chorrillos[162]

Chorrillos, en el extremo sur de la bahía del mismo nombre, era una pequeña caleta que carecía de medios para su defensa, pero sobre cuya población pendía la amenaza de ser bombardeada el miércoles 22 de setiembre, hasta ser "reducida a cenizas", según la citada nota intimidatoria de Riveros. En Notas al Capítulo se reproduce la descripción de la zona como aparece en el *Derrotero de la Costa del Perú*, Lima, 1870, por Aurelio García y García, la fuente peruana más próxima al bombardeo. Sin embargo, en la obra de Ahumada Moreno también se consigna una descripción de la costa peruana entre Lurín y Chancay, que incluye la zona referida.

Conforme se ha descrito en párrafos anteriores, en el muro Oeste del Muelle Dársena se había montado la batería "17 de Marzo", a cargo del alférez de fragata C. L. Rodríguez de la *Unión*, dotada con 1/70 lb Armstrong, que previamente estuviera montado como coliza en el castillo de proa de la corbeta. Entre el jueves 16 y el domingo 19 de setiembre, este cañón, por orden superior, fue reinstalado en la *Unión*, provisto de todos sus accesorios y municiones, según consta en los asientos de esos días del Diario de Bitácora.

Una nueva orden superior del martes 21 de setiembre, dispuso que la coliza Armstrong fuera enviada a Chorrillos, junto con el cañón Withworth de a 12 libras, los accesorios y municiones de ambos, así como la dotación que habría de operarlos, consistente de 1 oficial, 1 guardia marina, 1 aspirante y el personal respectivo.

Para tener instalados estos cañones en Chorrillos antes de las 12 m. del miércoles 22, debían ser movilizados primero del Callao a Monserrate, en el Ferrocarril Trasandino, y luego a Chorrillos por el Ferrocarril Inglés. A ese fin, el comandante general de Marina, J. M. García, cursó sendos oficios a los respectivos administradores en los días 21 y 22, incluyendo los pasajes para un oficial y 15 marineros, todo lo cual fue plena y oportunamente satisfecho. Estos cañones fueron instalados en el cerro Salto del Fraile, que domina la caleta de Chorrillos por el sur. Según M. F. Paz Soldán, a mitad del cerro Salto del Fraile, se montaron 2/Krupp de campaña.

El teniente 2º Daniel S. Rivera, de la dotación de la *Unión*, cita en su Relación Historiada, que en el morro de Chorrillos (Salto del Fraile) estuvo el miércoles 22 como comandante de tres piezas de artillería, pero sin especificar si eran las de la corbeta u otras.

Igual sucede con el alférez de fragata Benjamín de la Haza, que cita en su Relación Historiada el haber estado el 22 de setiembre de jefe de la Sección de Marina de la batería montada en el cerro (Salto del Fraile).

Por otro lado, el martes 21 de setiembre, el secretario de Marina, Villar, solicitaba al secretario de Guerra, Iglesias, que el Parque de Artillería entregara a primera hora de la mañana del 22, pólvora, munición y espoletas para "cañones culebrinas Clay". A su vez, el comandante general de Marina, en nota del mismo 21 dirigida al jefe de la Estación del Ferrocarril Trasandino, solicitaba un carro para transportar a Monserrate "dos cañones pequeños", es decir del Callao a Lima, del Arsenal o desde un buque. ¿De dónde aparecieron estas culebrinas?

El Dr. Fernando Romero Pintado, en el Tomo VIII, vol. 2 de la *Historia Marítima del Perú*, explica que la fragata *Apurímac*, construida en Inglaterra entre 1852–1855, y que llegara al Callao en su viaje inicial el 12 de noviembre de 1855, trajo ese tipo de cañón. Su construcción y viaje estuvieron a cargo del capitán de navío J. M. Salcedo, quien se empeñó en adquirir "culebrinas". En cuadro que publica Romero sobre la artillería de los buques, consigna para la *Apurímac* "2 culebrinas de 32 pdr., largo 12' (3,6 m), peso 80 q (4 064 kg), balas sólidas de 32, Inglaterra". No debe pues extrañar que esas culebrinas a que se refería Villar fueran las que aún conservaba la *Apurímac*, a la sazón fondeada dentro del Muelle Dársena, cumpliendo función de pontón–Escuela de Grumetes y depósito de torpedos. Lo que no se ha podido precisar es el lugar en que fueron montadas, si en el Salto del Fraile o en Barranco. Cabe recordar que ya en 1880, este tipo de cañones hacía varias décadas que habían sido superados por piezas más modernas, habida cuenta de la revolución artillera que imperaba en las grandes potencias de la época. Dellepiane también consigna que los dos cañones Clay eran de a 32 lb, ánima lisa,"viejos cañones de marina".

El 3º ingeniero de la Armada, J. A. Mesones, de la dotación del *Talismán*, al mando del capitán de corbeta Manuel M. Carrasco, cita en su Relación Historiada, que en Miraflores los tripulantes del *Talismán* montaron una batería para defender Miraflores, Barranco y Chorrillos del bombardeo realizado por el *Cochrane* el miércoles 22 de setiembre. "Como Ingeniero de la Armada, dice, coloqué y monté en Miraflores, el cañón de 40, que en defensa de Chorrillos disparó a las 12 del día en punto, el primer cañonazo sobre el blindado chileno *Cochrane*". Aunque no da exactamente la ubicación del cañón, cabe suponer que fue en lo alto del barranco sobre el que se sitúa Miraflores, quizá la quebrada de Armendáriz, desde donde se domina la bahía de Chorrillos.

Resumiendo lo hasta aquí reseñado, resulta que:

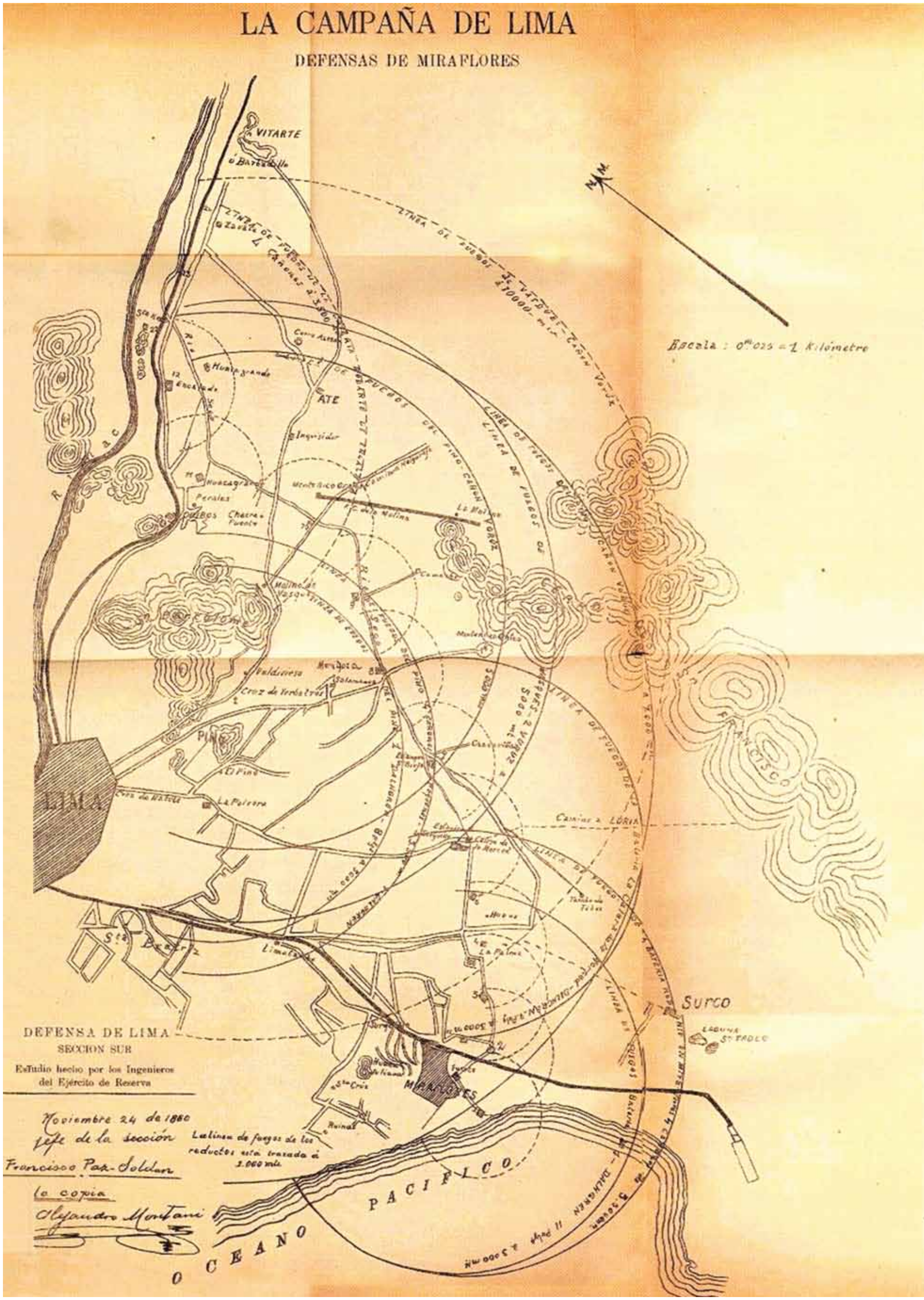
– Cerro Salto del Fraile: una batería con 1/70 lb Armstrong; 1/12 lb Withworth, a cargo de marinos de la *Unión*, y 2/Krupp de campaña.



Tercer ingeniero de la Armada, José Antonio Mesones. Montó una batería para defender Miraflores, Barranco y Chorrillos del bombardeo realizado por el *Cochrane* el miércoles 22 de setiembre de 1880. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

LA CAMPAÑA DE LIMA

DEFENSAS DE MIRAFLORES



DEFENSA DE LIMA
SECCION SUR

Estudio hecho por los Ingenieros del Ejército de Reserva

Noviembre 24 de 1880
Jefe de la sección
Francisco Paz-Soldan

La linea de fuegos de los reductos está trazada á 2.000 mts.

La copia
Alejandro Montani

– Miraflores: 1/40 lb a cargo de marinos del *Talismán*.
– Sin lugar preciso: 2/32 lb culebrinas Clay, a cargo de marinos.

En diversos informes y artículos periodísticos de la época, se menciona la participación en esta ocasión, de una Batería Rodante, rodada o volante, esto es, cañones montados en carros de ferrocarril que se desplazaban a lo largo de la vía férrea Lima-Chorrillos, y que podían hacer fuego desde el carro y luego cambiar de posición, de ahí su apelativo de rodante o volante. No sería arriesgado mencionarlas como precursoras de las baterías de esta modalidad, pero con cañones de grueso calibre, que se emplearon en el teatro de guerra europeo en la Primera y Segunda Guerras Mundiales del siglo XX.

Las Baterías Rodantes fueron establecidas en julio de 1880 y su primer jefe fue el teniente 1º Pablo A. Dufoo. El ingeniero Teodoro Elmore fue encargado de montar los cañones en los carros. Todo indica, sin embargo, que el teniente Dufoo fue reemplazado por el capitán de fragata Leandro Mariátegui, quien con oficio del martes 31 de agosto de 1880 solicitaba al comandante general de Marina, se aumentara el personal a sus órdenes, de seis a diez marineros para así poder operar uno de los cañones de a 60 lb y proceder a su instrucción y entrenamiento con el condestable asignado. Tramitada la solicitud por el comandante general al secretario de Marina, decidió este que la dotación consistiera de: un contramaestre, dos artilleros y diez marineros. Así, pues, se puede establecer que el comandante Mariátegui reemplazó a Dufoo entre julio y agosto.

El secretario de Marina, Villar, en oficio del martes 21 de setiembre, solicitaba al Secretario de Guerra, Iglesias, que el Parque de Artillería remitiera "100 saquetes para cartuchos de los cañones de a 60, sin precisar el tipo, a disposición del capitán de fragata graduado, jefe de las Baterías Rodantes, ya sea en la Estación de Monserrate o en la de Chorrillos, si no se encontrase en la primera".

El comandante Mariátegui ejerció el mando de las Baterías Rodantes hasta el miércoles 3 de noviembre de 1880, cuando hace entrega, con las formalidades del caso, de las baterías de Miraflores y Chorrillos, solicitando se le indicara el lugar en que debía estacionarse todo el material de dichas baterías rodantes.

Parece sin embargo, que en la fecha del bombardeo de Chorrillos por el blindado chileno, hubo cierta duplicidad. En efecto, un informe del inspector y comandante general de Artillería, Joaquín Torrico, del jueves 7 de octubre dirigido al secretario de Guerra, menciona que Chorrillos y Barranco estuvieron defendidos por baterías improvisadas y servidas por la "brigada volante de artillería que manda el coronel Ezequiel Piérola", quien tuvo bajo su mando al coronel F. Moreno, como jefe de la Brigada de Artillería Rodada, quien a su vez elevó el jueves 23 de setiembre a E.

Piérola los partes de los jefes de las baterías Morro Solar, sargento mayor J. A. Navarro, y de la batería de Barranco, sargento mayor G. Yáñez.

Del parte de Navarro del miércoles 22, aparece que en el Morro Solar hubo un cañón Vavasseur, sin especificar calibre. F. Yábar, con razón, duda que en tan corto tiempo pudiera movilizarse e intalarse el Vavasseur en ese lugar, aunque quizá lo fue en el Salto del Fraile. El parte de Yáñez del miércoles 22, no consigna qué cañones conformaron la batería de Barranco, ni datos para fijar su ubicación. El coronel E. Piérola, en posesión de los partes de Moreno, Navarro y Yañez, eleva su informe de fecha Chorrillos, jueves 30 de setiembre al comandante general de Artillería, Torrico, en el que entre varias cosas menciona:

> "Me es sentido no adjuntar el parte de los señores oficiales de marina que estuvieron en el Morro con tres piezas servidas por gente de a bordo, por habérseme pasado hoy; pero aunque ignoro sus nombres no dejaré de hacer especial recomendación de su valor y disciplina".

Se puede afirmar por la cita del teniente 2º D. S. Rivera, que él fue el jefe de las tres piezas servidas citadas. Pero, queda sin aclarar qué tipo de piezas eran.

El corresponsal de *El Mercurio*, en carta fechada Callao, miércoles 22 de setiembre, menciona que en el Morro de Chorrillos (Cerro Salto del Fraile) hubo cañones Krupp de montaña y que de tierra contestaban el fuego del *Cochrane* con cañones chicos colocados en los cerros, y con uno al parecer grande "colocado en un carro de ferrocarril".

En este combate también participó el comandante de *Unión*, capitán de navío M. A. Villavisencio pero en tierra, pues en su Relación Historiada cita: "Defendió el puerto de Chorrillos contra dicha Escuadra (chilena) al mando de la batería que estableció en el "Barranco (sic) de Miraflores" de orden superior la "antevíspera" del combate".

Las citas "Barranco de Miraflores" y "antevíspera" están equivocadas, y debe haber sido "barranco de Miraflores", y la mención a la "antevíspera", lunes 20 de setiembre, es un error pues la comunicación del bombardeo, recién la cursa Riveros el martes 21, dando así inicio a las actividades defensivas improvisadas. De la información recolectada no aparece con claridad en qué consistía la batería al mando de Villavisencio, pero sí que ello significó un destaque de su comando, hasta el miércoles 27 de octubre, en que el mayor de Órdenes lo presenta como comandante de la *Unión*. En los 38 días que duró su destaque, lo reemplazó el 2º comandante A. Aljovín.

De los relatos en los periódicos *El Peruano*, *La Patria*, *La Opinión Nacional* y *El Nacional*, tampoco es posible precisar la conformación y ubicación de todas las baterías que se montaron improvisada y apuradamente. No puede caber duda de lo afirmado en aquella época sobre cómo se enfrentó el inesperado ataque.

En efecto, J. Latorre en su informe del miércoles 22 de setiembre al almirante G. Riveros sobre el bombardeo de Chorrillos, decía:

> "Durante el mismo tiempo nuestros tiros eran contestados por 8/9 piezas de campaña que el enemigo tenía apostados sobre el morro citado (Cerro Salto del Fraile) y sobre el alto de la ribera hacia el Norte de la población (se refería a Miraflores)".

A su vez, el almirante Riveros en su telegrama desde Arica del miércoles 6 de octubre, al presidente Pinto, tratando del bombardeo de Chorrillos, informaba que los fuegos del *Cochrane* "fueron contestados con cañones pequeños desde tierra".

El coronel Ezequiel Piérola, jefe de la Brigada Volante de Artillería en Chorrillos y Barranco, en su informe al comandante General de Artillería, Torrico, hace una reseña de la improvisación de la defensa:

> "Se hallaba completamente indefenso hasta la noche anterior (21) en que se principió a preparar el rechazo del ataque anunciado. El Jefe Supremo, acompañado de E. Piérola (su hermano) a las 9 p.m. estudian los lugares donde debía colocarse la artillería cuya remisión se había ordenado de antemano, indicando las posiciones que debía ocupar en el Morro Solar (Salto del Fraile) con las fuerzas de artillería de mi mando. Partió S. E. al Barranco y Miraflores. Volvió en la mañana (del 22) a vigilar cumplimiento. Regresó a la capital".

J. O. Reyes, en *La Opinión Nacional* del miércoles 22 de setiembre, comenta:

> "Los carros del Ferrocarril y muchas carretas trabajaron durante toda la noche (del 21) y las primeras horas de hoy (22).
>
> Por tren de 10.30 a.m. el Secretario de Marina, Villar, visitó Miraflores, Barranco y Chorrillos. Aquí se constituyó desde su llegada hasta después del bombardeo en el Salto del Fraile, donde había como se sabe, una batería. He aquí algunos datos de las baterías improvisadas en este puerto. En el Morro, o sea el Salto del Fraile, piezas de artillería al mando de oficiales de dicho escuadrón, y cuyos nombres no recordamos en este momento.
>
> Nuestras felicitaciones se hacen extensivas al Señor Secretario de Marina, que durante el combate permaneció en el Morro".

W. Ekdahl, G. Bulnes y R. Fuenzalida comentan en sus obras la gran actividad desplegada por los peruanos, bajo la dirección del jefe supremo, para que en el periodo comprendido entre la notificación del bombardeo y su inicio real, Chorrillos pudiese contar con improvisadas defensas.

Pero el trabajo de instalar baterías para la defensa de Chorrillos, no terminó con el bombardeo y así E. Piérola en informe al secretario de Guerra, del jueves 30 de setiembre daba cuenta de la instalación de más cañones, aunque sin describirlos:

> "Da cuenta de que en 4 días para montar las piezas de grueso calibre que le han remitido, para un nuevo ataque... Vecinos de Barranco y Surco colaboran. Fue bendecida con el nombre OLAYA... Padrino señor Pedro Elguera. No da detalles de cañones".

Finalmente, en la Revista francesa *L'Année Maritime* se comenta que "los peruanos desplegaron una gran actividad, llegando a colocar varios cañones sobre un cerro al lado del mar".

14.2.2 Los bombardeos del 22 y 23 de setiembre de 1880[163]

Llegado el miércoles 22 el *Cochrane* zarpa de su fondeadero en la isla San Lorenzo y barajando el cabezo enrumba hacia Miraflores, en donde se reúne con el *Toltén*.

El comandante Latorre, en su informe de esa fecha, manifiesta que ante las advertencias del comandante del *Toltén* sobre probable colocación de torpedos fijos y las prevenciones de Riveros, decidió modificar el "único plan de hostilidad que hubiera podido darnos un resultado positivo, esto es, bombardear Chorrillos desde Miraflores", al norte del cerro Salto del Fraile, para lo cual se desplazó al sur del mismo, desde donde "para conseguir medianamente el mismo fin, dice, era menester mantenerse de tierra a una distancia variable de 3 500 a 4 500 metros". Es decir, tenía que realizar tiro indirecto por sobre el cerro Salto del Fraile, que tiene una altura de unos 89 metros y en cuyas laderas del norte estaba el poblado de Chorrillos. Hay que recordar que durante el bloqueo de Arica, la artillería naval chilena no había sido eficiente en el tiro indirecto. Obviamente, desde esta nueva posición no podría cumplir con la prevención del almirante sobre locales con bandera de la Cruz Roja, pues no estarían a su vista, como sí habría sido de mantenerse al norte de Chorrillos. Afortunadamente, ello no ocurrió. Si bien el *Toltén* se ubicó como para poder observar los impactos, carecía de medios de comunicación con el *Cochrane* para indicarle si los tiros caían largos o cortos, y de sus efectos en general. Así pues, Latorre reconocía que el efecto de los disparos "no reduciría a cenizas" las casas de Chorrillos, es decir, no cumpliría la misión. El *Cochrane* abrió fuego a las 12.15 p.m. prolongándolo hasta las 4.45 p.m. con una pequeña interrupción. Disparó 84 granadas, pero solo 13 cayeron sobre la población, sin causar incendio alguno, según observara el *Toltén*. Terminado el bombardeo, Latorre regresó a la isla, fondeando a las 8.30 p.m.

Como era lógico, la materialización del bombardeo había causado gran ansiedad y preocupación en el Gobierno y la población. Como en anteriores oportunidades, las autoridades políticas y militares estuvieron informadas mediante telegramas. Así, un telegrama recibido en la Prefectura de Lima a las 12.50 p.m. daba cuenta del inicio del ataque, con el *Cochrane* ubicado tras el Salto del Fraile, y cuyos tiros pasaban sobre la población. El telegrama de 1.15 p.m. para el secretario de Gobierno daba cuenta del intercambio de tiros con las baterías peruanas

emplazadas en el Salto del Fraile, y que hasta ese momento no se había producido daño alguno. Otro telegrama al secretario de Gobierno desde Miraflores, daba cuenta que el bombardeo habíase iniciado a 12.20 p.m., y que la batería Sur de a 40 hacía fuego, en tanto que otra hallábase lista. El *Toltén* estaba muy lejos, Chorrillos no había sufrido daños y Miraflores sin novedad. Finalmente, un telegrama de 4.45 p.m. del corresponsal Rossell de *La Patria*, dirigido al periódico, daba cuenta de la retirada definitiva del blindado, sin desgracias personales. "Los edificios, dice, tampoco han sufrido daños. Solo tres casas hay perforadas por los proyectiles, ninguna avería vale la pena".

El coronel E. Piérola, jefe de la Plaza de Chorrillos y Barranco, en su informe del 30 de setiembre al inspector y comandante general de Artillería, Torrico, eleva los partes de sus subordinados Moreno, Navarro y Yáñez, quienes a su vez dan detalles del combate. Así Navarro, que comandaba la batería Vavasseur del Morro Solar (sic), informa que a las 12.15 p.m. el *Cochrane* abrió fuego contra Chorrillos a unos 3 000 metros, que fue contestado por las baterías a sus órdenes, y continúa:

> "Logrando que los certeros tiros de nuestra artillería hicieran alejar rápidamente al *Toltén* que confiadamente reconocía la bahía. El combate siguió hasta las 2 p.m. entre esta batería y el blindado, hora en que este maniobró mar afuera. A las 2.30 p.m. el enemigo continuó nuevamente el ataque, y sus tiros pasaron por elevación, hasta que rectificadas sus punterías, logró, a las 3.45 p.m. colocar cuatro bombas en la planicie de nuestras operaciones, sin que estas ocasionasen daño alguno. A las 5 p.m. se suspendieron los fuegos. El enemigo gobernó con proa al Callao".

Yáñez, por su parte, informa que el *Cochrane* abrió sus fuegos a 12.05 p.m. sobre la "zona comprendida entre el Barranco y la villa de Chorrillos", que fue contestado con la batería de Barranco, con breves interrupciones a consecuencia de "la gran distancia que a veces tomaba, a colocarse tras el frontón del Salto del Fraile, "continuando el fuego hasta las 5 p.m., en que se retiró sin haber causado daños de ninguna consideración".

En un artículo de *La Patria*, transcrito en la sección Actualidad de *El Peruano* del sábado 25 de setiembre de 1880, R.G. Rossell, que estuviera en el Morro, comenta:

> "Chorrillos – setiembre 23 de 1880
>
> SS. EE.
>
> Con el fin de presenciar el prometido bombardeo y destrucción de Chorrillos, nos constituimos ayer en esa villa. Allí hemos tenido la satisfacción de ser testigos, no de un cuadro de desolación e incendio como esperábamos sino de las vergonzosas maniobras e increíble cobardía de nuestros enemigos.
>
> El *Cochrane*, blindado poderoso, armado con seis cañones de a trescientos (eran de 250), ha sido rechazado, ha huido miserablemente, en presencia de unos cuantos cañoncitos de campaña.
>
> Los proyectiles que lanzaba ayer el blindado son mayores que los cañones que le resistían en tierra; sin embargo no ha sido capaz de apagar sus fuegos.

Mal de su grado se ha visto en la precisión de ceder el campo, de renunciar a sus proyectos de destrucción infame.

La sorpresa de encontrar resistencia donde no esperaba, donde creía ejercitarse impunemente y a mansalva, ha sido por sí sola motivo bastante de trastornar todos sus planes. Hasta para hacer el mal se requiere audacia y talento. La conciencia de un acto criminal empequeñece y acobarda a quien lo practica.

A las 10.30 a.m. presentóse el *Cochrane* frente a Chorrillos, acompañado del *Toltén*. Practicaron ambos varias evoluciones, buscando sin duda un lugar aparente en la rada para herir con más provecho los edificios de la población.

Hasta las 11.30 se entretuvieron calculando distancias, ya acercándose, ya alejándose de tierra. No esperaban ningún inconveniente, para realizar su obra destructora. Probablemente, se entretenían con la ilusión de ver muy luego, envuelta en gruesas columnas de humo y de fuego, la risueña población que tenían delante.

Habiéndose acercado confiadamente hasta cuatro mil metros, a las 12.30 los pequeños cañoncitos colocados en la cimas del Salto del Fraile, rompieron sus fuegos. Bien dirigidas las punterías, varios proyectiles estallaron sobre cubierta y muchos otros fueron a estrellarse contra la impenetrable coraza del blindado.

Tan certeras descargas, parece produjeron a bordo la mayor sorpresa y confusión. Vióse a la gente que ocupaba la cubierta precipitarse por las escotillas. La chimenea lanzar gruesas columnas de humo, y ponerse el buque rápidamente en retirada. El *Toltén* que le acompaña, huye a toda máquina hasta hallarse fuera de tiro, a cubierto de todo peligro.

Cuando el blindado logra enmendarse hacia el Norte, rompe sus fuegos a considerable distancia.

La batería colocada en el Barranco, comienza a disparar sobre el blindado.

Este contesta, pero los fuegos de tierra le obligan a cambiar de posición. Acosado por todas partes, entretiénese largo rato dando bordadas, a larga distancia y disparando de cuando en cuando.

Colócase al Sur del Morro. Algunos proyectiles caen cerca a las baterías. Este sitio no le acomoda, los tiros de tierra pueden ofenderlo, se enmienda al Oeste. Luego suspende sus fuegos. Son las 2 p.m., ha hecho treinta y dos disparos.

A las 2.30 p.m., comienza a hacer fuego la batería flotante (sic), con dos cañones de a cuarenta. Si antes los proyectiles de a nueve, lo habían mantenido a raya, ahora los de a cuarenta lo desalojan del todo. Abandona su posición. Sigue al Sur y se coloca al otro lado del Morro frente a Chira. Desde allí, dirige sus tiros por elevación.

Por fin, a las 4.25, después de haber hecho sin fruto, cincuenta y dos tiros, renuncia definitivamente a su intento: abandona su posición y avanza lentamente hacia el Callao.

Los daños causados a la población, carecen de importancia. Chorrillos después de tan formidable amenaza continúa en pie. Todo el empeño del enemigo para reducirlo a cenizas, no ha hecho más que poner de manifiesto su impotencia, su infamia y cobardía.

Merece encomiarse el comportamiento de los señores Secretario de Marina, coronel Ezequiel Piérola, capitán del puerto señor Frías, comandante

> Villavisencio y varios otros a cuya intrepidez y actividad se debe la improvisada defensa de Chorrillos.
>
> ---
>
> Durante todo el bombardeo, gran cantidad de gente ocupaba las calles de la población.
>
> ---
>
> La compañía de bomberos Chorrillos y las ambulancias, han estado en sus puestos respectivos. *R. G. ROSSELL".*

Terminado el bombardeo de Chorrillos, quedaban pendientes los de Ancón y Chancay, que se habrían de realizar el jueves 23 de setiembre. En efecto, el comandante Luis A. Castillo del *Blanco* en compañía del *Princesa Luisa*, de acuerdo a la orden verbal de Riveros, zarpan a las 4.30 a.m. del jueves 23 con destino a Ancón, en donde se reúnen con la *Pilcomayo*, cuyo comandante C. E. Moraga recibe la orden verbal de Riveros de dirigirse a Chancay para bombardearlo. En el Callao quedaron el *Angamos* y el *Cochrane*.

Llegados el *Blanco* y el *Princesa Luisa* a las 9.00 a.m. a Ancón, realizó este último un reconocimiento de la bahía y no habiendo detectado torpedo alguno, el *Blanco* se coloca entre 1 200–2 700 metros de la playa, y abre fuego a las 10.00 a.m. prolongándolo hasta las 12.30 p.m., que lo suspende para que la gente pase rancho, y reabriéndolo a la 1.20 p.m. hasta las 4.00 p.m. Disparó un total de 152 granadas. Según informe del comandante, "no pudo incendiarse la población".

El inicio del bombardeo a Ancón fue comunicado al secretario de Guerra el mismo 23 por telegrama de 1.30 p.m. del jefe de la plaza don Pedro I. Suárez. Complementariamente, elevó un parte escrito al mismo secretario con fecha viernes 24 de setiembre, dando detalles del bombardeo, de los cuales se reproducen los siguientes:

> "108 proyectiles de a 300 (eran de 250) han arrojado produciendo la destrucción de algunas casas, entre ellas la de la gobernación, comisaría, alojamiento de oficiales y proveeduría; no hubo amago de incendio. Ni intentaron desembarcar, para cuyo caso tenía mis órdenes, favoreciéndonos las posiciones que mandé tomar a los comandantes".

A las 4.00 p.m. *Blanco* y *Princesa Luisa* enrumban a Chancay para reunirse con la *Pilcomayo*, luego de lo cual inician el regreso a San Lorenzo, donde fondean a las 4.00 a.m. del viernes 24 de setiembre.

La *Pilcomayo*, ya en Chancay, inicia el jueves 23 el bombardeo de la población entre 1.00–3.00 p.m., desde una distancia de unos 1 000 metros de la playa. Según Moraga, disparó 60 granadas pero "no se incendió la población". Además, comentaba en su informe: "no creo aún suficientemente vengada a nuestra *Covadonga*". Luego del bombardeo regresó a Ancón, para continuar el bloqueo.

El almirante Riveros, al llegar a Arica el miércoles 6 de octubre en su viaje a Santiago, envía un telegrama al presidente Pinto dándole cuenta

del cumplimiento de la orden de bombardear los puertos indicados que, como se ha visto, "no fueron reducidos a cenizas". Por las razones que fueran, no se logró el objetivo. De su informe se desprende:

- Chorrillos: bombardeado por el *Cochrane* el 22 durante 4 horas, con 84 granadas.
- Ancón: bombardeado por el *Blanco* el 23 durante 5.5 horas, con 140 granadas.
- Chancay: bombardeado por la *Pilcomayo* el 23 durante 2 horas, con 100 granadas.

Latorre, en su informe a Riveros sobre el bombardeo de Chorrillos, elevado como anexo del que Riveros enviase al ministro de Guerra y Marina el sábado 2 de octubre sobre las operaciones realizadas por la escuadra durante el mes de setiembre, comenta que, "de los proyectiles enemigos nos alcanzó uno, que perforó el costado a popa del mamparo de la batería, aventando algunas astillas". A su vez, el almirante Riveros en su telegrama citado, también comenta que el "proyectil de tierra que alcanzara al *Cochrane*, no le produjo avería de consideración ni baja alguna en la tripulación". En ninguno de los partes oficiales de peruanos que operaron los cañones instalados en el Salto del Fraile, se menciona haber logrado impacto en el *Cochrane*, pero que así fue lo confirma el propio Latorre.

Las razones esgrimidas por Latorre en su informe sobre el fracaso del bombardeo de Chorrillos, no convencieron al ministro de Guerra y Marina de Chile, M. García de la Huerta, y es por ello que en extenso oficio del miércoles 27 de octubre de 1880, pide al almirante G. Riveros las explicaciones que fuesen necesarias para:

a. Justificar la modificación del único plan de hostilidad que podía resultar en la destrucción de Chorrillos;
b. Informar de las medidas para certificar la real existencia de torpedos fijos en la parte norte de la rada; y
c. Justificar el no empleo de los cohetes incendiarios de que disponía.

Riveros contesta al ministro el sábado 11 de diciembre, transcribiéndole el informe, también extenso, del comandante del *Cochrane*, que se resume como sigue:

Sobre el punto (a).– Latorre manifiesta que además de la orden escrita del martes 21 de setiembre, el almirante Riveros le previno verbalmente que el bombardeo solo se efectuaría entre las 12 m.–5.00 p.m., pues el *Blanco* se dirigiría a Ancón a las 4.30 a.m. del miércoles 23. Este plazo de 4,5 horas, según Latorre, no permitiría conseguir el objetivo usando "solo tres cañones (por banda) de que le era posible disponer a la vez" para reducir a cenizas una población como la de Chorrillos, "por más que esta se prestara, por lo aglomerado de sus edificios exentos de jardines". Además, la probable existencia de torpedos en la rada de

Chorrillos, según prevención del almirante Riveros, más lo informado por el comandante del *Toltén*, "lo convencieron de su existencia real" y anteponiendo la seguridad y conservación del buque, decidió bombardear Chorrillos por el lado sur del morro Salto del Fraile.

Sobre el punto (b).– Según Latorre, la orden de examinar cuidadosamente la bahía de Chorrillos no la ejecutó porque "en realidad, era esta una tarea a la que no habría podido darle término", pues hasta donde tenía conocimiento el descubrir torpedos era una operación peligrosa, se requería de buzos y botes, y ello bajo el fuego enemigo. Además el tiempo disponible no lo permitía.

Que finalmente, el jueves 23 quedó en evidencia la existencia de torpedos al estallar uno de ellos mientras se le extraía del fondo del mar, matando e hiriendo a varios individuos, de lo que había tomado conocimiento el almirante por declaración de un oficial neutral.

Sobre el punto (c).– Según Latorre, los cohetes incendiarios de que disponía el *Cochrane* estaban muy deteriorados, tanto por razón de su antigüedad como por la humedad de a bordo. Se podían usar enviándolos en botes hasta 1 000 metros de la playa, exponiendo a la dotación al fuego de fusilería y artillería. Por ese motivo desistió de usarlos.

A su vez, el almirante Riveros al elevar al ministro los fundamentos de Latorre, comentaba que el lapso de cinco horas para el bombardeo era suficiente para reducir Chorrillos a cenizas, siempre y cuando lo hiciera desde el norte, pero que jamás creyó que una "sospecha de la existencia de torpedo", lo llevase a bombardear desde el lado sur del Morro Salto del Fraile. Para Riveros, el comandante del *Cochrane* dispuso de unas seis horas previas a las 12 m. para reconocer la pequeña área desde la cual haría fuego. Luego menciona:

> "El señor comandante del *Cochrane* parece hacer caudal de la circunstancia de que el que suscribe no le comunicó nuevas órdenes, queriendo sin duda aludir al hecho de que no le ordené renovar las hostilidades, olvidando que la provisión de proyectiles útiles había quedado reducida en ese buque a 52 granadas comunes y cuatro Shrapnel, según informes escritos. Aquellas que tenían el *Blanco* y la *Pilcomayo*, eran para el bombardeo de Ancón y Chancay".

Finalmente, Riveros manifestaba su conformidad con lo comentado por Latorre respecto a la existencia de torpedos en Chorrillos y el tema de los cohetes incendiarios.

En nota del sábado 25 de setiembre, el ministro inglés St. John, ampliando su informe del sábado 18 de setiembre, decía que la pérdida de un segundo buque con la misma estratagema que hundiera el *Loa*, había excitado al Gobierno de Chile a ordenarle por telegrama al almirante Riveros que demandase la entrega de dos de los buques peruanos, bajo la intimación de bombardear las ciudades indefensas

de Chorrillos, Ancón y Chancay. Como el Gobierno peruano declinara naturalmente la entrega de sus buques, el almirante chileno "cumplió su amenaza, pero con muy poco efecto", en cuanto se refiere a Chorrillos.

La razón principal aducida por Latorre para cambiar el plan inicial de bombardear Chorrillos desde el norte, fue el supuesto de la existencia de torpedos fijos en la rada, basado primero en las prevenciones que le hiciera el almirante Riveros la víspera del bombardeo, y luego en el día mismo al ser informado por el comandante del buque bloqueador *Toltén*, de que:

> "… en la parte Norte del puerto suponía que se hubiese colocado torpedos fijos, por haber sorprendido al amanecer de algunos días, botes sospechosos que a esa hora se dirigían al fondeadero".

Por otro lado, Latorre al exponer sus razones por el supuesto minado, en contestación a las inquietudes del ministro de Guerra y Marina, comenta en su informe del domingo 21 de noviembre a Riveros que:

> "Por la sospecha que a este respecto me infundió el comandante del *Toltén*, me formé el convencimiento de la existencia real de dichos elementos de destrucción, y de ahí el que resolviese bombardear por la parte Sur, operación que hubiera ejecutado aun en el caso de sospechar tan solo que hubiera habido torpedos fijos por la parte Norte, creyendo así cumplir concienzudamente los deberes que me impone la seguridad y conservación del buque, aparte de que obrando en los términos indicados, me ajustaba a lo prevenido por V. S. de precaverme de cualquier celada del enemigo".

A continuación Latorre explicaba:

> "La existencia de torpedos fijos en Chorrillos tomó, ya al día siguiente del bombardeo (23), un carácter de evidencia manifiesta, habiendo estallado una de estas minas en circunstancias que se le estaba extrayendo del fondo del mar, la misma que mató e hirió a varios individuos, hecho que, días después, fue todavía mas manifiesto para V. S., por la declaración que recibiera de un oficial neutral, asegurándole que ellos no pensaban continuar yendo con sus buques a Chorrillos para embarcar pasajeros".

Finalmente, Riveros se manifestó conforme sobre la existencia de torpedos en Chorrillos según lo informase Latorre. Pero ¿los hubo realmente? Varios hechos indican que sí, como se verá en el párrafo siguiente.

14.2.3 Defensas submarinas en Chorrillos y otras medidas para el tráfico de personas desde y hacia buques de guerra neutrales y pontones[164]

El bloqueo del Callao establecido el sábado 10 de abril de 1880, se hizo extensivo a Chancay y Ancón, para neutralizar todo tráfico marítimo entre estos tres puertos unidos por ferrocarril. Adicionalmente, el fondeadero de los buques de guerra neutrales y algunos pontones, fue reubicado en una área entre 4/5 millas al norte y 2/3 millas de la

costa, entre las desembocaduras de los ríos Rímac y Chillón, dejando así totalmente despejada la bahía del Callao a los fines ofensivos y defensivos por ambas partes, como se ha venido describiendo.

La autoridad peruana emitió sus instrucciones para regular la comunicación del personal de los buques neutrales con tierra, así como el de determinados funcionarios diplomáticos residentes relacionados con los buques neutrales presentes.

El desarrollo de las operaciones de la guerra terrestre y las perspectivas de una probable expedición sobre Lima, motivó que extranjeros residentes decidieran dejar el país, y también peruanos, ya para mudarse a otra ciudad o para emigrar del Perú. Para este movimiento de personas, algunos buques de guerra neutrales, brindaron su colaboración para el transbordo de esas personas en alta mar, hacia vapores neutrales, principalmente de la P. S. N. C.

Este tráfico se extendió a Chorrillos, caleta que ofrecía ventajas para el embarque de personas y un terminal del ferrocarril, razón por la cual su bloqueo se hizo efectivo a partir del martes 3 de agosto, como se ha visto.

Otro aspecto ya descrito, es el referido a la fabricación y colocación en la bahía del Callao de torpedos fijos y a la deriva, operación reservada, que había sido confiada a la Secretaría de Fomento, y en la cual la Secretaría de Marina no participaba, excepto cuando se trataba de dar protección a la embarcación que colocaría los torpedos, como se ha explicado al desarrollar la acción nocturna del martes 25 de mayo. Así, pues, no debe llamar la atención la observación del comandante del *Toltén* sobre las sospechosas operaciones de embarcaciones, no de la Marina, en la rada de Chorrillos, de la que informó el día del bombardeo al comandante Latorre.

Así las cosas, el jueves 23 de setiembre, al día siguiente del bombardeo, el ministro residente del Imperio Alemán, V. Gramatzki, oficia al secretario de Relaciones Exteriores accidental, don Manuel Barinaga, a su vez Secretario de Hacienda, que reemplazaba al titular don P. J. Calderón desde el miércoles 21 de julio por razones de salud. Gramatzki había conversado con Barinaga sobre la posibilidad de embarcar por Chorrillos en el buque de guerra alemán *Ariadne*, un grupo de alemanes que deseaban salir del país, operación para la cual el buque estaba listo el lunes 27 de setiembre. En su nota referida, Gramatzki preguntaba a Barinaga si habían colocados torpedos o minas, y si se colocarían más antes del 27 como medida defensiva, pues su existencia era una amenaza para cualquier buque que se acercase a Chorrillos y, en todo caso, solicitaba se le informara, comprometiéndose en este caso, a mantener estricta reserva sobre la medida defensiva, y se designase otro puerto unido a Lima por ferrocarril, para embarcar gente neutral.

Barinaga no contestó por escrito a este pedido, pero sí lo conversó con Gramatzki en términos que no deben haber sido muy cordiales, como puede desprenderse de la tónica empleada en su nueva carta del domingo 3 de octubre, que se resume:

– estaba confirmada la existencia de torpedos en Chorrillos, a pesar de las negativas al respecto, lo cual era un peligro para la navegación;
– se había impedido el embarque de un alemán en el *Ariadne* en el Callao, pero que sí se había permitido el embarque de neutrales en el Callao en un buque de guerra norteamericano y en el H. M. S. *Thetis*, hechos que demostraban un trato discriminatorio con los neutrales alemanes;
– la oferta de un práctico para dirigir el *Ariadne* a Chorrillos, no era aceptable, pues según opinión de todos los comandantes de los buques neutrales, esa propuesta no ofrecía seguridad alguna; y
– en consecuencia, el comandante del *Ariadne* no aceptaba el práctico, y se veía obligado a informar a su Gobierno, y que mientras no recibiera respuesta, pues "consideraría al Gobierno del Perú responsable por los daños y perjuicios que puedan resultar a los intereses alemanes".

Todo indica que Barinaga contestó a Gramatzki el sábado 9 de octubre, pues el diplomático alemán envía una nueva y extensa nota el martes 12 de octubre al secretario Calderón, ya repuesta su salud desde la víspera, y haciendo referencia a la nota de Barinaga le expresa:

– su rechazo a la sutil referencia de Barinaga de que él no condena la acción chilena contra el derecho de gentes, ni cuida de los intereses de los alemanes, y que el Gobierno peruano no "tiene derecho a juzgar sobre sus procedimientos";
– que su Gobierno reconoce el dogma que no admite "el bombardeo de pueblos indefensos", pero que para la aplicación de ese principio tuvo la necesidad de "hacer una discreta averiguación";
– que existe un "derecho indiscutible de los neutrales para alejarse del teatro de la guerra", aplicable a los alemanes;
– que el pedido era para embarque por Ancón o Chorrillos, vista la comunicación existente por ferrocarril;
– que Barinaga contestó que "no había torpedos en Chorrillos", y se comprometió a extender un certificado escrito, que nunca recibió;
– que no había coherencia entre lo dicho por Barinaga, sobre la inexistencia de torpedos en Chorrillos y Ancón, pues "era conocido que un bote de la marina peruana voló al chocar con un torpedo frente a Chorrillos, y según opinión de todos los comandantes de buques de guerra neutrales, de cuya competencia no se puede dudar, no deja de haber peligro en los puertos ni para las embarcaciones dirigidas por marinos peruanos". Qué habría pasado, preguntaba,

si ante las afirmaciones de Barinaga un buque alemán entra a Chorrillos y vuela.

Concluía su nota Gramatzki, expresando su disconformidad con la prohibición para que un súbdito alemán embarcase en el *Ariadne*, en tanto que en la misma fecha que Barinaga escribía su nota de respuesta, en el Callao embarcaban pasajeros en el norteamericano *Wachussets*, sin impedimento alguno.

F. Yábar, en su obra citada, manifiesta que no está probado que el bote que volara en Chorrillos, a que se referían Gramatzki y Latorre, fuera de la marina peruana, resultando muertos y heridos en circunstancias de que se trataba de extraer uno de los torpedos fondeados. Podría decirse que fue uno de los bote empleados por la Secretaría de Fomento.

Pero como evidencia contundente de la existencia de torpedos en Chorrillos, F. Yábar transcribe el oficio que el secretario de Fomento, Echegaray, envía el viernes 12 de noviembre al secretario de Relaciones Exteriores, Calderón, como sigue:

> "En contestación al oficio de V. S. en el que se sirve pedirme los datos que solicita el Ministro del Imperio Alemán, sobre si se ha aumentado el número de torpedos, que existían en la bahía de Chorrillos desde el día en que penetró en ella el blindado inglés *Shannon* a fin de tener la certeza necesaria para la seguridad del buque de su nación *Ariadne* que debe embarcar en dicho puerto familias neutrales; me es satisfactorio decir a V. S. que he hecho suspender la colocación de otros torpedos, además de los que existieron en Chorrillos cuando estuvo el *Shannon*, hasta después del lunes día en que debía ir la *Ariadne*. En tal virtud, puedo asegurar a V. S. que hasta hoy no existen otros torpedos en Chorrillos de los que hubieron cuando estuvo la *Shannon* y que no se colocarán sino después que la *Ariadne* embarque en dicho puerto los pasajeros que se propone tomar".

¿Cuándo estuvo el H. M. S. *Shannon* en Chorrillos? De Lisle lo comenta en su Diario:

> "(Lunes) Nov. 8 – Embarcamos 300 personas, principalmente mujeres y niños en Chorrillos. Luis Garretón (nav. del *Atahualpa* se embarcó para gobernarnos libre de torpedos, que no creo, por un momento existan... (ilegible)… que estaban dejando el país para París; tuvieron que pagar no menos de 10 000£ a Piérola antes de fueran permitidos dejar el país. Llevamos a todas las personas al cabezo de San Lorenzo y las transbordamos al *Santa Rosa*. La mayoría de los pasajeros estaban muy indispuestos aunque solo había un ligero balanceo".

Es decir, que según la carta de Echegaray, se colocarían otros torpedos despues del 15 de noviembre, que era el lunes en que el *Ariadne* embarcaría personas en Chorrillos. Lo interesante de lo anterior, es que el comandante del *Shannon* sí aceptó la participación de un práctico peruano para entrar a Chorrillos.

Las medidas a que se refiere el título del párrafo, venían desde mucho antes del bombardeo de Chorrillos. Así se desprende de un oficio que el jueves 1º de julio 1880, cursa el secretario Calderón al ministro St. John, como sigue:

"El embarco por el puerto del Callao está prohibido, absolutamente por mi Gobierno, y la salida de la provincia de Lima sujeta al pasaporte que tenga a bien expedir la autoridad militar, a tenor del decreto supremo promulgado el 28 de los corrientes(se refería a junio) en esta capital.

Así, pues, aunque debo persuadirme de que el ofrecimiento que hace V. E. en su estimable oficio del 30 del mes que expira (junio), Nº 47, de facilitar la salida de las familias peruanas que deseen irse al Norte, es dictado por el más benévolo sentimiento; yo tengo el de significar a V. E. en respuesta a su citada comunicación, que, dada la, situación en que se halla esta provincia, tan humanitario propósito no podrá tener efecto".

Esto era en junio, pero después del bombardeo de Chorrillos aparecen más noticias sobre el título del párrafo, a raíz del intercambio de correspondencia entre el secretario accidental de Relaciones Exteriores, y secretario de Justicia, M. A. Barinaga, por enfermedad del titular, respecto a una nota que el ministro St. John cursara el jueves 30 de setiembre, recibiendo el sábado 2 de octubre la respuesta siguiente:

"He tenido el honor de recibir la estimable nota de V. E. fecha 30 de setiembre próximo pasado, en la que solicita se conceda permiso para que el buque de guerra de S. M. B. *Thetis* pueda embarcar pasajeros el lunes próximo en el puerto del Callao, por no estar la bahía de Chorrillos expedita para efectuarlo.

En contestación me es honroso decir a V. E. que hallándose en lo absoluto prohibido el embarque por el Callao, no es posible acceder a los deseos del capitán Stephens, y que si ha habido un caso excepcional para haber permitido el embarque de algunos pasajeros en un buque de guerra norteamericano fue porque no tenía su capitán un práctico que pudiera conducir la nave a la rada de Chorrillos mas en la actualidad el Gobierno puede disponer de prácticos y de ellos se nombrará uno para que dirija a la *Thetis* sin peligro al fondeadero de Chorrillos".

Las medidas referidas se confirman algo más a raíz de las notas intercambiadas entre el secretario de Relaciones Exteriores, Calderón, y el secretario de Marina, Villar, de fechas 15 y 17 de noviembre respectivamente, a raíz de una solicitud del ministro británico St. John referente a un pedido del comandante D'Arcy del H. M. S. *Shannon* para embarcar muchas familias, entre ellas peruanas, y situarlas en los pontones y buques fondeados en el Callao. En su respuesta Villar, manifestaba:

"Por disposición de S. E. está prohibido el embarque de cualquier persona en el Callao aun cuando sea para ir a los mismos buques neutrales; solo los oficiales y algunos marineros en comisión de dichos buques pueden embarcarse en botes. Igualmente se ha permitido se provea de víveres en un día determinado de la semana a las personas que actualmente residen en los pontones.

Esta Secretaría no puede dictar orden alguna sin el mandato especial de S. E. relativa al embarque de familias por el puerto del Callao, cualesquiera que sea su destino".

Nueva nota de St. John, del miércoles 24 de noviembre al secretario de Relaciones Exteriores, Calderón, advierte otra restricción para ir a bordo de los buques de guerra neutrales, aplicable a los cónsules de los países neutrales. En ese sentido, St. John se quejaba de que el cónsul británico en el Callao hubiese sido impedido por la Prefectura de ir a bordo del H. M. S. *Triumph* a visitar al almirante Stirling, y pedía que por escrito se le notificase sobre cualquier orden del Gobierno peruano al respecto. El almirante Stirling había llegado al Callao el 21 de noviembre con el blindado *Triumph*, después de casi seis meses de ausencia, y su presencia decía St. John, "pone a toda la fuerza naval inglesa bajo su mando e infundirá nueva confianza en las colonias extranjeras".

El expediente citado fue tramitado por Calderón el viernes 26 ante dos instancias: una, el secretario de Guerra, Iglesias, quien contestó a Calderón el mismo día, y la otra el prefecto y comandante general de Armas del Callao, Astete, quien contestó el domingo 28. Calderón remitió el mismo 26 la respuesta de Iglesias, que decía:

> "Las operaciones militares en el Puerto del Callao exigen, imperiosamente, la desocupación de la bahía de toda embarcación no beligerante. El deseo de disminuir hasta donde fuese posible, toda molestia a las naves amigas, ha detenido hasta hoy al Jefe Supremo, para disponerlo así. Pero, habiendo llegado el momento de hacerse indispensable, S. E. ha resuelto la desocupación de la bahía del Callao, tanto por parte de las naves de guerra, como de comercio y pontones que no pertenecen al Perú; las cuales pueden trasladarse, con positivas ventajas de seguridad y comodidad, a Ancón; puerto desartillado, singularmente bonancible y que, estando unido a la Capital por ferrocarril y telégrafo, reúne condiciones inapreciables para los neutrales.
>
> Aunque tal disposición es privativa del Gobierno, ha sido ya dictada y será inmediatamente cumplida. S. E. por delicadeza de consideración hacia los neutrales, quiere que ella les sea conocida por medio de sus representantes en el cuerpo diplomático, en vez de trasmitirla por las autoridades del Callao, a cuyo fin me encargó comunicarlo a US., no dudando de que será debidamente apreciado el móvil que la inspira".

La respuesta de Astete del domingo 28 de noviembre decía, entre otras cosas, lo que sigue:

> "Si el señor March (cónsul) hubiese solicitado permiso de embarque, el informante (Astete) lo habría negado, en virtud de la orden que V. E. (Calderón) le ha comunicado para no concederlo a otras personas que a las dotaciones de los buques de guerra neutrales, a los ministros extranjeros y a los secretarios de estos.
>
> Es también mi obligación exponer que no hay en esta comandancia ninguna orden particular prohibitoria de embarque, ni en la general a que me he referido se hace mención de personas determinadas".

La respuesta de Astete fue tramitada al ministro St. John el lunes 29 de noviembre por Calderón, quien en su carta decía:

> "El informe del Prefecto y comandante General de Armas del Callao, que, en copia auténtica, me honro en remitir a esa Legación, explica con toda

verdad y exactitud, lo ocurrido respecto a la prohibición de embarco del agente consular de S. M. B. en dicho puerto y al penoso incidente de la abstención del Almirante en Jefe de la Estación Naval Inglesa en el Pacífico, de visita a la autoridad peruana informante, después de prometida la visita, acordado el día en que debía verificarse y la forma en que sería correspondida.

Satisfechos los deseos de V. E. en cuanto al primer punto, espero lo serán los míos por lo que hace al segundo, acerca del cual ruego a V. E. se sirva darme las explicaciones que le sean posibles, a fin de conocer el verdadero espíritu que produjo tan inopinada abstención.

Se trata, es verdad, de un punto de mera cortesía, pero conviene dejarlo perfectamente esclarecido, en gracia de la armonía y buena inteligencia que felizmente existen entre el representante de S. M. B. y esta Secretaría.

Por lo demás séame permitido, disentir de V. E. respecto a la extensión de las facultades prohibitivas que las autoridades de la República y principalmente la suprema pueden ejercer, de pleno derecho, en el estado actual de guerra y atentas especiales circunstancias".

El ministro St. John que replicase el miércoles 1º de diciembre, entre otras cosas manifestaba: "Una orden para impedir que el cónsul de S. M. hiciese una visita al almirante británico, particularmente cuando no ha impedido ni impide a los cónsules y particulares, visiten los buques de guerra americanos e italianos", para lo cual citaba casos concretos.

Torpedos y gente que quería dejar la capital, fueron ingredientes para el intercambio de varias notas entre el ministro Spencer St. John y la Secretaría de Relaciones Exteriores, así como al ministro de Inglaterra en Londres. Así, por ejemplo, el tema del empleo de torpedos a veces no fue informado con exactitud, como ocurriera con la nota de St. John del sábado 16 de octubre a su Gobierno, en la que refería que los torpedos usados para el hundimiento del *Loa* y *Covadonga*, "habían sido unos botes dejados a la deriva y que de no haber sido vistos por los chilenos, probablemente habrían causado la destrucción de un buque neutral".

Llama la atención esta conjetura del diplomático británico, porque conforme se ha visto al tratar de cada uno de esos casos, los botes estuvieron fondeados y fue más bien como el propio St. John informó en su nota del sábado 18 de setiembre, "la codicia o falta de discernimiento de sus comandantes".

El tema se había movido a raíz de un informe del comandante del H.M.S. *Thetis*, capitán de navío P. W. Stephens del lunes 11 de octubre, en el que daba cuenta de una fuerte explosión que se sintiera a las 9.45 a.m. del domingo 10 de octubre, a una distancia de 4 a 5 millas hacia el alta mar desde el fondeadero, explosión ocurrida precisamente en la dirección que usan los buques de guerra neutrales para entrar al puerto. La explosión se había producido en un bote cargado con una buena cantidad de dinamita (7 000 libras según St. John), cuyo objetivo era la destrucción de uno de los blindados chilenos fondeado en la isla San Lorenzo.

Stephens reconocía el pleno derecho de los peruanos de usar todo medio legítimo para destruir buques enemigos, pero consideraba su deber señalar que el modo adoptado por el Gobierno peruano de hacer la guerra, es "una fuente de grave peligro a la navegación en el alta mar", pues el bote al no lograr su objetivo había quedado a la deriva y, por lo tanto, no solo estaba fuera de control, sino que hasta para los peruanos era un riesgo el recuperarlo, riesgo que probablemente no querrían correr. Todo indica, comentaba Stephens, que la explosión del torpedo estaba regulada por un mecanismo de relojería que funcionó bien, pero que ese pudo no ser el caso y al ser arrastrado por la corriente y el viento, podía haber sido impactado de noche por un buque, o de día por la curiosidad de un capitán al llevarlo al costado. En ambos casos el peligro era inminente. Manifestaba por último Stephens, que el comandante de la corbeta alemana *Ariadne*, coincidía con él y que estaba enviando una carta similar al ministro Gramatzki, y que igual cosa haría el comandante Horwell del U. S. S. *Adams*, tan pronto regresase del sur el ministro Christiancy.

Asimismo, el secretario accidental Barinaga, en nota del sábado 9 de octubre dirigida a St. John le daba respuesta a la suya del jueves 7 de octubre, como sigue:

> "El Jefe Supremo del Estado se ha impuesto penosamente de la insistencia de V. E. para que se permita el embarque de pasajeros por el puerto del Callao, insistencia contenida en su oficio Nº 63, fecha del 7, que conforme al deseo expresado por V. E. ha sido puesto en su conocimiento, y que ha acordado contestar en los términos que siguen:
>
> "La situación de las cosas es estar bloqueado el puerto del Callao hace seis meses y teniendo al frente la flota enemiga que cruza sus fuegos con nuestros fuertes, nuestras exigencias militares nos imponen la necesidad de suprimir todo tráfico por sus aguas. Esta necesidad era tanto más fácil de satisfacer, cuanto que unida la Capital al mismo tiempo que con el Callao por líneas de fierro con los puertos de Chorrillos y Ancón, la salida de neutrales para el extranjero embarcándose a bordo de buques de guerra de su respectiva nacionalidad no ofrecía inconveniente de ninguna especie.
>
> El derecho de abrir o cerrar puertos es acto de la propia soberanía, ejercitable sin discusión de tiempo de paz como de guerra, pero el derecho en la autoridad militar, en el campo que separa dos fuerzas enemigas en acción y frecuente de dictar providencias respecto al tráfico por él, es de naturaleza tal que releva de toda explicación acerca de ellas cualesquiera que sean las consideraciones que se quieran guardar a aquel a quien comprenden. Crece la fuerza de estas consideraciones si, como lo he hecho notar antes, la prohibición de embarcarse por el Callao va acompañada de la autorización de realizarlo por puertos casi igualmente distantes, a los que se llega en camino de fierro y que no ofrecen dificultad alguna para el embarque.
>
> No obstante esto, el Gobierno se limitó a restringir el embarque por el Callao y solo en fuerza de los inconvenientes que había previsto y con que ha tocado se ha decidido a dictar una prohibición absoluta.

V. E. no desconoce nada de esto, pero invoca el caso de un buque de los EE. UU. de la América del Norte, el cual ha tomado a su bordo pasajeros de esa nacionalidad embarcados por el Callao; sin embargo de haber expresado a V. E. cuáles fueron los motivos que decidieron semejante permiso con el carácter de excepcional y único y en circunstancias que no concurren en la actualidad.

Las consideraciones no obstante que guardamos al Gobierno de V. E. y de las que tiene no interrumpidas muestras decidirían a mi Gobierno a satisfacer la presente demanda, pero no concurriendo en el caso actual razón especial ninguna, con el mismo título que V. E. lo pedirían los otros buques neutrales, equivaliendo esto a mantener el tráfico por el puerto del Callao. Y así tal concesión sería costosa para nosotros sin que se alcance el valor que pueda tener para V. E. y los súbditos británicos.

Aquellas consideraciones guardadas sin distinción a las naves de los países amigos, han llegado hasta un punto, sobre el cual no puede menos que llamar la atención de V. E.

Esas naves se han provisto y se proveen aún de víveres en un puerto, que como el del Callao, hace seis meses que no recibe importaciones, constituyendo un consumo no escaso y de difícil reposición en la actualidad.

A nuestros intereses militares en el Callao convenía invitar a los buques de guerra neutrales a estacionar en otro puerto. Y sin embargo, ya que habían elegido el Callao y para no imponerles molestia alguna, no nos hemos decidido a hacerlo.

No puede, finalmente, mi Gobierno, desaprovechar la ocasión para hacer notar a V. E. el vivo contraste que presentan las exigencias de que es objeto por parte de algunos de los Representantes de los neutrales, con la conducta que observan respecto del enemigo, en presencia de los atropellos y atentados de todo género, que, contra el derecho de Gentes y en daño de sus nacionales, consuma diariamente".

Tengo la honra de reiterar a V. E. las expresiones de mi más alta consideración".

Por otro lado, el sábado 16 de octubre el ministro St. John informaba a su gobierno en Londres, que por efecto de los torpedos colocados en Chorrillos, el ministro Christiancy había solicitado permiso al gobierno peruano para embarcar pasajeros en el Callao, lo que fue concedido de inmediato. Por lo tanto, las legaciones de Alemania e Inglaterra, solicitaron permiso similar, pues los comandantes de los buques de guerra neutrales habían rechazado ir a un puerto minado, pero sus solicitudes les fueron negadas, y a pesar de reiterarlas, les fueron negadas otra vez en un tono no amistoso.

St. John había expresado ante la Secretaría de Relaciones Exteriores de que daría cuenta a Londres sobre el trato discriminatorio para los súbditos de países igualmente amigos del Perú e informaba a Londres, que cada vez que el ministro Christiancy había pedido permiso para embarques en el Callao siempre se lo habían concedido, mientras que los demás neutrales habían tenido que ir al cercano puerto de Chorrillos: "esto no se objetó hasta tanto estuvo libre de torpedos, pero ahora no podemos pedir a nuestros buques de guerra, a que corran riesgos". El

efecto es que hay centenares de neutrales esperando embarque y al momento no hay forma de enviarlos fuera, decía St. John, quien concluía su oficio a Londres como sigue:

> "He convenido con el comandante Stephens del H. M. S. *Thetis* que si se realiza realmente la expedición chilena a Lima, que proceda a un punto al Sur de Chorrillos y envíe sus botes a ese lugar para recibir a los ingleses y demás familias que deseen dejar el país".

Por otro lado, el almirante Riveros en su informe al ministro de Guerra y Marina desde el Callao, el sábado 2 de octubre, al dar cuenta de los acontecimientos durante el mes de setiembre citaba:

> "La *Decrés* (buque de guerra francés) embarcó en Chorrillos, para transbordar al vapor *Trujillo*, con destino al Norte, varias familias ecuatorianas, 260 individuos".

El ministro francés, E. de Vorges, también pedía al secretario de Relaciones Exteriores, Calderón, en carta del jueves 11 de noviembre, autorización para que cierto número de familias francesas se trasladaran a vivir en los pontones de la Compañía del Muelle Dársena, en previsión de un ataque chileno a la capital. Se requería, obviamente, también el traslado de víveres y cierta cantidad de útiles indispensables, pero la autoridad local había denegado el permiso.

El mismo ministro, pero en nota del lunes 3 de enero de 1881, reclamaba sobre la prohibición expedida hacía dos días por el capitán de puerto, capitán de navío Palacios, para que pasaran a tierra los oficiales de los buques de guerra neutrales, aunque como alternativa se ofrecía el puerto de Ancón. Después de exponer todas las implicancias de dicha disposición, concluía de Vorges:

> "Creo, pues, indispensable, señor Secretario de Estado, que el Gobierno deje al menos desembarcar por el Callao a los comandantes de los buques de guerra franceses, o al oficial que fuera encargado por ellos de alguna carta para la Legación".

En nueva carta del viernes 7 de enero de 1881 contestando otra del martes 4 de enero del secretario Calderón, de Vorges se refería al pedido del gobierno peruano de repliegue de los buques de guerra neutrales y pontones hacia Ancón. Después de exponer las implicancias de dicha disposición, y que la ubicación actual a cinco millas del puerto no obstruía ninguna operación de guerra, y de rechazar la insinuación de que el Gobierno peruano las acusaría de estar violando los derechos de la República y la neutralidad, si no se reubicaban, concluía de Vorges, como sigue:

> "Si el Gobierno peruano continúa en poner obstáculos hasta en las comunicaciones de servicio con la Legación, en un momento en que las circunstancias pueden ser tan críticas, no me quedaría para salvar mi responsabilidad más recurso que el de informar a mi Gobierno de las dificultades, seguramente muy imprevistas, con que tropiezan los buques de guerra franceses en el cumplimiento de su misión".

Aparte de señalar una de las situaciones en que se encuentran involucradas las fuerzas navales en las operaciones de guerra, ya como combatientes, ya como neutrales, se ha buscado resaltar la necesidad e importancia de que los oficiales de marina tengan conocimiento de las reglas de derecho internacional en paz y en guerra. Así como se dictaron medidas por las autoridades peruanas para controlar el movimiento entre tierra y los buques neutrales fondeados en el Callao, igualmente Riveros emitió nuevas instrucciones el martes 19 de octubre de 1880, superando aquellas que se dictaron en abril antes de iniciar el bloqueo del Callao. Las últimas aparecen en el *ANEXO J*.

Como final de esta acción contra Chorrillos, Ancón y Chancay, se reproduce el Editorial de *El Peruano* del jueves 23 de setiembre.

"La marina de Chile ha escrito ayer una página más de vergüenza en su ignominiosa Historia de la presente guerra.

Cuando las leyes del honor militar le exigían vengar el hundimiento de la *Covadonga* con un ataque leal y valeroso a nuestra escuadra y las fortificaciones del Callao que la defienden, el Gobierno de Chile no ha encontrado otro deber digno que imponerle a sus marinos que exigir la entrega de dos de nuestros buques de guerra, bajo la amenaza de bombardear nuestros indefensos puertos de Chorrillos, Ancón y Chancay. El contralmirante Riveros y sus subalternos no se han ruborizado, sin embargo, de cumplir tan deshonrosas órdenes, pasando por la humillación de recibir la respuesta que dictaban el patriotismo y la dignidad a la notificación que dirigieran con este motivo a nuestras autoridades.

El Jefe del Estado, a quien se sometió esta respuesta, traduciendo noblemente el sentimiento nacional, ordenó se contestase al Jefe enemigo que hallándose en el Callao, frente a sus naves, aquellas que pedían le entregaran, viniera a tomarlas, si le acomodaba.

El comandante de armas del Callao, trasmitiendo tan digna respuesta, agregó que de naciones civilizadas y grandes en carácter, es luchar con lealtad y no ensañarse contra poblaciones indefensas, y que le sería honroso al almirante chileno avanzar sobre las fortalezas de la plaza de su mando y no hacer el papel de simple espectador en el largo espacio de cinco meses transcurridos desde el establecimiento del bloqueo.

Ante tan expresivos y perentorios retos, que no podrían desoir marino alguno del mundo que tuviese a sus órdenes naves tan poderosas como los que manda el almirante enemigo, este se limitó sin embargo,a llevar a efecto su cobarde amenaza, presentándose desde la mañana de ayer en la rada de Chorrillos, haciendo avanzar a ella uno de sus blindados, para conforme a su intimación, romper los fuegos a las doce y veinte minutos del día contra esa pacífica población, que solo tiene casas de campo, de propiedad de neutrales gran número de ellas. Pero ¡Oh verguenza! el almirante Riveros, cuando lanzó con tanta arrogancia su pérfida amenaza e hizo avanzar en la tranquila rada de Chorrillos para realizarla a uno de sus poderosos blindados, no contó con los milagros que el honor y el patriotismo saben hacer ejecutar a pueblos varoniles y resueltos.

En esa abierta costa donde creyó que no resonaría más que el estampido de sus cañones, hubo disparos para contestarlos inmediatamente, sembrando a bordo del poderoso blindado el aturdimiento, la confusión y la sorpresa.

Al eco de nuestros disparos, y al zumbido de nuestros proyectiles, no consideró suficiente el enemigo el alejamiento y el espesor de nueve pulgadas de su blindaje y fue a aumentar este espesor con todo el morro o cerro del Salto del Fraile, tras del cual se mantuvo parapetado mucho tiempo, lanzando por elevación sus tiros, que de ese modo no hacían daño alguno a la población.

Menos daño produjeron sus otros disparos hechos después, a más de seis mil metros de distancia, en que lo obligaron a mantenerse nuestras improvisadas baterías.

De esta manera el bombardeo de Chorrillos, realizado durante cinco horas por la escuadra enemiga, se ha reducido a la derrota más vergonzosa, dejando en el mayor ridículo las jactanciosas amenazas del Gobierno de Chile y de su digna marina.

La marina extranjera, que ha presenciado este combate naval, tan deshonroso para las armas chilenas, tendrá que añadir un vergonzoso hecho más a los que ha tenido ocasión de presenciar hace año y medio en el Callao y Arica.

Mientras tanto Chorrillos debe su salvación a la energía y actividad del Jefe del Estado, circundado por nuestros marinos y nuestros soldados, que han vuelto a demostrar todo lo que el país tiene que esperar de ellos para castigar en un día muy próximo la insolencia y el crimen de nuestros pérfidos como gratuitos enemigos. *JOSÉ CASIMIRO ULLOA*".

15. ACCIONES OFENSIVAS PERUANAS EN LA BAHIA DEL CALLAO[165]

15.1 INCURSIONES A LA ISLA SAN LORENZO EL 16 Y 17 DE SETIEMBRE 1880

Expedición del 16 de setiembre

A las 48 horas del hundimiento de la *Covadonga*, y cuando la escuadra bloqueadora aún no se reponía de la sorpresa, el mando naval peruano concibió una operación audaz para la noche del 15/16 de setiembre, con el fin de capturar o inutilizar a la lancha–torpedo *Guacolda,* que para efectos de carena, había sido varada en la caleta Factoría de la isla de San Lorenzo.

Aunque no hay registro de partes oficiales peruanos sobre esta expedición, es posible reconstruirla en parte, por los asientos del Diario de Bitácora de la *Unión* y un oficio del comandante general de Marina al secretario de Marina del 17 de setiembre, que consigna datos del comandante del *Limeña*.

En efecto, de acuerdo a lo consignado para la guardia del miércoles 15 al jueves 16 de setiembre por el teniente 2º J. M. Ontaneda, el personal de la corbeta que participó en la operación con las lanchas de las Fuerzas Sutiles, fue como sigue:

Arno: al mando del alférez de fragata Carlos L. Rodríguez, con 12 marineros y 10 soldados de la guarnición;

Urcos: al mando del alférez de fragata P. J. Roel, con 14 marineros;

Resguardo: al mando del alférez de fragata Daniel S. Rivera

La expedición estuvo al mando del teniente 1º Santiago Torrico del *Limeña*, que proporcionó personal como sigue:

Callao: al mando del guardia marina Felipe del Campo con diez marineros armados, más otros ocho para una falúa a cargo del guardia marina Miguel García, a ser remolcada por la *Callao*.

El comandante general de Marina en su informe del 17 de setiembre citado, consigna: "Aquella expedición regresó a bordo sin novedad a las 5.50 a.m".

Sin embargo, de los partes cursados el 16 de setiembre al almirante G. Riveros por el jefe de la Guarnición de la isla de San Lorenzo, el comandante del *Princesa Luisa* y el comandante de la lancha–torpedo *Fresia*, y descartando las inexactitudes y exageraciones, se puede afirmar que después de la 1 a.m. de ese día logró desembarcar un grupo de peruanos armados, sin que se pueda precisar cuántos, que intercambiaron disparos de rifles con los soldados de la guarnición, viéndose obligados a reembarcarse, y que las lanchas peruanas hicieron unos cuantos tiros de cañón y rifle, retirándose luego del reembarque del personal.

Que a eso de las 3 a.m. el *Princesa Luisa*, mientras cumplía su ronda frente a la costa este de la isla, escuchó explosiones y se percató del ataque peruano frente a la Factoría, navegando en demanda de las lanchas peruanas al tiempo que hacía fuego con sus cañones de a 40 y de a 6.

Que el ruido de los disparos en la dirección de punta Galera, el comandante de la *Fresia* larga la boya y enrumba hacia dicha punta, reconociendo al *Princesa Luisa* que le informa del ataque peruano contra la caleta Factoría, pero que las lanchas ya se habían retirado. El comandante del *Princesa Luisa* recibe del *Blanco* orden de reunirse, y el de la *Fresia* de defender a la *Guacolda*. Según el comandante del *Princesa Luisa*, los peruanos se retiraron a eso de las 4.15 a.m. No se registraron bajas personales ni daños materiales en ambos bandos.

Expedición del 17 setiembre[166]

No se ha podido encontrar las órdenes o instrucciones de la superioridad naval para la operación de las Fuerzas Sutiles en la madrugada del 17 de setiembre, para cumplir con el objetivo de destruir a la *Guacolda*, pero se conoce que hubo algunos cambios en las instrucciones, en la conformación de los mandos y lanchas. Cabe

suponer que en su plan ya no podrían confiar en el factor sorpresa, como había sido unas pocas horas antes. Participaron:

Urcos: al mando del teniente 2º J. M. Ontaneda, con el guardia marina A. Santillana, 4 individuos de máquinas, con el 3º maquinista P. L. Storace, y 16 hombres armados, todos de la dotación de la *Unión*;

Callao: Al mando del teniente 1º Francisco León, un número no determinado de personal armado y el ingeniero José A. Mesones, todos del *Talismán*;

Tocopilla: al mando del teniente 1º Cosme de la Haza. No se conoce detalles de la dotación, y

Arno: No se conoce detalles de la dotación.

En esta oportunidad, el mando de la expedición se confió al capitán de corbeta Juan Salaverry, de la dotación del *Chalaco*. Tampoco hay información sobre la asignación de falúas con personal armado, a ser remolcadas por las lanchas, ni sobre el número de personal a desembarcar.

La Relación Historiada del capitán de corbeta Juan Salaverry, permite conocer en forma suscinta lo ocurrido en la madrugada del 17 de setiembre, para cuyo fin se transcribe la parte pertinente:

> "El 16 de setiembre en la noche fui comisionado para emprender, al mando de tres lanchas, un ataque contra el cabezo de la isla de San Lorenzo, por haberse malogrado la sorpresa y desembarco intentados en la noche anterior, lo que dió lugar a que el enemigo aglomerara toda clase de elementos para defender la lancha-torpedo *Guacolda* que tenía en reparaciones y que era el objetivo de nuestros ataques.
>
> Llegado al Cabezo se inició el ataque contra las fuerzas sutiles del enemigo y las de tierra apostadas en la isla y como fuera inútil la sorpresa e imposible el desembarco, conforme a las instrucciones recibidas, la flotilla peruana tuvo que desistir del ataque y batirse en retirada costeando la isla, pues su retaguardia y rumbo al Callao habían sido cortadas por la torpedera *Fresia* (de 20 millas de andar por hora) y el blindado *Cochrane* que acudió en su auxilio.
>
> La *Fresia*, debidamente apoyada, embistió varias veces con intento de aplicar sus torpedos de botalón a las lanchas *Urcos* y *Tocopilla*, pero siempre fue rechazada por los fuegos de estas y de la *Arno* que acudía en su protección, hasta que después de más de una hora de combate regresó la flotilla al Callao sin mayores pérdidas".

De los partes oficiales del jefe de la Guarnición de la isla San Lorenzo y del comandante del *Princesa Luisa* al comandante en jefe de la Escuadra, y del comandante de la *Fresia* al comandante del blindado *Cochrane*, y nuevamente descartando todas las inexactitudes y exageraciones, se puede estimar que entre 12.30 a.m. y 1 a.m. del 17 de setiembre, son detectadas cerca del fondeadero de la escuadra chilena, 4 lanchas peruanas, dándose el alerta convenido. Se advierte que las lanchas llevan a remolque algunos botes con tropa de desembarco, pero ante el alerta y el intercambio de tiros con tierra y el

Princesa Luisa, las lanchas peruanas inician su repliegue a eso de la 1.30 a.m.

Según el comandante de la lancha–torpedo *Fresia*, él consideró que había llegado el momento de iniciar un combate con las lanchas enemigas, y para mejor ilustración se reproduce la versión de su parte en torno a esta acción.

"A las 12.15 a.m. (del 17) al virar de la Factoría hacia el cabezo y pegados a tierra, se divisaron 3 humos que venían en la dirección del faro a la Factoría, próximamente a 600 metros. Apuramos la máquina y nos dirigimos al *Princesa Luisa* a fin de darle órdenes, cumpliendo así con lo dispuesto en la orden del día de ayer. Ordené que se aproximase lo más posible a tierra, con el objeto de defender la Factoría caso de que alguna de las lanchas tratase de desembarcar gente, rodeándolas así hacia punta Callao. Puse a toda fuerza en dirección a ellas.

Los enemigos distarían de la Factoría como 400 a 500 metros. Al enfrentar al faro principió un nutrido fuego de fusilería y ametralladoras por parte del enemigo, siendo contestado por nuestra parte con fuego de rifle. Como el ataque parecía dirigirse a la Factoría, y a fin de que en nuestros buques se supiese el motivo de la alarma, se encendieron cohetes y luces de Bengala. Mientras tanto las lanchas enemigas parecían batirse en retirada con el objeto de reunirse a otras embarcaciones más que las aguardaban no lejos.

Como estas lanchas enemigas seguían disparando con cañón y se dirigían hacia la isla, resolví preparar uno de los torpedos para atacarlas en caso necesario. Al efecto, traté de aislar las lanchas enemigas, para lo cual goberné hacia el centro de ellas, y goberné así hasta quedar frente a la que estaba más cerca de tierra. Gobernando asi logré separarla como 500 metros de las demás. Entonces las restantes viraron y siguieron mi rumbo, por lo que viré nuevamente hacia ellas, haciéndolas retirarse desde el dársena a Punta Callao, desde donde parece nos hicieron fuego de los fuertes. Desde ese momento separé completamente una de las lanchas enemigas en dirección a … (sic) y la seguí hasta tenerla en posición favorable y poder hacer uso del torpedo de proa.

Al tiempo de aplicarlo, tuve que desistir por un momento a fin de librar a la *Fresia* de varios torpedos de mano que arrojaba el enemigo en su estela. Una vez claro, logré colocarle el torpedo a la lancha enemiga por la aleta de babor, y al dar fuego faltó este, y la lancha enemiga, virando por estribor, con su popa me llevó el botalón. Intenté después aplicar uno de los torpedos del costado, pero al acercarme a la lancha enemiga se cortaron los guardines del timón de la *Fresia*, teniendo que hacer avante y atrás para poder acercarme a los buques nuestros. La caña de respeto, por el apuro perdió la chaveta de sujeción. Tres cuartos de hora después de este suceso quedé listo y proseguí la ronda según costumbre, sin ninguna novedad".

El periodista M. F. Horta de *El Nacional* de Lima, en artículo publicado el 17 de setiembre comenta:

"Por nuestra parte no hubo más que una pérdida bastante sensible por cierto. El maquinista de la *Urcos*, Pedro Luis Storace, que en el momento del combate subió a la cubierta para ver como marchaba la lucha, recibió un balazo en una pierna cayendo al agua, en la que desapareció en seguida. Storace era

de origen italiano, pero un buen peruano de corazón. Era tan valiente como inteligente. Hacía poco fue recibido de 2º ingeniero después de un minucioso y severo examen, en el que demostró su competencia y brillantes aptitudes. Desde el principio de la guerra ha hecho toda la campaña a bordo de la *Unión.* En el combate de Arica fue uno de los que más trabajó en la reparación de las averías sufridas por la corbeta junto al departamento de la máquina. Su pérdida ha sido sentida en toda la escuadra, pues era apreciado por sus brillantes dotes. Un compañero que muere en su puesto y en defensa de la patria siempre arranca una lágrima, es un recuerdo que jamás se borra".

Queda claro entonces, que la lancha materia del ataque con torpedo por la *Fresia*, fue la lancha *Urcos* y en consecuencia en el asiento del Diario de Bitácora de la *Unión*, que firma el teniente 2º G. Santillana para la guardia del jueves 16 al viernes 17 de setiembre consigna:

"El tercer ingeniero don Pedro L. Storace, (el que) no ha regresado a bordo y de las investigaciones que se han practicado aparece que fue herido en una pierna y a la primera embestida de la lancha-torpedo enemiga sobre la que él tripulaba (*Urcos*) cayó al agua no pudiendo saberse más de él por las circunstancias difíciles en que libraban combate a los enemigos".

El almirante G. Riveros, en su informe del sábado 2 de octubre de 1880 al ministro de Guerra y Marina al dar cuenta de las acciones realizadas en el curso del mes de setiembre, se refiere a aquellas ocurridas en las madrugadas del 16 y 17 de este mes, y ratifica que la *Guacolda* continuaba en reparación en el varadero. Finalmente, daba cuenta que ese mismo 2 de octubre, "había hecho entrega del mando accidental al capitán de navío J. J. Latorre, a quien le había entregado todas las instrucciones impartidas por el ministro de Marina". Riveros probablemente viajó al sur en el *Lamar,* que zarpó en esa dirección.

Comenta G. Bulnes, que el viaje de Riveros a Arica solo fue por unos días para coordinar medidas de transporte del ejército expedicionario sobre Lima y su escolta, regresando al Callao a fines de octubre, pero desplazándose nuevamente a Arica a comienzos de noviembre para medidas similares, quedando como accidental Latorre.

Durante los meses de octubre y noviembre, prácticamente no hubo acciones de enfrentamiento entre las Fuerzas Sutiles peruanas y las lanchas-torpedo chilenas hasta diciembre, como se verá más adelante, pero las rondas nocturnas continuaron por ambas partes, y como lo reseña F. Yábar en el lapso de 1º de octubre 1880–16 enero 1881, la corbeta *Unión* proporcionó personal para dotar las lanchas en un 35%, en tanto que el otro 65% lo hicieron los demás buques.

Se aprovechó de esta situación para someter a las lanchas *Arno* y *Tocopilla* a un periodo de reparación en sus respectivas plantas de ingeniería, de manera de dejarlas en el mejor estado operativo posible, conforme comenta F. Yábar.

15.2 EL TORPEDO DE GUZMÁN Y VALLE[167]

El miércoles 13 de octubre de 1880, el capitán de navío J. Latorre, comandante del *Cochrane*, y comandante en jefe accidental de la escuadra bloqueadora del Callao, informaba al ministro de Marina de un ataque peruano con brulote el domingo 10, como sigue:

> "… que a las 5.20 a.m. fuí avisado de que teníamos por la proa, a 200 metros, una lancha entre aguas, de carácter sospechoso.
>
> Temiendo fuera un brulote de los que acostumbra a usar el enemigo, envié un bote a reconocerlo, operación que aumentó nuestras sospechas, o más bien me confirmó fuera un torpedo, por lo que ordené al *Tolten* lo cañonease desde una distancia conveniente.
>
> Esto se llevó a cabo por más de una hora, sin conseguir, en apariencia, dar en el blanco.
>
> Momentos después que el *Tolten* de regreso, daba cuenta de su cometido, 9.10 a.m., se vio desde a bordo levantarse del lugar donde se encontraba la lancha, a 500 metros, más o menos, al Norte 15° del cabezo de San Lorenzo, una gran columna de humo y agua, sintiéndose acto continuo una fuerte detonación seca como de un torpedo, con una gran carga de dinamita".

Aunque no hay informe oficial alguno de esta operación por parte de la Armada Peruana, en la Relación Historiada del 3º ingeniero J. A. Mesones y Burga que corre en el Archivo Histórico de Marina, hay dos versiones sobre esta ocurrencia, ligeramente distintas, por lo que ambas se transcriben para apreciación del lector, haciéndose la anotación de haberse subrayado las diferencias principales. En una, fechada Ferreñafe, 8 de diciembre de 1920, dice:

> "Fui comisionado por la Comandancia General de Marina para llevar a remolque a la isla de San Lorenzo la lancha cargada con dinamita, brulote, que hundimos en el fondeadero de los blindados chilenos aprovechando de que estos por temor a los torpedos, en la noche, salían mar afuera, y cuyo brulote arrastrado por la corriente explosionó por la isla de las Hormigas (de Tierra) al día siguiente a las 8 h. a.m."

El mismo Mesones, pero con fecha Ferreñafe, 8 de noviembre de 1921, expresa:

> "Octubre de 1880.- A las órdenes de uno de los ayudantes de la Comandancia General de Marina, comisionado para dar remolque al gran brulote que hundimos en el cabezo de la isla de San Lorenzo para hacer volar a la escuadra chilena, y que fue arrastrado por las corrientes submarinas hasta la isla de Hormigas (de Tierra), donde explosionó".

Ya en el párrafo 14.2.3 se ha expuesto el informe del comandante del H. M. S. *Thetis*, que confirma la ocurrencia del ataque con brulote el domingo 10 de octubre, y que ofrece algunos detalles de su conformación como por ejemplo, la existencia de un mecanismo de relojería para hacer explotar a una hora predeterminada la carga de dinamita, de unas 7 000 libras según St. John, explosión que ocurriera a una distancia de 4 a 5 millas hacia el alta mar desde el fondeadero,

que es precisamente en la dirección que usan los buques de guerra neutrales para entrar al puerto.

F. Yábar, en su obra ya citada, describe los antecedentes de la fabricación de este brulote, con la intervención de la Armada en esta oportunidad, a diferencia de otras en que su confección fuera através de la Secretaría de Fomento. Asimismo, demuestra que en el diseño y construcción del brulote tuvo participación importante el doctor don Enrique Guzmán y Valle, quien desde el 23 de marzo de 1880 fuera incorporado a la Secretaría de la Comandancia General de Marina como oficial auxiliar, y como bien lo manifiesta Yábar, lo fue para idear y construir torpedos. Su acción no se limitó al brulote citado, sino que, según Yábar fue encargado en octubre de armar otros más, pero sobre los cuales no se ha podido obtener información.

Es interesante el oficio que el comandante general de Marina cursara el 30 de noviembre de 1880 al subsecretario de Marina, cerrando la participación naval en la fabricación de torpedos, y que decía:

> "Tengo el honor de elevar al despacho de US. el adjunto oficio del Mayor de Órdenes del Departamento manifestando que desde el mes de mayo último se proporcionan raciones diarias a las personas comisionadas por la Secretaría de Fomento para la colocación de torpedos en la bahía y supone que dicha comisión haya terminado sus trabajos pues además de haberlos suspendido por completo, no se encuentran a bordo del buque en que se preparaban aquellos elementos de que se disponía con ese objeto.
>
> Por estas consideraciones consulta si continúa suministrándose esas raciones, pues desconoce el personal de dicha Sección por no figurar en ninguna lista ni documento de los que se remiten a la oficina de su cargo.
>
> Siendo oportuna la indicación que hace la Mayoría de Órdenes del Departamento y no teniendo ocupación de ninguna clase los individuos a quienes se les proporciona ración de Armada como pertenecientes a la Sección de torpedos, opina esta Comandancia General porque se suprima dicha ración, por considerársela como un gasto innecesario con que se grava al fisco".

15.3 HUNDIMIENTO DE LA LANCHA PORTA–TORPEDO FRESIA[168]

Después del fallido intento de ataque con brulote que se acaba de reseñar, no hubo durante el mes de octubre y noviembre acciones dignas de mención que enfrentaran a las Fuerzas Sutiles peruanas contra las lanchas porta–torpedos chilenas, aunque ambas realizaron sus operaciones nocturnas de ronda.

Sin embargo, en la noche del sábado 23 al domingo 24 de octubre, una lancha chilena hizo fuego contra el Muelle Dársena y la población, disparando "balas desconocidas", conforme lo consigna el oficial de guardia de la *Unión* en el Diario de Bitácora, teniente 1º Belisario Cruzat, pues al ser lanzadas "no hacían ruido y dejaba la bala en su trayectoria

una luz" (característica del cohete). La lancha hizo siete disparos, de los cuales dos pasaron muy cerca de la corbeta.

Nuevamente en la noche del jueves 28 al viernes 29 de octubre, el enemigo disparó varios cohetes "a la Congreve" sobre la población, que fueron contestados por las lanchas peruanas de ronda con dos cañonazos y algunos tiros de rifle, conforme lo consigna en el citado Diario el oficial de guardia, alférez de fragata Pedro G. Roel.

El miércoles 3 de noviembre, entre 3.30 y 4.30 p.m., según lo consigna en el Diario referido el oficial de guardia, teniente 2º Gervasio Santillana, la batería 2 de Mayo en La Punta, disparó varios tiros contra la caleta del Faro en la isla de San Lorenzo. El *Huáscar* se aproximó y contestó con dos tiros contra dicha batería, y acercándose a unos 6 000 metros de la Dársena disparó un tiro que cayó en la población, retirándose al cabezo luego de que las baterías de tierra contestaron el fuego. Al día siguiente jueves 4, el oficial de guardia de la corbeta, teniente 1º Belisario Cruzat, consigna en el Diario, que nuevamente los cañones de La Punta hicieron tres disparos sobre la misma caleta del Faro, sin consecuencias.

En la noche del domingo 5 de diciembre, al despachar la ronda nocturna, el mayor de Órdenes del Departamento ordenó verbalmente al jefe de ella, el teniente 1º Antonio Jimeno, que en la madrugada del lunes 6 vigilara los movimientos de las lanchas enemigas, que continuamente amanecían entre los buques neutrales fondeados, y que solían avanzar cuanto les era posible, cubriéndose con el dique. Le advertía también, que si era atacado por las lanchas chilenas, cumpliera con su deber, rechazando el ataque y cuidando siempre que la retirada quedara franca por si la superioridad numérica le impedía combatir con condiciones favorables. En realidad, la acción que a continuación se reseña vendría a ser la última que se registra entre fuerzas sutiles.

En efecto, el teniente Jimeno zarpó de la Dársena en la noche del domingo 5 de diciembre al mando de la *Arno,* en compañía de la lancha *Resguardo* para la ronda ordenada, y siendo ya las 5 a.m. del lunes 6, se colocó a una distancia media entre el dique y las baterías del norte, para observar los movimientos de las lanchas enemigas. El alférez Juan Francisco Balta y el aspirante Ernesto Flores y quince soldados del Batallón Guarnición de Marina formaban parte de la dotación de la *Arno*; y de la *Resguardo* el alférez de fragata Ramón Bruno Bueno y el aspirante Ernesto Mora con seis hombres armados y dos de máquinas de la *Unión*.

Al amanecer, según los informes de los comandantes de las lanchas chilenas, ellas estaban desplegadas como sigue: *Fresia* en la direccción buques neutrales/caleta Factoría de la isla, a la distancia de unos 1 000 metros de los citados buques; *Guacolda* y *Colocolo* a lo largo de la línea

de buques neutrales, y la *Tucapel* cerca del fondeadero habitual de los buques chilenos en San Lorenzo.

Se puede afirmar que cuando la *Arno* y *Resguardo* alcanzan la posición ordenada, a unas 2,5 millas del Muelle Dársena según Madan, se produce un avistamiento mutuo casi simultáneo a unos 3 000 metros: Jimeno avista las tres primeras, y desde estas avistan las dos peruanas, y no cuatro como dicen los partes chilenos. De inmediato, las tres chilenas enrumban hacia las peruanas para atacarlas y Jimeno ordena el repliegue hacia el Muelle Dársena, en tanto que la *Colocolo* inicia el combate al hacer fuego contra la *Arno*, que contesta. No es pues la peruana quien inicia el fuego, sino la *Colocolo*. En realidad, la acción no devino en un ataque de torpedo, sino en una escaramuza artillera, inicialmente entre las tres chilenas y las dos peruanas. Al ruido de los cañonazos, la *Tucapel* enrumba a todo andar hacia el lugar de la acción, y del Muelle Dársena se despachan a la *Urcos* y *Capitanía*. Como el combate se libra relativamente cerca de la Dársena, se unen al cañoneo las baterías de la Dársena, las del norte y las de los buques.

El teniente 1º Belisario Cruzat, de guardia en la *Unión* en la noche del domingo 5 al lunes 6 de diciembre, consignó en el Diario de Bitácora el acontecimiento siguiente:

> "Durante la noche no hubo novedad, a 5 h. se llamó a la gente y se mandó a trabajar en el muro, a esa hora se sintieron varios cañonazos hacia la parte del Dique, y poco después se reconocieron cinco (sic) lanchas chilenas que combatían con la lancha *Arno*. A 6 h. salió la *Urcos* a protegerla haciendo algunos cañonazos las baterías del Dársena, Arica y las del Sur, quedando concluído el combate a las 7 h. El *Huáscar* hizo siete cañonazos".

Es evidente que su apreciación de cinco lanchas enemigas estaba equivocado, como se ha visto. Al mismo tiempo confirma que recién a las 6 h. es cuando sale la *Urcos*, rectificando así los partes chilenos, tanto en cuanto al nombre, como al número de lanchas.

En su parte del día lunes 6 al mayor de Órdenes del Departamento, publicado en *El Peruano* del jueves 16 de diciembre, Jimeno informa que:

> "En esta disposición, se destacaron del dique tres lanchas a vapor de las cuales reconocí eran dos de torpedo de botalón, las que me acortaron la distancia con el objeto manifiesto de estrecharme y hacer uso de sus botalones, mientras que la tercera, proyectada sobre el costado del dique, rompió sus fuegos de cañón y ametralladora".

Las dos primeras eran la *Fresia* y *Guacolda*, y la tercera la *Colocolo*. Esta claro entonces, que al inicio de las acciones las lanchas chilenas fueron esas tres, y que por el lado peruano solo fueron dos: *Arno*, y no *Urcos,* como lo describen los partes chilenos, y la *Resguardo*. Jimeno continúa: "Inmediatamente goberné mi embarcación replegándome sobre las baterías y contesté sus fuegos con artillería, ametralladora y

fusilería". Según el mayor de Órdenes del Departamento el elevar el mismo 6 el informe y que también fuera publicado en *El Peruano* del jueves 16, Jimeno evolucionó con suma pericia.

La Patria del lunes 6 de diciembre, entre varios comentarios que transcribe *El Peruano* del martes 7 de diciembre, decía:

> "Hoy en la madrugada ha tenido lugar un recio combate entre nuestra lancha a vapor *Arno* de ronda anoche y cuatro embarcaciones enemigas desde las 5.48 a.m. hasta las 7 a.m.
>
> El combate de hoy ha probado a nuestros enemigos, que nuestros marinos y soldados no se fijan en el número ni elementos para pelear como valientes y buenos patriotas.
>
> Por nuestra parte, reciba el teniente Jimeno, comandante de la *Arno*, nuestras felicitaciones por su buen porte en tan desigual combate".

En todo lo hasta ahora narrado sobre el bloqueo del Callao, se ha visto, según lo comenta G. Bulnes, el supremo interés en hundir a la *Unión* o averiarla de tal manera que no pudiera hacerse a la mar para interdecir las comunicaciones marítimas. Decidida la expedición a Lima, esa preocupación se convirtió en obsesión y al respecto Bulnes consigna una nota de Latorre a Riveros, que decía:

> "El escape de dicha corbeta, es un hecho que sucederá cuando tenga la necesidad de salir y que me será posiblemente imposible de impedirlo, dados los elementos con que cuenta la división de mi mando".

Es así como esa obsesión predominó, en la madrugada del lunes 6, en la decisión del teniente A. Bianchi Tupper, comandante de la *Fresia* y de las otras lanchas en esa noche, y por ello manifestó en su informe:

> "No habiéndose aún verificado en los ochos meses que lleva de duración el bloqueo del Callao ningún ataque de las embarcaciones enemigas sobre nuestras lanchas-torpedos, supuse que el provocarnos a combate tenía hoy por objeto ocupar nuestra atención, alejándola de la Dársena, y hacer así posible la salida y escape de la corbeta *Unión* fuera del Callao. V. S. sabe que avisos repetidos nos han hecho saber la intención de los enemigos a este respecto y que las órdenes que el antecesor de V. S. impartió a las lanchas porta-torpedos tenían por objeto impedir, por todos los medios posibles, el escape de los buques asilados en la Dársena. Consecuente con esta creencia, marché al encuentro del vapor enemigo con ánimo de no empeñar un combate a distancia cerrada si sus avances no lo hacían estrictamente necesario y resuelto, en todo caso a mantenerme bastante cerca de la Dársena para percibir los movimientos de la corbeta *Unión* y obrar en consecuencia si trataba de abandonar su apostadero, y no me fue necesario impartir órdenes a las otras porta-torpedos, pues, con arreglo a la línea de conducta que para un caso como el presente nos habíamos fijado de común acuerdo, sus comandantes se dirigían también al encuentro de las embarcaciones enemigas".

Con esta acotación de Bianchi más aquella prevención del mayor de Órdenes al teniente Jimeno, está claro que no habría ataque torpedero alguno y por eso las tres lanchas chilenas se detuvieron en las cercanías

del dique disparando solo con las ametralladoras Hotckiss sobre las lanchas peruanas, los buques y baterías de tierra.

El estruendo de los disparos también motivó la intervención de otros buques chilenos. Así, el *Huáscar* se acercó al Muelle Dársena para proteger a las lanchas chilenas y alcanzó a disparar diez tiros con los cañones de la torre y cinco con los de a 40 lb. Según el parte de Condell, comandante del monitor, antes de tomar el fondeadero hizo "ensayar algunos cohetes Hale de guerra".

También tomó parte el *Lautaro* (ex *Princesa Luisa*), haciendo algunos disparos contra las lanchas, la Dársena o a las baterías del norte. Finalmente, la *Tucapel* enrumbó a todo andar hacia el lugar del enfrentamiento, y estando ya en las inmediaciones del dique, observó que la *Fresia* y la *Guacolda* se retiraban en convoy hacia el centro de la bahía, y la *Colocolo* se confundía con los neutrales, cuyo comandante le retrasmitió la orden de Bianchi de retirarse hacia el norte.

Esta decisión la adoptó Bianchi al observar que:

> "habiendo amanecido todos los buques del Dársena con los fuegos de sus máquinas encendidas me mantuvieron en la creencia que el 'verdadero móvil' del ataque era facilitar el escape de la *Unión* o algún otro de sus buques. Convencido, por fin, que el objeto que se proponían los contrarios era únicamente el de atraer a nuestras lanchas dentro del círculo de tiro de los cañones de sus baterías, y viendo, por otra parte, que los buques de la escuadra habían tomado posiciones frente a la costa Norte y rotos sus fuegos haciéndose ya imposible el escape de los buques peruanos, decidí sacar las lanchas-torpedos fuera de tiro de los cañones enemigos, a cuyo efecto dí orden al comandante de la *Colocolo* se retirase al Norte de la bahía, en cuya dirección se acercaba ya la *Tucapel*, y al de la *Guacolda* de salir en convoy con la F*resia* en dirección al Oeste".

Por su parte, Jimeno confirma que al combate se unió el *Huáscar* y demás buques enemigos, habiendo durado el tiroteo hasta las 7.15 a.m., en que se retira el enemigo, y que habiendo recibido por conducto de la lancha *Capitanía* la orden del comandante general de Marina de regresar a la Dársena, le dió inmediato cumplimiento. Cabe anotar que a las 6 a.m. las lanchas *Urcos* y *Capitanía* fueron despachadas para apoyar a la *Arno* y *Resguardo*.

Jimeno informa haber consumido treinta tiros del cañón de a 40, y treinta del de a 32, más de diez tarros de metralla y seis de los de Preston, no pudiendo calcular la munición de ametralladora y rifle consumida. También comenta en su parte:

> "No me parece de más hacer presente a V. S. que una de las lanchas enemigas ha salido muy averiada a consecuencia de un tiro de cañón de a 40 de esta embarcación".

No se equivocó el teniente Jimeno en su apreciación y de acuerdo a los partes chilenos la única lancha averiada por impacto de proyectil fue la *Fresia*, como se desprende del informe de Bianchi del lunes 6 de diciembre:

"Verificado el reconocimiento y al retirarnos al Oeste, la *Fresia* fue alcanzada por una granada, al parecer de 70 libras, que perforó su popa de babor a estribor, estallando en el trayecto, lo que produjo el destrozo de esa parte de la lancha, cortando los guardines del timón y cables eléctricos de los torpedos de costado".

Inicialmente, Bianchi estimó que la avería producía una entrada de agua insignificante, pero la situación se complicó y en su informe comenta:

"Desgraciadamente, instantes después empezó la lancha a hacer tal cantidad de agua que la bomba de la máquina y el trabajo de la tripulación no eran suficientes a impedir que ella subiese de un modo alarmante, por lo cual me dirigí a toda fuerza al fondeadero de la isla de San Lorenzo con el objeto de varar y salvar la lancha o de hacerle caer en tan poco fondo como fuera posible".

El teniente Bianchi hizo todo lo que materialmente le fue posible, pero al final y siendo las 9 a.m. y en 10 brazas de agua y en el fondeadero usual de los buques de la escuadra en la isla, la *Fresia* se hundió. Sin embargo, días después fue reflotada.

En efecto, un telegrama que transcribe *El Peruano* del jueves 16 de diciembre procedente de Ancón, enviado por Bello el martes14 de diciembre y recibido en Lima a las 2.10 p.m. decía:

"Señor Director de *La Patria*.

"*Fresia* puesta a flote ayer. *Matías Cousiño* la sostiene con amarra.

Viel alaba conducta Jimeno, cuyo nombre preguntó esta mañana a un buque neutral".

En realidad, de acuerdo a un informe de Viel de fecha 14 de diciembre 1880 al almirante G. Riveros, la *Fresia* después de arduos trabajos fue puesta a flote en la noche del lunes 13 de diciembre, empezándose su reparación de inmediato, lo que le permitió participar en el ataque del 4/5 enero de 1881 contra la lancha *República* en Ancón.

Las otras tres lanchas ni los buques *Huáscar*, *Lautaro* y *Toro* que participaron en el combate, sufrieron avería alguna ni bajas en el personal, a diferencia de la *Fresia* que experimentó tres muertos y un herido.

En el lado peruano, solo la *Arno* tuvo algunas bajas en personal como informase el teniente Jimeno:

"Las desgracias personales ascienden tan solo a cuatro: el sargento 2º J. M. Ríos, herido gravemente en una pierna; soldado M. Pando (sic) (era Paredes), también en una pierna; el marinero H. Castillo, mortalmente, en el pulmón, y el fogonero M. Cruz, levemente. El alférez señor Balta que iba en la misma embarcación y que funcionaba como mi segundo, lo mismo que el aspirante de marina don Ernesto Flores y demás tripulantes, se han distinguido en el combate por su serenidad y valor; el sargento 2º Ríos que salió herido, también se ha portado dignamente. Los heridos de que hago mención fueron desembarcados por la gente del *Talismán* y conducidos a tierra".

Castillo falleció, en efecto, el mismo lunes 6 conforme lo informase el comandante general de Marina al subsecretario de Marina en oficio del martes 7 de diciembre en estos términos:

"El grumete Hilario Castillo falleció ayer a consecuencia de la gravísima herida que recibió en el pulmón durante el combate que sostuvo el *Arno* contra tres lanchas enemigas.

El citado individuo no deja más bienes que los sueldos de agosto a noviembre y la parte que le corresponde por los seis días transcurridos del presente mes, según lo ha manifestado el Jefe de las Fuerzas Sutiles.

Esta Comandancia tiene ya dictadas sus disposciones para (que) hoy a las 4 p.m. sea trasladado con los honores correspondientes el cadáver de Castillo del Hospital de Bellavista al cementerio de Baquíjano".

El entierro estuvo acompañado de la banda de música del Batallón Guarnición de Marina y una brigada de marineros de las Fuerzas Sutiles, todos bajo el mando del alférez Benjamín de la Haza.

Pero la muerte de Castillo no fue la única. En efecto, el miércoles 8 de diciembre, el capitán de navío J. M. Fanning, jefe del Batallón Guarnición de Marina, informaba el mismo día al mayor de Órdenes del Departamento en los términos siguientes:

"La madre superiora del hospital me da cuenta que el día de ayer (7) han dejado de existir el sargento 2º José M. Ríos y el soldado Manuel Paredes que salieron heridos en el combate que sostuvo la lancha *Arno* contra el enemigo en la mañana del día 6 del presente.

Como es justo que a sus cadáveres se les tributen los honores a que con su heroico sacrificio se han hecho merecedores, he ordenado se les compre su nicho en el panteón y se les mande construir sus respectivas cajas mortuorias todo lo que ha importado la suma de noventa soles (S/. 90) que se han gastado de lo que hay en caja para el socorro de la tropa, por lo que espero que US. se sirva recabar las órdenes correspondientes para que se me abonen por la Comisaría de Marina.

Así también me avisa la madre superiora que los síntomas que ha presentado el fallecimiento de estos dos valientes, parece que (los) proyectiles con que han sido heridos hubiesen estado envenenados y a fin de venir en conocimiento de la verdad de este presentimiento, he ordenado al Cirujano del Cuerpo se constituya en el hospital a practicar el respectivo reconocimiento de cuyo resultado daré cuenta a US. oportunamente".

Tramitado este informe al comandante general de Marina, García, y cumplidas las autopsias respectivas y el entierro correspondiente, el comandante general elevó el lunes 13 de diciembre al subsecretario de Marina, el informe que sigue:

"Tengo el honor de elevar al Despacho de US. el adjunto oficio del 1º Jefe del Batallón Guarnición de Marina en que participa que el sargento 2º José M. Ríos y soldado Manuel Paredes pertenecientes ambos al Cuerpo de su mando, fallecieron el día 7 de los corrientes en el Hospital de San Juan de Dios de Bellavista, de resultas de las heridas que recibieron a bordo del *Arno* en la madrugada del día 6 del presente, en que sostuvo esta embarcación un reñido combate con las lanchas enemigas.

Con tal motivo, manifiesta ese Jefe que en atención al heroico comportamiento de esos dos valientes defensores, ha invertido la suma de noventa soles (S/. 90) para que se les sepulte con toda la decencia que merecen,

razón por la cual solicita se recabe la orden respectiva para que se le reintegre esa cantidad, por haberlo tomado del socorro diario de la tropa.

Debo indicar a US. que habiendo expuesto el Jefe oficiante que los cadáveres de Ríos y Paredes presentaban síntomas de envenenamiento, tuve a bien ordenar que fueran reconocidos por cuatro cirujanos, quienes en su informe de f. 374 desvanecen por completo la idea de que los proyectiles con que fueron heridos aquellos individuos estuvieran envenenados, como en el primer momento lo creyeron los que dieron parte de su muerte.

US. si lo tiene a bien se servirá recabar del Sor. Secretario la orden correspondiente para el reintegro de la cantidad de noventa soles (S/. 90) que invirtió el Jefe del Batallón Guarnición de Marina en la exhumación de los cadáveres de los mencionados soldados según lo solicita en el oficio a que me refiero".

El secretario de Marina Villar, en su Proveído del viernes 17 de diciembre, decidió:

"Apruebase el gasto de noventa soles (S/. 90) que hizo el primer Jefe del batallón Guarnición de Marina en dar sepultura con la decencia merecida por su valeroso comportamiento, al sargento 2º José M. Ríos y soldado Manuel Paredes del batallón de su mando, que fallecieron el 7 del actual a consecuencia de las heridas que recibieron a bordo de la lancha a vapor *Arno* en el reñido combate que esta sostuvo en la madrugada del 6 contra las enemigas. Gírese en consecuencia el libramiento respectivo a la Secretaría de Hacienda para que mande entregar dicha cantidad a la Comisaría de Marina, para que esta la reintegre a la Caja del mencionado batallón de donde se tomó de los fondos para socorros diarios; aplicándose el gasto a la partida de extraordinarios de Marina, considerada en el Presupuesto".

En cuanto a las averías experimentadas, Jimeno informó:

"Una rozadura producida por una bala de cañón pequeño en la bobadilla, un tiro de cañón pequeño en la borda del costado de babor, dos tiros de ametralladora sobre el cubichete de la máquina, un casco de bomba en la regala de estribor y varios tiros de rifle en la cubierta y chimenea. El pabellón que enarbola la lancha fue bandeado por tres balas, dos al parecer de cañón y la otra de ametralladora".

El mayor de Órdenes del Departamento, Emilio Díaz, al elevar el lunes 6 de diciembre el parte de Jimeno al comandante general de Marina, que publicara *El Peruano* el jueves 16 diciembre, decía:

"Creo llenar un deber de justicia recomendándolos a la consideración superior, pues habiendo presenciado el combate desde que comenzó, he podido apreciar la actitud del *Arno* ya contestando con precisión y rapidez el fuego que se hacía ya maniobrando hábilmente para librarse de los torpedos y acometiendo con energía tan luego como lograba evitar el ser ofendido con estos; lo cual demuestra que el teniente Jimeno supo colocarse a la altura del puesto que se le había confiado, llenando cumplida y honrosamente su deber.

Las otras lanchas no han tenido daño alguno ni en su personal ni en su casco, y según el parte oficial de aquel, una de las embarcaciones chilenas ha quedado muy averiada por un proyectil del cañón de a 40 de la *Arno*".

F. Yábar transcribe en su obra, la resolución del jueves 16 de diciembre de 1880, por la cual Piérola asciende a la oficialidad de la lancha *Arno*, y que decía:

"S. E. el Jefe Supremo de la República y Protector de la Raza Indígena teniendo en consideración el distinguido comportamiento del teniente 1º Antonio Jimeno en el combate que últimamente sostuvo mandando la lancha *Arno* contra las Fuerzas Sutiles del enemigo ha tenido a bien ascender a la clase efectiva de capitán de corbeta expidiendo con fecha 6 los correspondientes despachos. 2º Así mismo y por igual causa ha sido ascendido a teniente 2º efectivo el alférez de fragata Juan Francisco Balta y a guardia marina al aspirante Ernesto Flores".

Sin embargo, en la Orden General de la Armada del jueves 16 de diciembre, firmada por el mayor de Órdenes del Departamento, Emilio Díaz, transcribiendo la resolución arriba citada, consigna en su artículo 3º lo que sigue:

"Igualmente y con fecha 11 del actual S. E. se ha servido expedir despachos de tenientes 1º efectivos al graduado de esta clase D. Carlos Corpancho y al teniente 2º D. Santiago Torrico, en atención tanto a su antiguedad, como por su notable comportamiento en las veces que al mando del *Arno* el primero y de la *Urcos* el segundo, se les ha ordenado combatir con las fuerzas que sostienen el bloqueo de este puerto".

El mismo lunes 6 de diciembre, *El Nacional* publicaba una extensa versión del combate según el corresponsal M. F. Horta, del cual solo se han seleccionado algunos pasajes, como sigue:

"Esta bahía fue esta mañana teatro de un reñido combate. Nuestras lanchas de ronda tuvieron un nuevo encuentro. Como siempre salieron airosas. Hoy, a las 5 a.m., el *Arno*, que estaba de guardia al mando del teniente 1º señor don Antonio Jimeno, jefe de ronda, gobernó en demanda del dique para escudriñar en sus inmediaciones, fue atacada por tres lanchas chilenas. Acto continuo se trabó un combate de ametralladoras y cañón por una y otra parte.

Hacía media hora que el combate era sostenido con brío e intrepidez por parte del *Arno*. El teniente Jimeno hizo más que batirse con valor, supo defenderse con inteligencia. El coraje y la pericia que desplegó, mantuvo el equilibrio con la superioridad numérica del enemigo. Bien por la marina.

Para esquivar los disparos de nuestra lancha, se proyectaban sus lanchas sobre los buques neutrales, pero el jefe del *Arno*, cansado ya de una astucia tan cobarde, les hizo fuego en la posición que guardaban. Los buques neutrales se pusieron entonces en movimiento.

La *Ariadne*, de la marina alemana, caldeó en el momento y se hizo afuera. La *Lackawanna,* desplegó sus velas, a pesar de que no soplaba una sola ráfaga de brisa, haciendo lo mismo. Los demás buques neutrales, procedieron de igual modo".

Después de describir cómo se generalizó el combate con la intervención de los buques bloqueadores en protección de las lanchas enemigas, la intervención de las baterías de tierra y de los buques encerrados en la Dársena, Horta continúa:

"Aquello era un verdadero zafarrancho, una batahola desordenada, y en medio de todo este caos, el *Arno*, sola, impertérrita en su defensa, no cedía un palmo de terreno, descargando sus cañones y sus ametralladoras.

Dos disparos de los cañones de 1 000 de las baterías de la Punta, cayeron cerca del *Huáscar*. Fueron punterías excelentes.

Un proyectil pasó sobre la *Garibaldi*. Otro sobre la *Hussard*. Un tercero cayó por la proa del *Lackawanna*.

La lancha *Resguardo*, al mando del alférez de fragata don Bruno Bueno, tomó parte en el combate desde temprano, pues estaba de ronda, haciendo fuego de ametralladora y fusilería. La *Urcos* y demás lanchas de tierra llegaron a última hora.

El *Arno* se retiró de la palestra con honor después de haber estado más de una hora resistiendo todo el empuje de la flotilla chilena. Tuvo tres bajas en la tripulación: dos heridos y un muerto. El sargento herido tuvo una pierna destrozada por un casco de bomba. Su comportamiento causó la admiración de todos. Tendido sobre la cubierta de nuestra lancha, vivaba a la patria y solo salían de sus labios palabras de entusiasmo.

Tal ha sido el combate de hoy, verdaderamente interesante y que hace honor al teniente Jimeno y a los oficiales y tripulantes que lo acompañaban".

El Peruano en su sección Editorial del martes 14 de diciembre comentaba como sigue:

"La bahía del Callao ha vuelto a ser teatro la última semana de otros hechos no menos vergonzosos que los anteriores para la marina chilena, así como de honor y prestigio para la nuestra.

En la mañana del lunes 6 dos de nuestras pequeñas lanchas atacaron tres de las enemigas, que se encontraban emboscadas tras de los buques neutrales.

El combate no dejó de ser recio; pues nuestras embarcaciones, a pesar de la protección de la poderosa escuadra enemiga a las suyas, se lanzaron a gran distancia en persecución de las contrarias, disparando con tal acierto sobre ellas, que hoy esta fuera de duda, que una de ellas, llevada a remolque, no logró ser salvada, hundiéndose en nuestras aguas.

La lancha perdida así por nuestros enemigos, era para ellos un elemento de no pequeña importancia, así por su costo, como por los servicios que prestaba a su escuadra.

Puede medirse la importancia de este contraste por el tenaz empeño en vengarlo, puesto durante cuatro días por la escuadra bloqueadora".

En la reseña que se acaba de terminar, se hace mención a dos expresiones: "cohete a la Congreve", y "cohete Hale de guerra". No hay mayor información sobre su empleo por buques de guerra en la década de 1880, pero en la correspondiente de *NOTAS AL CAPITULO* se hace una breve descripción de los cohetes de esa época. También deben corresponder a los cohetes incendiarios a que se refiriese Latorre con ocasión del bombardeo de Chorrillos.

15.4 PÉRDIDA DE LA LANCHA PORTA–TORPEDO REPÚBLICA[169]

En el párrafo 8.4.3.4 "Contratistas por doquier para hundir buques chilenos", de este Capítulo, se trató del contrato con Stephen Heaton, quien utilizando la lancha Herreshoff *República* se comprometía, según los términos en él expresados, a hundir buques bloqueadores chilenos.

La última vez que se trató de la lancha *República* fue en el párrafo 8.3 de este mismo Capítulo, al mencionar su inclusión en las recién creadas Fuerzas Sutiles. Su estado operativo, versus sus capacidades que sirvieron de base para adquirirlas en Estados Unidos en 1879, dejaba que desear. Esta situación también la aclara F. Yábar en su obra, que contiene muchas referencias inéditas valiosas.

Desde la prueba en la mar a que fuera sometida el 12/15 de noviembre de 1879, hasta su incorporación el miércoles 21 de abril de 1880 a las Fuerzas Sutiles, esta lancha, la única diseñada y construida específicamente como lancha–torpedo de botalón existente en el inventario, jamás volvió a navegar, a pesar de habérsele sometido durante más de un año en el Callao, a una serie de reparaciones para dejarla en buen estado operativo.

F. Yábar comenta que en el mes de junio de 1880 su mal estado llamó la atención del secretario de Fomento Echegaray, y fue así como luego del trámite respectivo, el secretario de Marina, Villar, accedió a transferirla a dicha Secretaría para reparación y recuperación de su capacidad operativa en aquel mes.

Supuestamente, ello debió ocurrir en agosto, pero una avería en su caldera retrasó su reactivación hasta que finalmente en la 2ª quincena de setiembre, se pudo realizar una prueba en la mar que corrió a cargo del teniente 1º Enrique Carreño designado específicamente para ello, pero que se frustró por una colisión en la mar, cuya causa no se ha podido determinar. Nuevas reparaciones hasta el viernes 26 de noviembre en que el secretario de Marina, accediendo a una solicitud del secretario de Fomento, designa al alférez de fragata Carlos Rodríguez para realizar nuevas pruebas.

Estas se llevaron a cabo el sábado 27 de noviembre, pero sus resultados dejaron mucho que desear, no obstante el interés especial de Piérola, que dispuso la intervención de ingenieros y mecánicos. El comandante general de Marina informó al subsecretario de Marina del resultado, que arrojó un andar máximo de 9 m.p.h., versus 16 de diseño, con una presión de caldera de 70/80 lb de vapor versus la original de 100-150 libras. Este era, pues, el estado de la *República* al lunes 29 de noviembre de 1880.

En su obra, Yábar tampoco ha podido identificar la nacionalidad de Stephen Heaton, excepto que residía en el Perú desde hacía años, y que tenía una factoría de mecánica denominada "El Águila", en sociedad con los señores Cree y Kerr, que había realizado algunos trabajos en la batería de 1 000 en la Punta. Se puede agregar que la tal sociedad subsistió después de la guerra y que además de las obras para la Marina en esos tiempos que menciona Yábar, refiere L. A. Clayton que en el año 1887 Heaton presentó propuesta a Grace para construir en el Perú un

molino de azúcar para su hacienda en Cartavio, pero que por las razones que allí se explican no se llegó a concretar.

Yábar comenta que a fines de noviembre de 1880, Heaton había sido nombrado capitán de ingenieros de la Secretaría de Fomento, y que el martes 30 de ese mes, por decreto supremo reservado de dicha Secretaría, Heaton había sido destinado a jefaturar la lancha *República*, "bajo las inmediatas órdenes del Jefe del Estado", debiendo Heaton proponer el personal que debía tripularla.

De esta decisión, el secretario de Marina, Villar, solo se enteró por una comunicación que le pasó el secretario de Guerra el mismo 30, y que Villar a su vez transcribe al comandante general de Marina. De inmediato la *República*, por orden suprema, fue puesta a órdenes de Heaton, y el guardia marina Arturo A. Nalvarte a cuyo cargo se encontraba, fue destinado al *Atahualpa*.

Si el secretario de Marina, Villar, tuvo o no conocimiento oportuno de las concepciones tácticas de Piérola utilizando medios navales, fabricados como los torpedos y/o existentes como la lancha–torpedo *República*, no se ha podido determinar, pero en este caso se supone que sí, puesto que el sábado 18 de diciembre el comandante general de Marina solicitaba al Ferrocarril Trasandino el transporte a la estación de Monserrate en Lima, de una lancha–torpedo, que no podía ser otra que la *República*. No hay información posterior de su traslado por ferrocarril a Ancón, pero debe haber ocurrido durante los quince días siguientes, junto con el torpedo filoguiado Lay que se usaría en la operación.

El contrato con Stephen Heaton, que se ha transcrito en el párrafo 8.4.3.4, y que se recomienda releer, fue firmado por el secretario de Marina, Villar, el domingo 26 de diciembre de 1880, y archivado en la oficina de asuntos reservados, apareciendo años después en el Archivo Piérola de la Biblioteca Nacional, aunque desde ya se llama la atención sobre lo siguiente: que visto el estado operativo de la lancha *República*, dejaba a Heaton en libertad para operarla desde el Callao u otro puerto vecino, para hundir cualquier buque chileno bloqueador, con un torpedo Lay que le sería suministrado durante un plazo de 15 días, esto es hasta el lunes 10 de enero de 1881, y que él seleccionaría a los tres tripulantes con que la dotaría. Todo demuestra que Heaton escogió Ancón, y que jamás se supo quienes fueron los tres tripulantes.

Respecto a las excursiones de Heaton con la lancha *República* para cumplir el contrato, y al ataque chileno contra ella, no se ha encontrado parte oficial peruano alguno que lo describa, mas sí un artículo en *La Patria* del jueves 6 de enero de 1881, pero con distorsiones que, como ya se ha visto en temas anteriores, se introducían para desinformar; luego los partes oficiales del comandante en jefe de la escuadra chilena G. Riveros del 7 y 8 de enero al ministro de Guerra y Marina en campaña;

el del teniente norteamericano N. J. Houston, y artículos de la época de oficiales navales neutrales como el inglés Madan, y el norteamericano Mason. De estos tres últimos, el de Houston es el que mayor credibilidad debería ofrecer, pues algo de información pudo haber obtenido, a pesar de la reserva de la operación durante su permanencia, a partir del lunes 20 de diciembre de 1880, como ayudante de campo en el estado mayor personal de Piérola durante la campaña de Lima, y de la cual presentó al comandante del USS *Lackawanna* un informe con fecha domingo 23 de enero 1881, en el que incluye un párrafo que describe lo sucedido con la lancha *República.*

Es en base a la conjugación de todos aquellos datos, que se presenta la reseña que sigue.

Decidido por Piérola el ataque a los buques chilenos que bloqueaban el Callao, mediante el empleo de la lancha porta–torpedo *República* operando desde Ancón, a cargo del capitán de ingenieros Stephen Heaton y una tripulación de tres no identificados, sin participación alguna de personal naval, excepto la firma del contrato por Villar, la torpedera y el torpedo Lay fueron transportados por ferrocarril hasta Ancón, materializándose su presencia aproximadamente a partir del 30/31 de diciembre de 1880. La reserva de la operación probablemente influyó para que el capitán de puerto, teniente 1º Benjamín de la Haza, no informase por telegrama a la Secretaría de Marina, aunque pudo hacerlo por oficio clasificado, que no ha sido ubicado. Obviamente, la descarga de la lancha y del torpedo para ponerlos finalmente en el agua, era una operación delicada y aparatosa que no podía pasar desapercibida para el público de Ancón en general.

Apenas llegados, Heaton dio inicio a sus acciones nocturnas en contra de los buques enemigos, que era conocido se hacían a la mar todas las noches hasta el día siguiente en que regresaban al fondeadero en la isla San Lorenzo. De estas excursiones no se percataron los buques enemigos.

El domingo 2 de enero de 1881, el jefe de la división bloqueadora, Viel, fue informado de la sospechosa presencia de una lancha en Ancón, de lo cual dió parte al almirante G. Riveros que se encontraba en la caleta Santa María, y para ello aprovechó del arribo al Callao de la *Magallanes* con jefes del ejército en comisión, buque que Viel envió a dicha caleta para que su comando informase de su llegada, de la sospecha y de la necesidad de disponer de un buque más para cumplir mejor con el bloqueo.

Viel dispuso que el *Tolten* se trasladase primero a Chancay para inspeccionar la hundida *Covadonga*, y que de regreso recalase en Ancón para verificar la información sobre la sospechosa lancha.

El lunes 3 de enero el *Tolten* arribó a Chancay, verificando que ya no tenía visibles sus mástiles, e informándole los lugareños que se le

habían extraído dos cañones, los que probablemente según Viel, serían los que se divisaron el lunes 3 de enero en el Callao a eso de las 4 p.m. en un pontón remolcado hacia el dique, y que encontrándose a media distancia, disparó dos tiros hacia La Punta, regresando luego al Muelle Dársena.

El mismo lunes 3 el *Tolten* se presentó en Ancón, sin detectar nada anormal, pero los pescadores le informaron que hacía cuatro días (29/30 diciembre) el ferrocarril había traído de Lima una lancha–torpedo que salía de puerto en las noches. Cabe preguntarse, ¿por qué siendo de día, el comandante del *Tolten* no verificó la existencia de esa lancha-torpedo?

De regreso al Callao el mismo lunes 3, el comandante del *Tolten* informó a Viel del indicio obtenido en Ancón, por lo que este ordenó que un grupo de tarea conformado por las torpederas *Fresia* y *Guacolda* y el *Tolten* amaneciera en Ancón, y que de ser cierto que en la noche del lunes 3/martes 4 esa lancha peruana hubiera salido del puerto, que la interceptasen a su regreso para capturarla o destruirla.

A las 2.30 a.m. del martes 4 de enero zarpó del Callao el grupo para Ancón. En la travesía la *Guacolda* tuvo una avería por lo que al amanecer solo ingresaron a Ancón la *Fresia* y el *Tolten*, encontrando a la lancha peruana amarrada al muelle, que supusieron no había salido a navegar porque no tenía vapor. En lo sucesivo se usará el nombre de esa lancha: *República*.

La *Fresia* la atacó con tiro de ametralladora; el *Tolten* con fuego de cañón. De tierra contestaron con nutrido fuego de fusilería. Según el parte de Viel, el fuego del *Tolten* fue defectuoso, pues las granadas que disparaba, de fabricación chilena, estallaban en la boca del cañón. Así, pues, el teniente Bianchi, comandante de la *Fresia*, ordenó el retiro de ambos buques. Este ataque fue comunicado el mismo martes 4 de enero con el laconismo propio del telegrama, al secretario de Guerra por el gobernador del distrito y puerto de Ancón, capitán de navío graduado Pedro F. Suárez, alcanzando a decir en uno de ellos que enviaría más detalles en el parte oficial, que no se ha ubicado. También dió cuenta de la presencia de la *O'Higgins*, pero curiosamente no informó del bombardeo que practicó contra la *República*. Lo mismo sucedió con el parte telegráfico del corresponsal Bello al diario *La Patria*.

En efecto, al salir de Ancón ambos buques, avistaron a la *O'Higgins*, que había zarpado de Santa María en la noche del lunes 3 para reconocer la costa entre Ancón y Chimbote por orden del almirante Riveros. Informado su comandante de la situación, decide ingresar al puerto y bombardear a la *República*. La *O'Higgins* se sitúa entre 800/1 000 metros de distancia y abre fuego contra la lancha que se dice estar varada, de través, en la orilla. La presencia de buques neutrales, de guerra y mercantes, no le permitieron una buena ubicación y por ello varios de

sus proyectiles cayeron en la población, produciendo algunos incendios. El fuego de fusilería y ametralladora con que se contesta desde tierra es más intenso. Finalmente, los tres buques chilenos se retiran de Ancón, no sin antes observar que la *República* estaba varada de través en la playa. La *O'Higgins* continúa su viaje a Chimbote, y la *Fresia* y el *Tolten* proceden al Callao. En el tránsito el *Tolten* se reúne con la *Guacolda* y la remolca al Callao. Todo esto ocurrió el martes 4 de enero de 1880.

El comandante Viel, luego de recibir el informe de lo sucedido en Ancón, estima importante destruir la lancha *República*, de cuya existencia en Ancón desconocía, y decide que al día siguiente, el *Tolten* y el *Lautaro* (ex *Princesa Luisa*) amanezcan en Ancón a objeto de destruirla.

En efecto, ambos buques amanecen el miércoles 5 de enero en Ancón, observan la lancha varada y abren fuego. Ocurre, sin embargo, que entre 7/11 a.m. una densa neblina cierra el puerto, y se retiran. Al despejar la neblina se acercan al muelle y reinician el cañoneo, que es contestado desde tierra, ahora sí con fuego de cañón de una batería rodante y de fusilería. Luego de un prolongado cañoneo los buques chilenos se retiran, seguros dicen, de dejar a la *República* muy averiada, con "muchos agujeros en su costado, y además varada mucho más a tierra que el primer día, atravesada a la mar, proa mucho más sumergida, en una palabra, incapaz de poder usarse, sino con mucho trabajo y largo tiempo". En esta oportunidad no se han ubicado telegramas que informasen del nuevo bombardeo.

El teniente Houston comenta sobre el bombardeo del martes 4 de enero, como sigue:

> "Las granadas de los cañones chilenos incendiaron el pueblo de Ancón destruyendo algunas casas. Hubo un intento de defender la ciudad durante el combate mediante varias baterías de la Reserva y por la Batería Rodante, que consistía de cuatro cañones de acero, de avancarga, montados en un carro plataforma de ferrocarril. Los cañones eran de 12 libras, con cureñas pequeñas de madera, cuyo retroceso se controlaba por bragueros que atravesaban las cureñas y se engrilletaban al costado del carro. Un vagón común de carga blindado se usaba para transportar la munición. Esta batería había sido enviada desde Lima en la mañana del ataque".

Se puede concluir de todo lo anterior que:

- la *República* no salió de Ancón en la noche del lunes 3/martes 4 de enero, desconociéndose si fue por desavenencias entre la dotación o por avería en su planta de ingeniería;
- obviamente no pudo ser perseguida como comentan varios escritos; su presencia en Ancón fue informada al *Tolten* el lunes 3 de enero, pero sin verificarla físicamente;
- fue cañoneada en el muelle y playa de Ancón el martes 4 y miércoles 5 de enero, y no solo el martes 4 como igual se comenta;

– algunos tiros del bombardeo cayeron en la población produciendo varios incendios en casas;
– la *República* quedó muy averiada y varada totalmente el miércoles 5;
– la *República* solo disponía de un torpedo Lay que llevaba a remolque, y que fue hundido por Heaton en Ancón;
– la tripulación abandonó la lancha el martes 4, aunque *La Patria* comenta que Heaton retornó el mismo día, pero que nuevamente se ausentó y no regresó más;
– los buques chilenos que participaron en los ataques fueron: *Tolten*, *Fresia*, *O'Higgins* y *Lautaro*;
– desde tierra las tropas contestaron intensamente con fuego de fusilería y ametralladora, pero el última día también con artillería de la Batería Volante traída desde Lima.

Al respecto, se ha estimado conveniente insertar la traducción del informe del teniente N. J. Houston y para mejor entendimiento se han colocado entre paréntesis algunas correcciones, aclarándose que omitió referirse al ataque del miércoles 5 de enero:

> "Al anochecer del lunes 3 de enero los peruanos hicieron un intento de volar el blindado chileno *Huáscar*. Hacía varias semanas que habían estado reparando el casco, caldera y máquina de la única lancha confiable que tenían equipándola con todo lo que podía asegurar el éxito. La idea era acercarse al *Huáscar* al comienzo del amanecer (leáse martes 4 de enero) y lanzarle un torpedo Lay. En caso de éxito la lancha-torpedo (leáse *República*) permanecería mar afuera esperando la oportunidad para regresar al Callao.
>
> El intento resultó en un gran fracaso y la lancha fue llevada a la bahía de Ancón, hundido el torpedo Lay, y la lancha varada en la playa frente al pueblo de Ancón, y abandonada por su tripulación. Una lancha-torpedo chilena (leáse vapor *Tolten*) la descubrió (leáse lunes 3 de enero) en este lugar, y en consecuencia a la mañana siguiente (leáse martes 4 de enero) se presentaron en Ancón el vapor *Pilcomayo* (leáse *O'Higgins*) acompañado del *Tolten* y una lancha-torpedo (leáse *Fresia*), abriendo fuego contra lancha peruana dejándola completamente destruida.
>
> Las granadas de los cañones chilenos incendiaron el pueblo de Ancón, destruyendo algunas casas. Hubo intento de defender la ciudad durante el combate mediante varias baterías de la Reserva y por la Batería Rodante, que consistía de cuatro cañones de acero, de avancarga, montados en un carro plataforma de ferrocarril. Los cañones eran de a 12 libras, en pequeñas cureñas de madera, cuyo retroceso se controlaba por bragueros que atravesaban las cureñas y se engrilletaban al costado del carro. Para transportar la munición se usaba un vagón común de carga blindado. Esta batería había sido enviada desde Lima en la mañana del ataque (leáse 4 de enero)".

Con la pérdida de la *República*, se cierra el capítulo sobre las lanchas torpederas que el Perú adquirió, y de su accionar se puede evaluar si fueron fundadas las esperanzas de Prado para vencer a Chile en el mar mediante su aplicación. El Perú compró tres lanchas torpederas: una en Inglaterra que fue llevada hasta Colón vía New York en un buque mercante; luego a Panamá por ferrocarril; luego fue despachada para

navegar por sus propios medios, con el nombre de *Alay*, hacia el Perú con una dotación naval, pero fue hecha buena presa en el puerto de Ballenitas, Ecuador, por el transporte chileno *Amazonas*. Chile la reparó, la puso operativa, le colocó torpedos de botalón y la bautizó como *Guacolda*, cuya participación durante el bloqueo del Callao, se ha visto en varias acciones.

Compró también dos lanchas torpederas Herreshoff en Estados Unidos, para torpedos tipo botalón, con una serie de ventajas. Fueron traídas al Perú por el mismo procedimiento hasta Panamá y de ahí en un transporte peruano. Se les bautizó con los nombres de *Alianza* y *República*. Sus pruebas en la mar en noviembre de 1879, demostraron varias fallas. Las de la *Alianza* fueron corregidas en gran medida y pudo operar en Arica durante el bloqueo de ese puerto. No alcanzó a aplicar torpedo alguno durante sus rondas, y terminó varada en el sur por su propia tripulación antes de caer en poder de sus perseguidores.

La *República*, como se acaba de reseñar, tampoco cumplió su finalidad, y terminó igualmente varada en Ancón por su propia tripulación, pero destruida en la playa por tiro de cañón, como se acaba de reseñar. No se puede pelear en una guerra a base de fantasías y buenos deseos.

¿Era válida la operación táctica encomendada a Stephen Heaton por el presidente Piérola?

Su velocidad de 9 m.p.h era inferior a la de diseño y a la de los blancos que tenía que atacar. De ser detectada no podría escapar.

La condición de su máquina y caldera, así como su diseño de operación no favorecía la salida nocturna diaria para recorrer casi 30 millas, menos aun si su tripulación no era naval y experta. No debería llamar la atención el que experimentase alguna falla que la mantuvo en Ancón en la noche del 3/4 enero de 1881. Sin embargo, no se descarta que efectivamente, saliera en la noche del lunes 3 después de que se retirara el *Tolten*, regresando en la madrugada del martes 4, amarrando a muelle, y apagando sus fuegos, esto es, sin vapor, como informasen los buques chilenos que la atacaron el martes 4 de enero. No se debe olvidar que su instalación de calderas permitía levantar presión en pocos minutos.

Su capacidad para aproximarse a un blanco específico, en función de defensa de puerto, aplicarle un torpedo de botalón y alejarse rápidamente, se basaba en su velocidad de 16 m.p.h. fuera en marcha adelante o marcha atrás.

El torpedo Lay que se le asignó, era del tipo filoguiado, de 6 m.p.h. de velocidad y alcance de 2 300 metros, le imponía limitaciones para su uso fuera de puerto, particularmente contra un buque en movimiento. Su sistema de guiado eléctrico requería de técnica por parte de quien lo operase. Llevarlo remolcado varios días es probable que le generase alguna deficiencia, pues era muy frágil. Demandaba también acercarse al

blanco y estar expuesto a ser detectado y evitado por su corta velocidad. Si las señales luminosas del torpedo no estaban en buen estado, no podría ser guiado en la oscuridad hacia el blanco. La zona obligada para la aplicación del torpedo era aquella en que los buques chilenos voltejeaban durante la noche, atentos a cualquier ataque por sorpresa, y como es una zona frecuentemente calimosa solo permitía el ataque a muy corta distancia, amén de que por la altura de la cubierta de la lancha, su visibilidad era muy reducida, en particular de noche. El torpedo Lay era muy frágil y delicado, requería mucha habilidad en su manejo.

El único factor que pudo ser favorable, fue el de un ataque por sorpresa desde Ancón, según manifestación en los partes chilenos, desconocían de la existencia de esta lancha–torpedo.

Todas estas limitaciones de la lancha y del torpedo están consignadas en los Capítulos II, III y IV de este volumen, donde pueden revisarse.

Es probable que alguna o una combinación de estas desventajas, no le permitió a Stephen Heaton cumplir con su contrato, y al Perú perder su última lancha-torpedera. ¿Tuvieron en cuenta Piérola, Heaton y Villar todas esas ventajas y desventajas? El resultado se orienta a que no.

16. MODIFICACIONES EN LAS BATERIAS DEL CALLAO[170]

En correspondencia con la descripción de las defensas del Callao para mayo de 1880, que se presenta en el párrafo 8.2.2 de este capítulo, se ha confeccionado el cuadro que sigue, proyectado hasta enero de 1881, dándose luego las explicaciones pertinentes para dichas modificaciones, en forma breve, habida cuenta que F. Yábar en su obra describe puntualmente todos ellos:

DEFENSAS FIJAS DEL CALLAO			
Mayo 1880	Agosto 1880	Enero 1881	Comando en 1881 Cmdte.Gral. Calm. José María García y García
	BATERÍAS DEL SUR		
2 de Mayo (1) 1/1,000 lb Dahlgren 1/1,000 lb Rodman	1/1,000 lb Dahlgren 1/1,000 lb Rodman 2/12 lb Broadwell	1/1,000 lb Dahlgren 1/1,000 lb Rodman 2/12 lb Broadwell	Cnel. Emilio Castañón
Santa Rosa 2/11" Blakely	2/11" Blakely 1/18 lb Broadwell	2/11" Blakely 1/18 lb Broadwell	Tte. Cnel. Wenceslao Gayangos

Torre La Merced 2/300 lb Armstrong	2/300 lb Armstrong	2/300 lb Armstrong	Tte. Cnel. Manuel de la Barra
Tarapacá 1/300 lb Vavasseur 1/500 lb/15" Rodman	1/250 lb Vavasseur 1/500 lb 15" Rodman	1/250 lb Vavasseur 1/500 lb 15" Rodman	Capitán de corbeta Francisco Charún
Piérola (2) 2/500 lb15" Rodman	2/500 lb 15" Rodman	2/500 lb 15" Rodman 2/32 lb	1 Sgto. mayor
21 de diciembre 6/32 lb	6/32 lb	6/32 lb	
Bolognesi (3)	¿15"?	¿15"?	Cnel. Julio La Fuente
	BATERÍAS DEL CENTRO		Cndte. Gral. Cnel. Miguel Coloma
Torreón Manco Cápac 3/250 lb Vavasseur	2/250 lb Vavasseur	2/250 lb Vavasseur	Cnel. José Huertas
Torreón Independencia 2/11" Blakely	2/11" Blakely	2/11" Blakely 1/500 lb 15" Rodman	Capitán de fragata Julio Sagasti
	BATERÍAS EN MURO DÁRSENA		
17 de Marzo (6) 1/70 lb Armstrong 1/125 lb Rodman	1/250 lb Vavasseur 1/125 lb Rodman	1/500 lb 15" Rodman	Personal *Unión*
Elías Aguirre (7) 1/125 lb Rodman	1/125 lb Rodman	???	
Lima (8) ----	----	1/500 lb 15" Rodman 1/500 lb 15" Rodman	Personal *Chalaco* Personal *Rímac*
s/n (9) ------	2/40 lb Armstrong	1/500 lb 15" Rodman	Personal *Talismán*
	BATERÍAS DEL NORTE		Cmdte. Gral. Cnel. Pedro La Fuente
Fuerte Ayacucho (4) 1/500 lb 15" Rodman 1/11" Blakely	1/500 lb 15" Rodman 1/11" Blakely	1/500 lb 15" Rodman 1/11" Blakely	Cnel. José Longoria
Torre Junín 2/300 lb Armstrong	2/300 lb Armstrong	2/300 lb Armstrong	Cnel. Enrique Bonifaz
Pacocha (5) 2/500 lb 15" Rodman	2/500 lb 15" Rodman	2/500 lb 15" Rodman	Tte. Cnel. Elías Latorre
Arica (10) ------	---	2/500 lb 15" Rodman	Tte. Cnel. José A. Benavides

(1) Inicialmente se le llamó "La Punta" o "de a 1 000". Ambos cañones de 20".
(2) Inicialmente se le llamó "Zepita". En mayo estaba en construcción y llevaría cañones Rodman.
(3) Inicialmente se le llamó "Chacra Alta". En mayo estaba en construcción. Los de 15" serían Rodman.

(4) Rodman de 15".
(5) Inicialmente se le llamó "Del Norte" o "Rímac" o también "Rodman".
(6) Batería a cargo de personal de la *Unión*.
(7) Batería a cargo de personal del *Oroya* y *Limeña*. No hay datos de sus piezas para enero 1881.
(8) Batería a cargo del personal del *Rímac* y *Chalaco*. En mayo estaba en construcción.
(9) Batería sin nombre, pero inicialmente estuvo a cargo del personal del *Talismán*. En mayo no estaba instalada.
(10) En construcción en mayo y agosto, pero más adelante se le montaron los cañones Rodman.

"Informe sobre baterías en el Callao del marino norteamericano Briggs en enero de 1881.– Tomado de Microfilm. Acá solo se hace mención de cantidades, pero en el informe hay descripción de fuertes y torreones, etc.

1) Extremo de La Punta–Batería 2 de Mayo: 2 de XX pulgadas, 1 Dahlgren y 1 Rodman
2) Algunos cientos de yardas al Este: Batería Piérola: 2 de XV pulgadas Rodman
3) En el lado opuesto, al Sur, Batería Tarapacá: 1 de XV pulgadas Rodman, y 1 de IX pulgadas Vavasseur.
4) Hacia el Este, al Sur del Dársena, Torre de la Merced: 2 de X pulgadas, Armstrong, rayados
5) Entre Torre la Merced y Castillo, Batería Santa Rosa: 2 de XI pulgadas, Blakely
6) Castillo del Callao, Torre Manco Cápac: 2 de IX pulgadas Vavasseur
7) Muro Oeste Muelle Dársena: Batería 17 de Marzo, 3 de IX pulgadas, Rodman – al centro: 2 de XV pulgadas Rodman; en el Norte: Batería Oroya, 2 de X pulgadas Rodman; en el extremo Sur: 3 cañones de 32 pounders.
8) A 3/4 milla al Este del Dársena, Batería Ayacucho: 1 de XI pulgadas Blakely; 2 de IX pulgadas Vavasseur; 1 de XV pulgadas Rodman.
9) A 1/4 milla al Norte de Ayacucho, Torre de Junín: 2 de X pulgadas Armstrong
10) A 1/2 milla al Norte de Junín, Batería Rímac: 2 de XV pulgadas Rodman; y 2 de XV pulgadas Rodman.
Más varios viejos 32 pounders de buques".

La escuadra chilena sin contrincantes, se dedicó después de octubre de 1879, a transportar el ejército, destruir elementos de embarque en los puertos y caletas de las guaneras y patrullar el mar para impedir u hostigar acarreo de armas del Perú y la movilización de ellas en la costa peruana. Desde abril de 1880 bloqueó el Callao. Sus unidades fueron reforzadas con la llegada del nuevo vapor Angamos.

El bloqueo no transcurrió sin incidentes. Entre ellos estuvieron las tentativas fallidas para destruir a la *Unión* y los disparos sobre la dársena, los buques y los fuertes; del lado peruano, los intentos de volar los buques enemigos mediante torpedos y los combates de lanchas torpederas.

Si bien era sabido que el ataque a Lima era una realidad palpable, las autoridades navales tomaron a su cargo desde meses antes el reforzamiento de las defensas del primer puerto, para poder presentar resistencia al bombardeo de las fuerzas chilenas, lo cual se manifiesta a través de una serie de documentos cursados por José María García, tanto a autoridades políticas y navales.

Ya se ha explicado sobre el estado de las fortificaciones que defendían el puerto del Callao; de manera que la demora de los chilenos

en dirigir su ofensiva sobre este punto, había permitido al Perú poner estas fortificaciones en un estado de defensa que distaba mucho del que tenían al principio de la guerra. Además de haber sido reforzadas las antiguas obras, habían sido armadas ahora con poderosos cañones.

El fuerte "La Punta", que desde la playa defiende la entrada sur de la bahía, había recibido 2 cañones de 1 000 libras marca Dahlgren; el fuerte "Junín" tenía 2 cañones Armstrong de a 330 lb; el de "Santa Rosa" 2 cañones Blakely de a 500 lb; la "Torre de la Merced" tenía 2 cañones Armstrong de 300 lb; el antiguo "Castillo del Sol", en San Lorenzo (sic), que ahora ostentaba el nombre de "Castillo de la Independencia", tenía 6 cañones Vavasseur: 4 de a 300 lb y 2 de a 110 lb. Además había una artillería numerosa de calibres menores, distribuidos en los reductos y baterías de la playa, como las denominadas: "Abtao", "Maipú", "Provisional", "Zepita", "Pichincha", "17 de Mayo (sic)" y la "Pacocha".

El puerto del Callao tenía a su servicio 4 lanchas torpederas: la *Independencia*, *Lima*, *Urcos* y *Arno*; además, el monitor *Atahualpa*, la corbeta *Unión* y los transportes armados en guerra: *Chalaco*, *Limeña*, *Oroya*, *Talismán* y *Rímac*.

El historiador M. F. Paz Soldán nos refiere el estado de las defensas del Callao, a estas alturas de la conflagración con Chile, cuando este estaba listo para atacar el Callao y tomar la capital:

> "El puerto del Callao completamente abierto por el Sur y Norte, y accesible por cualquier punto, estaba defendido por antiguas fortalezas del castillo. Después (1879) se colocaron en la Punta dos cañones Delgren (sic) de a mil, ánima lisa, y dos baterías más con 9 cañones inaparentes para resistir el ataque de la artillería nueva. Existían también, aunque casi destruidas, las baterías que se construyeron en 1866; a saber: al Sur de la Torre de la Merced, blindada, con 2 cañones de a 300, sistema Armstrong: la batería de Abtao con 6 piezas de a 32, ánima lisa; el Fuerte de Santa Rosa con 2 cañones de a 500, sistema Blakely; la batería Maipú, con 10 piezas de a 32 y una culebrina; al centro: el Castillo de la Independencia y su torreón Manco Cápac con 4 cañones de a 300, sistema Vavasseur, y dos de a 110; el torreón Independencia con 2 cañones de 32, ánima lisa; el fuerte de Junín con 2 cañones de a 330, sistema Armstrong; el Castillo del Sol, con 3 piezas de diversos calibres"

A continuación presentamos el cuadro comparativo sobre las Defensas del Callao, elaborados por el marino americano Briggs, y los historiadores Ekdahl y Paz Soldán:

BRIGGS USN	EKDAHL	PAZ SOLDÁN
BATERÍAS DEL SUR		
2 de Mayo 1/20" Dahlgren 1/20" Rodman	2 de Mayo 2/1000 lb Dahlgren	2 de Mayo 2/1000 lb Dahlgren

Santa Rosa 2/11" Rodman	Santa Rosa 2/500 lb Blakely	Santa Rosa 2/500 lb Blakely
Torre La Merced 2/10" Armstrong	Torre La Merced 2/300 lb Armstrong	Torre La Merced 2/300 lb Armstrong
Tarapacá 1/10" Vavasseur 1/15" Rodman	ß/d	
Piérola 2/15" Rodman	ß/d	
21 de Diciembre	ß/d	Abtao 6/ 32 lb Maipú 10/32 lb 1 culebrina
Bolognesi		
BATERÍAS DEL CENTRO		
Torreón Manco Cápac 2/9" Vavasseur	Torreón Manco Cápac 4/300 lb Vavasseur 2/110 lb vavasseur	Torreón Manco Cápac 4/300 lb Vavasseur 2/110 lb Vavasseur
Torreón Independencia	ß/d	Torreón Independencia 2/32 lb
BATERÍAS EN MURO DÁRSENA		
17 de Marzo 3/9" Rodman	ß/d	
Elías Aguirre	ß/d	
Lima 2/15" Rodman	ß/d	
Oroya 2/10" Rodman	ß/d	
s/n	ß/d	
s/n ??/ 32 lb	ß/d	
BATERÍAS DEL NORTE		
Fuerte Ayacucho 1/11" Blakely 1/15" Rodman 2/9" Vavasseur?	ß/d	Castillo del Sol 3/varios calibres
Torre Junín 2/10" Armstrong	Torre Junín 2/330 lb Armstrong	Torre Junín 2/330 lb Armstrong
Pacocha 2/15" Rodman	ß/d	
Arica 2/15" Rodman	ß/d	

17. LOS BOMBARDEOS DEL CALLAO EN DICIEMBRE DE 1880[171]

Convencido Piérola del inminente ataque de las fuerzas chilenas, este decidió activar lo que consideraba las fortificaciones para proteger a la capital de la toma de la ciudad, decidiendo que se realizarán en el punto más alto del cerro San Cristóbal, a los pies de la ciudad de Lima, para ello contrató el servicio de expertos extranjeros y espías del enemigo, mostrando su ignorancia sobre las defensas que se debían activar. Dentro de estos planes se arrasó la cumbre del cerro, dejándolo convertido en una explanada, donde se colocaron cañones de grueso calibre, que tendrían efectividad a grandes distancias y que a una corta distancia tendría efecto sobre el enemigo y la población y la denominó "Ciudadela Piérola"; se fortificaron a su vez los cerros continuos de Vásquez, el Pino y otros cercanos.

17.1 BOMBARDEO DEL 9 DE DICIEMBRE

Después de un silencio de tres meses, el *Angamos* reanudó sus esfuerzos para hundir a la *Unión*, pero su bombardeo diario llegó a un fin inesperado por un extraordinario accidente a su cañón. Escoltado por una corbeta se ubicó en la posición usual a una distancia de unas 8 000 yardas de la *Unión*, y abrió fuego a un deliberado lento régimen de tiro con su cañón Armstrong, usando una carga de 90 libras para una granada común de 180 libras. El 9 de diciembre disparó 12 tiros, que picaron alrededor del casco de la *Unión*".

En la fecha indicada, el capitán del puerto del Callao, Manuel Palacios informaba ese mismo día al comandante general de Marina:

> "En la fecha y a la hora 2 p.m. ha roto sus fuegos sobre la dársena el transporte chileno *Angamos*, los que han durado una hora completa haciendo en ella 12 disparos, de los cuales uno cayó por la popa a inmediaciones del *Atahualpa*, otro ídem por la popa de la *Unión*, otro en el centro del muro que sirve de parapeto a la misma *Unión*, varios entre el dársena y en el agua, sin hacer daño alguno, otro en la calle por delante del muelle de fleteros, tampoco ocasionó daño alguno; el resto han sido cortos.
>
> En la hora la batería de Junín ha hecho 3 tiros cortos y la de Pacocha dos ídem.
>
> Al desprenderse del cabezo a la 1.40 p.m. el *Angamos* lo hizo junto con la *Pilcomayo*, trayendo esta a remolque 2 lanchas torpedos, las que regresaron otra vez al cabezo, luego que el *Angamos* y la *Pilcomayo* se colocaron al centro de la bahía y a la distancia de más de 8 000 metros. La *Pilcomayo* no ha hecho ningún disparo.– *MANUEL PALACIOS*".



Cañón Vavasseur de la "Ciudadela Piérola", en el cerro San Cristóbal. (Reproducida de Francisco Yábar Acuña. *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima, Fondo de Publicaciones de Intereses Marítimos, 2001).

17.2 BOMBARDEO DEL 10 DE DICIEMBRE

El 10 de diciembre nuevamente la flota chilena atacó el puerto, disparando otros 12 tiros y esta vez uno impactó en la *Unión* con una granada que pasó por su costado a la altura de la línea de agua y explotó en el agua.

Otra vez informaba el capitán de puerto del Callao, Manuel Palacios, a la superioridad naval sobre este nuevo ataque:

> "En la fecha se ha efectuado el bombardeo de los buques chilenos *Angamos* y *Pilcomayo* sobre la dársena de este puerto del modo siguiente: a las 2.30 p.m. de la tarde hizo rumbo sobre la medianía de esta bahía el *Angamos* y la *Pilcomayo* y colocados a la distancia de 8 000 metros más o menos, rompió sus fuegos a las 2.55 p.m. el *Angamos* y desde esa hora hasta las 4 menos cuarto (3.45 p.m.), que fue el último tiro, ha hecho 15, de los cuales unos han caído cortos y otros han caído en distintos puntos de la dársena, en el agua sin haber ocasionado el más pequeño daño, no obstante haber caído algunos a las inmediaciones de la popa del *Marañón* y otro muy inmediato a una de las chatas que sirvieron para hacer flotar la lancha *Lima*.
>
> A la hora indicada respecto al *Angamos* en que hizo proa al Sur le siguió la *Pilcomayo*. La lancha nuestra *Arno* zarpó saliendo del dársena a las 3.35 p.m. y se colocó a proa del *Atahualpa*. Parece pues que el *Angamos* advirtió el movimiento de la lancha y fue la causa de su retirada.- *MANUEL PALACIOS*".

17.3 BOMBARDEO Y COMBATE DEL 11 DE DICIEMBRE

Al día siguiente, nuevamente se produjo otro ataque por parte de las fuerza enemigas

Disparándose cinco tiros con gran precisión con 12 1/2 grados de elevación en su alza, pero al disparar el sexto, inesperadamente salió disparado hacia atrás fuera de su *trunion ring*, y después de golpear la parte posterior de las barras de compresión un golpe tremendo destruyó 8 pies de la cubierta y matando dos hombres en su recorrido, desapareció por el lado opuesto del buque en 24 brazas de agua. La corredera no sufrió avería a excepción de las barras del compresor. La cureña que no había retrocedido, tampoco tuvo averías, en tanto que eso fue todo lo que quedó del cañón que fueron los *trunions* y *trunion coil*, y estaban aseguradas en su lugar por los *capsquares*. La dotación del cañón con excepción de los dos hombres que estaban en la retaguardia, tuvieron leves heridas. El *Angamos,* privado de su único medio para ataque o defensa, se batió en retirada.

Así informaba al mayor de Órdenes del Departamente, el comandante del monitor *Atahualpa*, Juan José Raygada, en fecha 11 de diciembre de 1880:

"Como notase a 1h p.m. que el transporte enemigo *Angamos* se moviese de la isla de San Lorenzo al Norte en la misma actitud ofensiva que en los días anteriores y habiendo conservado encendida la máquina desde la tarde del día de ayer se pudo efectuar la salida del Monitor a la 1.30 p.m. en el momento en que el citado transporte hacía el 2º disparo, hasta colocarme a una distancia media de 4 000 metros próximamente, gobernando con el poco andar por evitar de que el Monitor cayese a sotavento. A 2.30 p.m. se rompió una de las calderas grandes y comenzose a trabajar en la otra que mediante a los grandes esfuerzos y peligros de la gente de la máquina podía conseguir que se moviese el buque, movimiento que hubo que paralizar a cada momento hasta las 3 p.m. que cesando sus fuegos el enemigo que se había colocado en línea a una distancia de 4 200 metros del buque y dudoso el poderme mantener en esa situación por el estado de la otra caldera, cuya gran cantidad de agua que derramaba apagaba sus hornillas, tuve que aproximarme a barlovento llevando las lanchas *Arno* y *Urcos* para que en el último momento prestase auxilio y evitar que el viento y la corriente me echase sobre los neutrales, lo que felizmente no tuvo lugar por un último esfuerzo de la máquina, consiguiendo tomar el fondeadero a las 5 p.m. Durante el tiempo que permanecí afuera no fue posible contestar los fuegos del enemigo con los cañones de la torre, porque la distancia a él no me lo permitía y tan solo hice dos tiros con el cañón Preston de a 12 lb que tengo en cubierta, cuyos proyectiles tampoco alcanzaron, rompiéndose al segundo tiro el eje de las ruedas de su corredera. Antes de terminar diré a US. que no obstante de estar funcionando con todas las calderas solo pude conseguir un andar tan corto que el buque apenas gobernaba, quedando por momentos sin avanzar gran cosa con el viento de proa.

Una vez en mi fondeadero ordené apagar las hornillas, a fin de poder hacer un reconocimiento en las calderas grandes y tratar de repararlas, pues para que el buque pueda salir, es indispensable el uso de ellas.– Fdo. *JUAN JOSÉ RAYGADA*.– Callao, diciembre 13 de 1880.- Recibido ayer en la tarde elévese a la Comandancia Gral. de Marina.– *E. DÍAZ*"

18. LAS EXPEDICIONES DE SAQUEO

18.1 LA EXPEDICIÓN DE LYNCH AL NORTE DEL PAÍS

En 1880 el presidente Aníbal Pinto encargó al capitán de navío Patricio Lynch, a propuesta del mismo, organizar una fuerza de infantería de marina con la finalidad de hostilizar a las haciendas azucareras, en el norte de Perú, a fin de conseguir recursos para la continuación de la guerra. A estas expediciones que se denominaron de "merodeo", los chilenos las definían como excursiones dirigidas por oficiales y que conllevaban asaltos, saqueo, extorsión y destrucción de los lugares visitados.

En la carta enviada al presidente Aníbal Pinto, Lynch decía:

"Nada de incendios ni de destrucciones vandálicas. Con operaciones de esta naturaleza lejos de alcanzar el fin natural de la guerra, se obliga al enemigo



Capitán de navío Patricio Lynch.
Dirigió en 1880 las expediciones de "merodeo" para hostilizar las haciendas azucareras, en el norte de Perú, a fin de conseguir recursos para la continuación de la guerra. (Reproducida de Rubén Vargas Ugarte, S. J. *Historia general del Perú.* Tomo X, Lima, Editor Carlos Milla Batres, 1971).

a negarse toda transacción, porque con ello se hace nacer la desesperación de unas luchas sin término ni cuartel"[172].

Sin embargo, una vez autorizado a proceder a su voluntad, y en el lugar de los hechos, hizo todo lo contrario a lo manifestado al presidente Pinto, actuó de manera inexorable, mereciendo calificativos de los más diversos por su actuación.

Esta operación diseñada por él, cuadraba dentro de la política chilena de devastar al Perú, para evitar su resurgimiento y por ende su desarrollo y progreso. El gobierno chileno lo nombró comandante de la "División de Operaciones del Norte", región a la que no había llegado la guerra y se encontraba desguarnecida, sin defensa de costa, buques de guerra, tropas y cañones en los puertos, pese a ser el emporio económico del azúcar.

Zarpó del puerto de Arica el 4 de setiembre de 1880, con una fuerza compuesta por 1 900 infantes, 400 jinetes, 3 cañones Krupp de montaña, una sección del cuerpo de ingenieros, un servicio completo de sanidad que contaba con una ambulancia, con un total de 2 600 efectivos. Se trasladaron en dos transportes el *Itata* y el *Copiapó,* respaldados por las corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins*, su ámbito de acción comprendía desde Arica hasta Paita, toda la costa sin adentrarse más de seis leguas tierra adentro por precaución.

Lynch estaba premunido de todos los poderes para poner cupos, incendiar, destruir instalaciones, saquear poblaciones y hasta asesinar a quienes se opusieran a sus acciones. Llevaba como secretario general a Daniel Carrasco Albano, el cual estaba bien informado por el servicio de espionaje chileno y el ingeniero experto en demoliciones Federico Stuven.

Esta expedición comenzó el 4 de setiembre y terminó el 1º de noviembre de 1880, teniendo una duración de 56 días.

Al amanecer del 10 de setiembre en una primera escala llegó al puerto de Chimbote, donde estableció su cuartel general. Fue el punto de partida desde el cual arrasó con más de 25 ciudades y no menos de 30 haciendas, ferrocarriles, instalaciones portuarias, muelles, molinos de arroz, trapiches y todo lo que encontró a su paso.

La primera incursión se realizó en la hacienda "Palo Seco", la más próspera de la zona, de propiedad de Dionisio Derteano, a la que impuso un cupo de cien mil pesos fuertes y le dio un plazo de 48 horas para cancelarlos, so pena de arrasarlo completamente la propiedad. Derteano no se encontraba en la hacienda por encontrarse enrolado en el ejército y su hijo solicitó un plazo adicional para comunicarse con su padre, lo que no fue oído por Lynch y tomó posesión de la hacienda, la cual era casi una ciudadela, formada por una lujosa casa, una hacienda azucarera, que contaba con una moderna maquinaria

valorada en L.E. 160 000, una enorme extensión de tierras sembradas de caña, trapiche para la molienda, alambique para la destilación del ron, calderos e implementos de los más completos de la época, conservados en perfecto estado de limpieza y con una producción de 400 quintales de azúcar diarios.

Antes de las 48 horas las tropas chilenas comenzaron a trasladar todo lo que creyeron conveniente de la hacienda y de las casas de los funcionarios de esta. La suma de cuanto fue saqueado de la hacienda, excedía ampliamente el cupo de cien mil pesos fuertes impuestos. Vencido el plazo y como no fuera entregado el dinero, ordenó la destrucción de la hacienda a cargo del experto en demolición, Stuven.

Las fuerzas de Lynch contaron con entusiastas colaboradores en la destrucción de los cañaverales, en intensificar los incendios y descubrir los objetos escondidos de valor. Fueron los chinos, quienes eran trabajadores de la hacienda que vivían en condiciones infrahumanas de semiesclavitud, los cuales en su mayoría se encontraban desnutridos, tuberculosos. Estos se convirtieron en sus aliados, sus "amigos" a tal punto que cuando se retiró del norte se llevó contigo 400 chinos, por temor a las represalias.

A las 8 de la noche del 13 de setiembre el ingeniero Stuven reunió todos los trenes de las haciendas para reembarcar hacia Chimbote al batallón "Colchagua", dejando a su paso una estela de desolación donde antes habían florecido las haciendas "Palo Seco", "Puente" y "Rinconada", dejando a los chinos en completa libertad para continuar con la devastación.

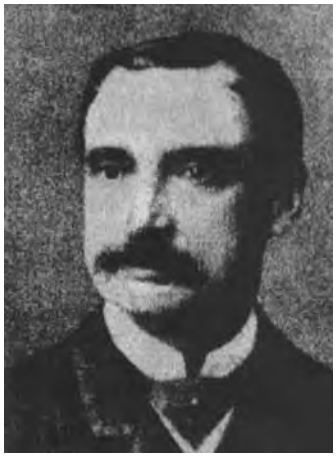
El día 14 de setiembre, la expedición arribó al puerto de Supe y esta vez el encargado de asolar la zona fue el batallón "Buin" llegando primero a la hacienda "San Nicolás", donde la destrucción fue total, debido a que se encontró 400 000 cartuchos "Peabody" que eran destinados al ejército peruano. De acuerdo con las normas establecidas desde el inicio de la expedición, cargaron los buques con todo lo que pudieron y como no había espacio para 500 ovejas, los soldados las mataron a palazos.

Regresan a Chimbote el 15 de setiembre y como ya no iban a reembarcarse, quemaron todo cuanto había, siendo así destruidos los ferrocarriles, los durmientes de los rieles, las locomotoras, quedando a salvo el muelle por si tenían que regresar.

Saliendo del puerto de Chimbote, se encontraron con el vapor *Islay*, de la compañía inglesa, que fue abordado; en sus bodegas hallaron 28 cajones que contenían billetes peruanos por S/. 7 290 000 y estampillas de correo por valor de S/. 375 000 destinados a las arcas del gobierno peruano, todo lo cual fue trasladado a sus bodegas.

En las islas de Lobos cargaron todo el guano que pudieron y el resto fue quemado.

Ingenio Palo Seco de la hacienda el Puente, en las vecindades de Chimbote. Derteano, propietario de la hacienda se negó a pagar el cupo, lo que ocasionó el incendio de las plantaciones, voladura de las edificaciones del ingenio y saqueo de la rica maquinaria. (Reproducida de Mariano Felipe Paz Soldán. *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.* Tomo III, Lima, Editorial Milla Batres, 1979).



Dionisio Derteano (1824-1888). Empresario y político. Para hacer frente a la guerra hizo un donativo de un millón de soles. Bajo la ocupación, fue uno de los cincuenta vecinos de Lima a los que el gobierno de ocupación impuso un cupo de veinte mil soles. (Reproducido de Alberto Tauro del Pino. *Enciclopedia Ilustrada del Perú*, 3ª. Edición. Lima, 2001).



Hacienda Roma, uno de los varios complejos azucareros del valle del río Chicama. Se aprecian las locomotoras de la red ferroviaria interna de la hacienda, que fueran devastados por la expedición chilena de saqueo. (Reproducida de Mariano Felipe Paz Soldán. *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.* Tomo III, Lima, Editorial Milla Batres, 1979).

El convoy arribó al puerto de Paita, donde se impuso un cupo de $10 000 pesos en plata, que los vecinos no pudieron solventar. En represalia, incendiaron todas las propiedades del gobierno, como también pacas de algodón que estaban listas para embarcar, carros del ferrocarril y los almacenes de la aduana, de donde extrajeron todo lo que era interés, entre ellos licores y fardos de paños.

Llegaron al puerto de Eten el 24 de setiembre, en el cual no encontraron mayor resistencia, ya que el prefecto de Lambayeque, J. Manuel Aguirre, había dejado a la población en manos de sus enemigos. Puesto en movimiento el ferrocarril, llevando consigo a los habitantes del puerto, los chilenos dispararon contra los vagones cargados de personas de distintas edades y sexos. El cupo impuesto por Lynch ascendía a 150 000 pesos en plata u oro, que deberían ser cubiertos por las poblaciones de Eten, Chiclayo y Lambayeque. Como esto no fue posible, se incendiaron las casas particulares. Para evitar mayor destrucción, se reunió cierta cantidad de dinero, pero no se llegó al total, por lo cual se aumentó la devastación, incendiando el teatro y otros establecimientos públicos.

Mientras esto ocurría bajo las órdenes de Lynch en Lambayeque, el ingeniero Stuven hacía lo propio en Ferreñafe, donde el ferrocarril se salvó por el pago de un cupo de L.E. 2 256. También Cayaltí pagó L.E. 2 000 y la hacienda Llape 2 000 pesos, más 100 sacos de azúcar y 100 quintales de chancaca, que fueron llevados a los buques.

Lynch llega al pueblo de San Pedro de Lloc el 11 de octubre con la finalidad de cobrar el mismo cupo que había impuesto a Trujillo de 150 000 pesos, el prefecto huyó dejando a la población desguarnecida. Siguió avanzando hasta Chócope, donde ordenó la destrucción del puente de fierro sobre el río Chicama, cotizado en S/. 500 000. Siguiendo con su campaña de destrucción, incendió las estaciones del ferrocarril en Ascope y Chócope.

Habiendo destruido el norte peruano, ya no había razón de ser de su permanencia en la zona, por lo cual el 26 de octubre se embarcó rumbo al sur, para desembarcar en Quilca y avanzar hacia Camaná y repetir las acciones del norte.

Culminando su "expedición de merodeo" llega a Arica, donde no solo es felicitado por el gobierno chileno, sino premiado con el ascenso a almirante. Tiempo después, en reconocimiento de sus cualidades, es nombrado gobernador del Perú, cuando la ocupación de Lima, en 1881.

La conducta de Lynch no solo suscitó la condena de los ministros extranjeros en el Perú, sino también las censuras en Chile por parte de algunos políticos. Por otra parte, aumentaban los rumores de que tanto él como sus lugartenientes se habían beneficiado con los cupos recogidos por la expedición, razón por la cual se le exigió

presentar un inventario detallado de cuanto se había "recaudado". Lynch presentó el inventario, pero se afirmaba que en el mismo solo constaba el cincuenta por ciento de lo que realmente se había obtenido.

18.2 EXPEDICIÓN DE "MERODEO" A MOQUEGUA

A la par que se realizaba la expedición en el norte, se llevaba a cabo otra en Moquegua, en represalia por la actitud del pueblo de Locumba contra el teniente coronel Diego Dublé Almeyda en la persona del coronel Gregorio Albarracín. El encargado de desagraviar al oficial chileno fue el mayor José de la Cruz Salvo, el parlamentario de Arica. La misión tenía además otro fin, restablecer la disciplina en el ejército chileno, que demostraba su desagrado por el retraso en el pago de sus haberes, el "Maipo" y el "Cazadores del Desierto" se habían sublevado en Calama y Pachía respectivamente, y desertaron por Moquegua. Perseguidos por un escuadrón de caballería al mando del comandante Echevarría, este fue rechazado por los pobladores de Moquegua, que se habían armado y los hicieron fugar a Locumba.

Al entrar Salvo a Moquegua con una división la gente huyó a Arequipa. Este reunió a los pobladores, entre los que había residentes extranjeros, y exigió el pago de 100 000 pesos de plata a hacerse efectivo en 24 horas. Por tratarse de una cantidad exagerada para la población, se pidió la reducción de la misma, la cual quedó finalmente en 60 000 pesos, pero completando la cantidad inicial con objetos de plata y alhajas, de lo contrario las fuerzas chilenas destruirían la ciudad a cañonazos al vencimiento del plazo.

Con mucho esfuerzo se reunieron los 27 000 pesos. Cumplido el tiempo estipulado, Salvo entró con sus tropas a recoger el pago. Ante el ruego de las mujeres, amplió el plazo en 24 horas más. Al término del mismo, no se había logrado reunir el cupo exigido, ante lo cual algunos residentes extranjeros intervinieron, solicitando la ampliación del plazo al día 12 de octubre al mediodía. La colecta prosiguió y cuando faltaban completar aún 7 000 pesos, Salvo entró con sus tropas. Como no encontró la cantidad completa, procedió a distribuir a sus tropas para comenzar el registro de toda la ciudad, procediendo luego a la destrucción e incendios de casas y haciendas, además de toda clase de excesos, a pesar de haberse reunido ya el cupo requerido. Hubo requisa de caballos, mulas, carneros, llamas y toros. No contento con lo anterior, secuestró a varios niños de 4 a 6 años, para obsequiarlos al presidente Pinto.

19 CAMPAÑA DE LIMA

19.1 PREPARATIVOS PARA DEFENDER LIMA

En Lima, la noticia de que el ejército invasor de Chile se hallaba *ad portas*, tomó desprevenida a la población que no había tomado precauciones realistas y prácticas para esta eventualidad. Cundió la alarma rápidamente, aunque tanto la población nativa como los extranjeros residentes centraron sus esperanzas en las escuadras navales que a la sazón se hallaban estacionadas en la rada del Callao y Ancón. Se trataba de las escuadras de Gran Bretaña, Francia, Italia y los Estados Unidos de Norteamérica, que se encontraban en estas aguas por orden de sus gobiernos para observar el desempeño de los nuevos armamentos y la estrategia aplicada por las respectivas fuerzas contendientes en los combates navales[173], aunque en este caso la del Perú a estas alturas era ya casi nula.

De esas escuadras, las más importantes y poderosas eran las de Gran Bretaña y Francia, cada una contaba con cuatro buques de guerra, respectivamente. Los italianos tenían tres, los norteamericanos dos y los alemanes uno. El jefe de la flota británica, como en los demás casos, coordinaba su labor con sus agentes consulares y diplomáticos, con los que representaban las dos poderosas instituciones del gobierno británico: el Foreign Office y el Almirantazgo

Después del combate de Angamos, los jefes de las flotas británica y francesa, habían abandonado aguas peruanas para continuar con su itinerario predeterminado. El almirante francés Abel Bergase du Petit Thouars, a bordo del *Victorieuse*, había partido en junio de 1880 rumbo a Oceanía; el 27 de diciembre se halla en tornaviaje en Valparaíso, listo para entregar el mando, pues esta era su última misión como jefe de la estación naval en el Pacífico. En este puerto se encontró con que su sucesor aún no había partido de Brasil y él debía resolver la situación de emergencia de su flota, que se encontraba en el Callao con la responsabilidad de proteger los intereses de los residentes franceses en Lima ante una inminente invasión de las fuerzas chilenas acantonadas en las proximidades de la capital[174]; en efecto, la Legación Británica había informado hacía un mes, el 20 de noviembre, al Foreign Office en Londres, que la primera división del ejército chileno había desembarcado en Pisco. Petit Thouars, preocupado por la suerte de Lima y por ende de la de sus connacionales residentes en ella, sin esperar la orden de Francia, resuelve su inmediata partida al Callao.

En cuanto al contralmirante Frederick H. Stirling, comandante en jefe de la escuadra de la estación del Pacífico, quien en setiembre de ese año de 1880 se encontraba en Vancouver a punto de encaminarse hacia



El dictador Nicolás de Piérola, al mando del ejército peruano. Estableció la defensa terrestre de Lima de acuerdo a sus propios planes, sin tener en cuenta las sugerencias de Cáceres, Mendiburu y otras personas entendidas. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Capitán de navío Manuel A. Villar, secretario de Marina del gobierno de Piérola. (Archivo Histórico de Marina).



Lima se prepara para hacer frente al ejército invasor. Vista de tropas frente al cuartel de Santa Catalina. (Reproducida de Vargas Ugarte, Rubén, S. J. *Historia general del Perú.* Tomo X, Lima, Editor Carlos Milla Batres, 1971).

Honolulu y Tahití, cuando recibe el cablegrama del ministro en Lima, Spenser St. John, quien le apremiaba para que emprendiese viaje al Perú, a fin de tomar el mando de la flota británica en el Callao. El temor no era infundado, por la ausencia de suficientes buques de guerra ante la inminencia del asalto de las fuerzas chilenas a la capital. En Lima la Legación Británica informaba a Londres que el almirante inglés arribaría el 21 de noviembre "para arreglar la forma más segura de evacuar a las familias británicas que aún quedan en Lima y el Callao"[175].

Una vez en el Perú, el contralmirante Stirling, jefe de la escuadra naval más poderosa y con la autoridad que le daba el representar al imperio británico, asume naturalmente el liderazgo de las fuerzas extranjeras. Señala Wu que son dos aspectos cardinales sobre los que se enfoca el marino y toma determinaciones: observar el desarrollo de la guerra y el uso que se hace de las nuevas armas, para lo cual designa dos oficiales británicos como observadores en ambos bandos: el capitán de fragata William Dyke Acland, destinado al ejército chileno; y el teniente Carey-Brenton en el ejército peruano. De las otras escuadras, francesa, italiana y norteamericana, se nombraron también los respectivos observadores.

El otro aspecto sobre el cual Stirling se va a enfocar es el correspondiente al ejercicio de autoridad para hacer respetar el código de guerra entonces vigente, evitar los excesos y cuidar de las vidas y los bienes de los residentes extranjeros (neutrales)[176].

Desde que Nicolás de Piérola hubo tomado el control del gobierno, se comenzaron a esgrimir una serie de planes, a fin de establecer la defensa terrestre de Lima, preparándola y organizándola de acuerdo a sus propios planes, sin tener en cuenta otras alternativas, sugeridas por personas más entendidas. Una de ellas, la del general Manuel Mendiburu, quien sugirió atrincherar el ejercito en Lurín, valle cercano a Lima y "nudo de cinco avenidas" a la capital que cuenta con un río y alimentación para las tropas. Esto fue rotundamente rechazado por el dictador Piérola, y fue justamente el lugar que escogió el ejército chileno para establecer su campamento y ejercitarse para el ataque final a la capital. Se había negado a aceptar toda sugerencia que viniera de militares y civiles que no le hubieran rendido su incondicionalidad política, sobre todo en su trayectoria revolucionaria anterior a la guerra.

Sobre los aprestos de defensa de la capital, la Legación Británica en Lima comunicaba así a Londres el día 2º de noviembre: "Se ha informado que el señor Piérola mismo desea estar a la cabeza del ejército y luchará la batalla en las inmediaciones de Lima; que se van a construir barricadas en las calles y se están colocando minas de dinamita para volar cada parte que los chilenos vayan ocupando en momentos de su ingreso. Ninguna ciudad podría ser más inapropiada para la lucha callejera y ninguna población menos capaz de ejecutar la defensa que la de Lima.

Todas estas amenazas parecieran estar dirigidas a atemorizar al enemigo y levantar el alicaído espíritu del pueblo, pero no han tenido ningún efecto positivo, salvo el de satisfacer a las autoridades"[177].

Por iniciativa propia, determina establecer dos largas filas de defensa, paralelas en la zona sur de Lima. La primera que corría desde el Morro Solar en Chorrillos, pasando por la hacienda Villa hasta llegar a Monterrico Chico, donde se da la primera batalla el 13 de enero de 1882; y la segunda, que corría entre Miraflores y la hacienda Vásquez en el valle de Ate, a la que se denominó la línea de Miraflores y donde dos días después, se dio la segunda batalla de Lima.

Ambas líneas defensivas estaban constituidas por zanjas, en las que debían parapetarse con sacos de arena o tierra los defensores; en algunas zonas se utilizaron piedras para reforzar las trincheras, en otros sectores se hicieron pequeños "reductos", que distaban mucho de ser fortificaciones. En algunos lugares de estos últimos, se acondicionaron plataformas, a fin de que sirvieran de base a la instalación de cañones. También se colocaron numerosas minas, que a la hora decisiva no funcionaron, como ya había ocurrido en Arica. Todas estas previsiones se hicieron en los últimos meses de 1880, con mucha premura, quedando incompletas y mal hechas.

El general Andrés A. Cáceres en su momento manifestó que la línea era "sumamente débil en todas sus partes, tanto por lo reducido de los efectivos en relación del desarrollo de la línea (16 000 hombres aproximadamente, sobre unos 14 km de frente), cuando más por su mala organización y más que nada por el sistema adoptado: 'el desparramado de cordón', inusual y desacreditado desde hacia más de medio siglo".

La línea presentaba varios claros sin tropas, por donde el enemigo podía penetrar sin que los defensores pudieran recibir el apoyo con la prontitud necesaria, por las distancias que los separaban. También se notaba que había zonas donde los batallones no contaban con el soporte para resistir sucesivas acometidas del enemigo, acostumbrados a la guerra araucana de atacar en escalones, unos tras otros, hasta romper la resistencia.

Ambas líneas tenían los mismos defectos, no podían considerarse defensivas por ser muy extensas, por lo que el respaldo humano resultaba muy débil; además, no se trataba de fortificaciones propiamente dichas.

19.2 COMPOSICIÓN DE LOS EJÉRCITOS COMBATIENTES

Durante los últimos meses del 1880, el ejército chileno fue reorganizado y reequipado para la campaña sobre Lima. Se trataba de tropas que habían combatido durante dos años, con triunfos consecutivos, sumamente disciplinadas y con mucha predisposición

contra el Perú; por otra parte, existía un real incentivo, pues se les había prometido riquezas por su triunfo.

Las fuerzas chilenas estaban constituidas por 50 000 hombres distribuidos de la siguiente manera: 10 000 destacados en los territorios peruanos y bolivianos conquistados por las armas, 4 500 en territorio chileno frente a las tribus del Arauco, 30 000 destinados a la expedición sobre Lima y 5 500 de reserva.

El ejército chileno estaba al mando del comandante en jefe del ejército expedicionario chileno, general Manuel Baquedano, con el coronel José Francisco Vergara en calidad de ministro de Guerra en campaña, y como jefe del Estado Mayor el general Marcos Maturana. Estaba organizado en tres divisiones, cada una con tropas de las tres armas, caballería, infantería y artillería. La primera estaba a cargo del general José Antonio Villagrán, quien fue destituido a los pocos días por haber demorado su marcha sobre Lima. La segunda estaba al mando del general Emilio Sotomayor, y la tercera con el general Pedro Lagos. Todos ellos se habían "destacado" por su ferocidad en las campañas llevadas contra los peruanos. Estaban premunidas de 80 cañones Krupp distribuidos en las tres divisiones.

Estas divisiones estaban respaldadas por nueve buques de guerra, cada uno armado con unos 50 cañones, y 34 transportes artillados.

Por otro lado, el ejército peruano estaba en una situación de completa desventaja. Totalmente desordenado por la "reorganización" de Piérola, se improvisaba todo con la colaboración de los generales sobrevivientes de la Campaña del Sur. El ejército peruano había quedado desbaratado luego de Arica, lo cual hacía imposible formar un ejército regular capaz de enfrentar al enemigo. Sus integrantes provenían de diferentes niveles culturales e idiomáticos, con muchos soldados quechua hablantes, que no entendían el español y en consecuencia no entendían las órdenes impartidas.

El armamento era de lo más dispar, lo que complicaba la enseñanza y el abastecimiento de municiones disímiles. La caballería no contaba con el número apropiado de animales para la guerra, ya que en el país no se criaban este tipo de bestias. Referente a la artillería, solo se contaba con un reducido número de cañones Grieve y White, de fabricación peruana, los que no podían competir con los cañones chilenos de fabricación alemana. El observador británico Brenton dice al respecto, que los cañones de campo eran aproximadamente 120, entre ellos y el más común –un cañón B.L.– era precisamente el construido en Lima, que disparaba balas de 6 libras. Lo describe así: "consistía en un tubo interior, hecho con un tipo inferior de acero destinado para los propósitos de la vía férrea y encasillado en un tubo exterior de bronce. El arreglo del espiral y de la cerradura de recámara era similar al sistema

Krupp; no habían sido provistos de miras, y las miras estaban graduadas solamente en grados. Se me dijo que su alcance era cercano a las tres mil yardas. Disparaban una clase de proyectil de segmentos, con una sensitiva mecha de percusión"[178]. En cuanto a navíos, solo se contaba con la *Unión*, ya que los cinco transportes y cuatro lanchas torpederas, se encontraban paralizados por el bloqueo de la escuadra chilena al puerto del Callao.

El ejército contaba con dos secciones, una a la que indebidamente se llamó Ejército de Línea, que distaba mucho de serlo y constaba de 16 108 hombres de las tres armas, siendo la más debilitada la caballería, y un ejército de reserva con 6 000 hombres, de los cuales muchos no sabían ni disparar, y no se contaba con artillería ni caballería.

Sobre las fuerzas del ejército peruano, del cual dependía la seguridad de Lima, Brenton dice que llegaba a unos treinta mil hombres, a saber:

Cuatro divisiones de 5 100 cada una	20 400
En la caballería	600
Ingenieros	200
Policía y diversos	800
Reserva	8 000
TOTAL:	30 000

Dice Brenton, que cada una de las cuatro divisiones estaba compuesta por tres brigadas, y cada una de estas bajo el comando de un coronel. Cada brigada estaba compuesta por tres batallones de infantería de 1 500 hombres. Una batería de artillería, con alrededor de 200 hombres, portaba diez cañones.

Señala que había una gran insuficiencia de ingenieros, así como de caballería y en ninguna de las divisiones había necesariamente hombres representantes de estas armas, y los pocos que se encontraban en ese momento estaban bajo las órdenes directas del cuartel general.

Relata que al comienzo de la campaña la fuerza total de la caballería podría haber ascendido a 600, de los cuales la mitad fue enviada a Cañete para impedir el avance del enemigo; allí se perdieron 200 y solo 100 regresaron a Lima. De tal manera pues, que antes de esta suprema acción de defensa de la capital se encontraban provistos con solo 300 hombres de caballería, sobre los que recaía la responsabilidad de las acciones de avanzada y reconocimiento. Aunque estos hombres estaban tan calamitosamente montados que nunca llegaron a avanzar mucho más allá de sus propias líneas, sobrepasados por la más numerosa y mejor montada y equipada caballería chilena.

Sobre los ingenieros, Brenton informa que se contaba con aproximadamente 200 hombres, encargados principalmente de minar caminos y fuertes; señala que estas operaciones se desarrollaban con gran sigilo al amparo de la noche, por lo que no puede dar un testimonio preciso concerniente a la ubicación de las minas ni al método que se empleaba para hacerlas explotar. Sin embargo, se permite especular y supone que las minas habrían sido de dos clases: una de torpedo ligero que contendría 10 libras de pólvora o su equivalente en dinamita; habrían sido dispuestas profusamente frente a las líneas peruanas, a una distancia de unas dos mil yardas, encubiertas por una ligera capa de arena, con un dispositivo de percusión para explotar al entrar en contacto con otro cuerpo.

La otra clase de mina habría consistido simplemente en grandes cantidades de pólvora depositadas en excavaciones debajo de las fortificaciones o de los caminos conducentes a ellas, para ser encendidas con mecha de tipo Bickford durante la retirada de las fuerzas nacionales. La opinión de Brenton es que en ninguno de ambos caso las minas fueron colocadas con una disposición científica como para detener al enemigo bajo el fuego cerrado de los parapetos. A la postre, resultaron de poca utilidad para obstaculizar el avance del invasor, y más bien exacerbaron el ánimo de los soldados chilenos, colmándolos de indignación e incitándolos a tomar las más terribles represalias sobre los derrotados.

Todo lo mencionado sobre las fuerzas peruanas es lo referente al ejército regular. Brenton se ocupa también de la reserva, los hombres del llano que también concurrieron al campo de batalla: todo hombre físicamente capaz fue enrolado para las fuerzas de la defensa, muy jóvenes y aún al filo de la senectud. Dice que esta reserva estaba compuesta por 16 batallones de infantería, que llegaba a la cifra de ocho mil hombres. Contando a la fuerza policial y otros, era un total de treinta mil hombres para la defensa de la capital[179].

Al mando del ejército peruano estaba Nicolás de Piérola, que presumía de ser un gran estratega. Como ayudantes contaba con el contralmirante Lizardo Montero y el general Buendía. El jefe del Estado Mayor era el general Pedro Silva. El ejército de línea estaba constituido por cuatro cuerpos, el primero al mando del coronel Miguel Iglesias, el segundo tenía como jefe a Belisario Suárez, el tercero al mando del coronel Justo Pastor Dávila y el cuarto comandado por el coronel Andrés A. Cáceres. La reserva estaba a cargo de improvisados coroneles, como Juan Martín Echenique, comandante general y Pedro Correa Santiago y Serapio Orbegoso, jefes de cada uno de los cuerpos en que se dividía.

Piérola había convencido a los peruanos de que las defensas que se habían levantado eran inexpugnables y que darían la victoria a los nacionales. Estaba persuadido de que la ofensiva se realizaría por

Ancón. Cáceres objeta estas medidas, por lo que Piérola le da la orden de defender el puerto de Ancón. Cáceres, con la convicción de que el ataque vendría del sur, solicitó comandar una división que detuviera a los invasores en el sur de Lima, hasta que el ejército entrara plenamente en acción. El dictador rechazó esta proposición aduciendo que el coronel Sevilla estaba encargado de vigilar toda la zona sur. Pues bien, las fuerzas de Sevilla fueron aniquiladas por el enemigo.

En consecuencia, se podría decir que el ejército peruano encargado de la defensa de Lima, era improvisado, indisciplinado, falto de espíritu militar, deficiente frente a un número mayor del contrincante, carente de armamento adecuado, con malas posiciones defensivas, sin experiencia en campos de batalla y, agregado a esto, la falta de confianza en la persona que los comandaba, Nicolás de Piérola.

19.3 DESEMBARCO EN PISCO Y CURAYACU

El ejército chileno se había preparado para invadir Lima, de manera de realizar una campaña feroz de saqueo y violencia; la soldadesca chilena, alentada por las promesas de sus jefes de que sería una victoria personal para cada uno de ellos: "allí encontrareis riquezas y beldades", había recibido listas de joyerías, almacenes y residencias de personas notables, con clara indicación en qué calles se encontraban.

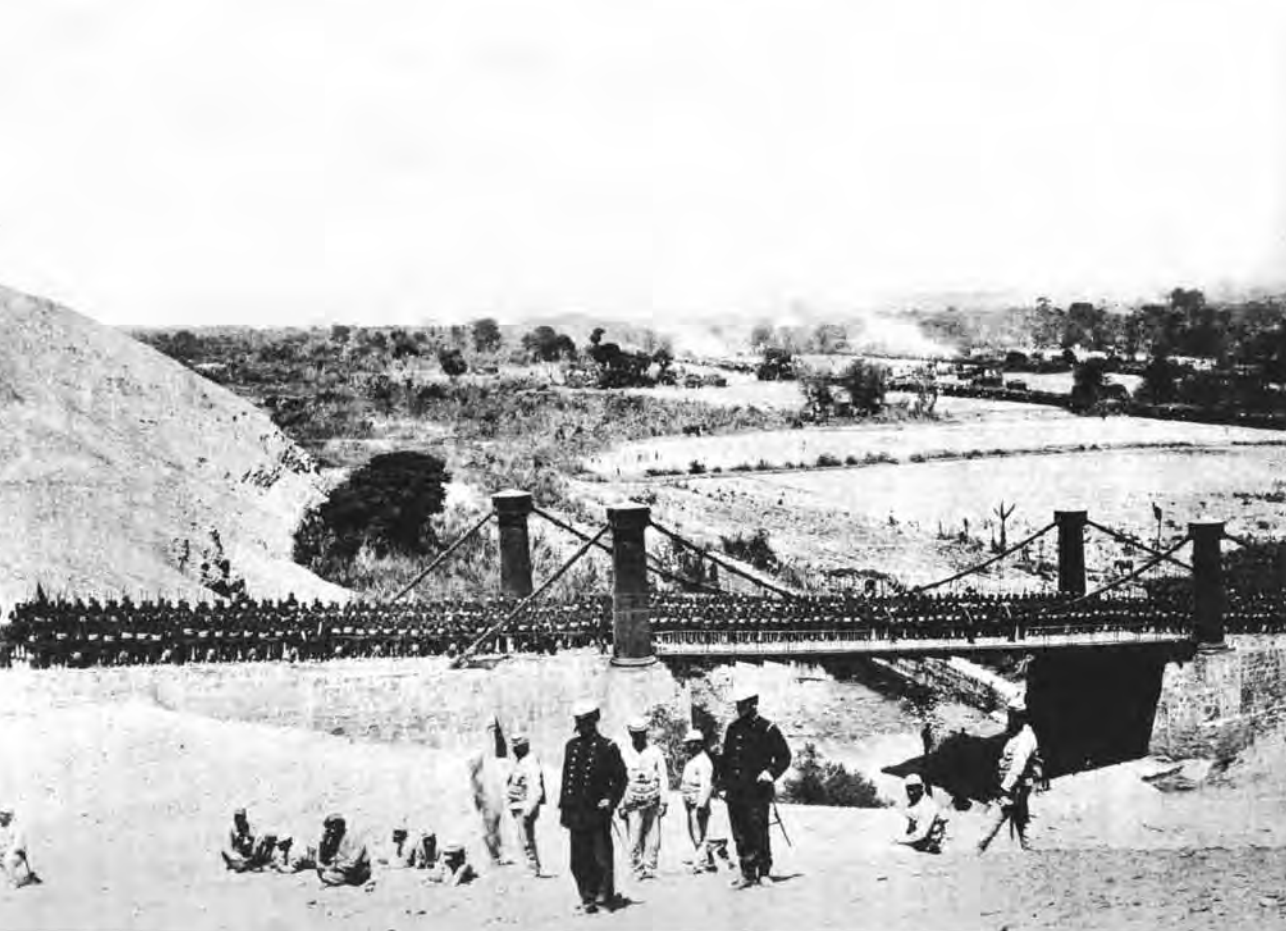
El 18 de noviembre de 1880, en la noche, se presentaron frente a Pisco, tres buques de guerra y trece transportes artillados, conduciendo la primera escalada de la expedición invasora, consistente en 8 864 soldados con 19 cañones Krupp, 4 ametralladoras, 855 caballos, 194 mulas, con su parque completo de lanchas, plataformas de desembarco, municiones, víveres, ambulancias, y demás pertrechos. Estaban al mando del general Villagrán, quien ordenó el desembarco en la caleta de Paracas, entre los días 19 y 21.

No hubo resistencia por parte de la población, ya que se encontraba desguarnecida, al igual que el resto de la costa, por orden de Piérola. La guarnición local estaba al mando del coronel Armando Zamudio.

Luego de dominar los valles de Pisco, Ica y Chincha, a los chilenos les resultó fácil desembarcar cerca de Lima, escogiendo la pequeña y escondida caleta de Curayacu, a donde llegaron cinco buques de guerra escoltando a 28 transportes, algunos de los cuales navegaron remolcados. El día 22 de diciembre comenzó el desembarco, sin encontrar resistencia alguna, y terminó el día 27, sin experimentar bajas. Por sus condiciones propicias, el campamento se estableció en la parte superior de la playa Embajadores.



Desembarco de las fuerzas chilenas en Curayacu, al sur de Lurín.
(Reproducida de: Walter Douglas Dollenz. *Chorrillos y Miraflores: Batallas del ejército de Chile (Crónicas de Eduardo Hempel, corresponsal de guerra).* Santiago, RIL editores, 2010).



Campamento de Lurín. Las fuerzas chilenas se desplazan en dirección al campo de batalla. (Reproducida de *Álbum gráfico militar de Chile: Campaña del Pacífico*. Santiago de Chile, 2008).

Por las condiciones de semiesclavitud en que vivían los chinos en las haciendas costeñas, se comprende que, al entrar los chilenos a los valles de Ica, fueran integrándose a sus filas los casi mil peones orientales. Estaban comandados por Quintín Quintana y ya en las filas invasoras sirvieron como espías, guías, cargadores, peones y aun como soldados en muchas oportunidades.

Sin embargo, los chilenos no fueron honestos con estos colaboradores, dado que fueron muchas las veces que culparon a los chinos de sus propias tropelías, a fin de salvarse de las acusaciones de saqueos e incendios.

La expedición que desembarcó en Curayacu estaba al mando del general Baquedano, quien al enterarse que la división desembarcada en Pisco había marchado sobre Lima a medias y que una división aún se encontraba en Tambo de Mora, ordenó la destitución de Villagrán y nombró en su lugar al coronel Patricio Lynch.

Cuando fue de conocimiento de Piérola el desembarco en el sur, se vio obligado a cambiar de frente y prepararse para afrontar las incursiones del enemigo. Así, pues, la fortificación del cerro San Cristóbal resultó una pérdida de tiempo y dinero.

Piérola puso sus esperanzas en las dos líneas de defensa, casi paralelas, San Juan y Miraflores, para preservar la capital. En el centro de la línea de San Juan estaba instalado el cuartel general del ejército al mando del coronel Cáceres, el cual tenía la responsabilidad de tomar las precauciones más urgentes en cualquier eventualidad, pues de los cerros que se alzaban delante de sus posiciones, se veían los avances del enemigo, como también el campamento de Piérola en Lurín. El dictador perdía rápidamente el liderazgo entre sus jefes y oficiales, como consecuencia de una serie de actitudes y disposiciones desatinadas que hicieron que se perdiera la confianza depositada en él. Menciona Brenton que aunque ya habían llegado a Lima las noticias del desembarco de las fuerzas chilenas en Chilca, no se hizo ningún preparativo para oponerse a ellos, ni se adoptó ninguna medida enérgica[180].

19.4 ENCUENTROS PREVIOS A SAN JUAN

19.4.1 Encuentro del Manzano y La Rinconada

El coronel Pedro Sevilla, con una fuerza de 250 hombres y 25 músicos, denominada "Cazadores del Rímac", tenía como propósito hostilizar a las fuerzas invasoras, a pesar de su reducido número y escaso y deficiente armamento, pues solo cien de sus soldados contaban con carabinas. Con estas limitaciones, el 20 de diciembre, cerca de Cañete,

sorprendió a las avanzadas chilenas, a las que puso en fuga. Después de lo cual se retiró a Lima, enviando un emisario con un mensaje, que lamentablemente fue interceptado por el enemigo, que así pudo tomar conocimiento de su recorrido.

La noche del 27, cuando Sevilla entra con sus hombres al desfiladero, son acribillados sin misericordia por las fuerzas desplegadas en los cerros, Se defendieron con valor, pero unos cayeron muertos, y otros fueron hechos prisioneros.

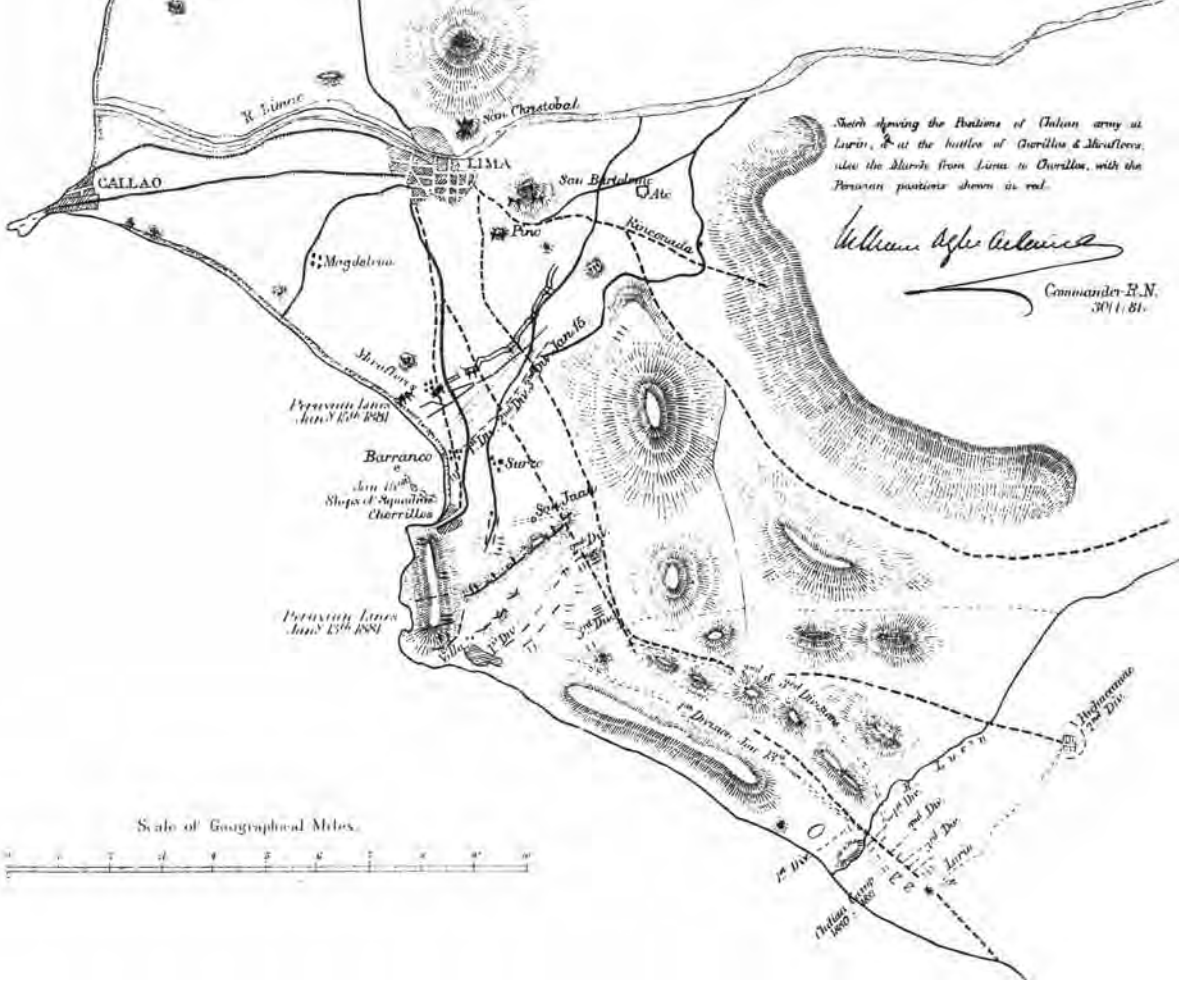
Días después, la brigada del coronel chileno Orozimbo Barboza llega al valle de Ate, frente al portachuelo La Rinconada, donde se encontraba el batallón "Pachacámac" con otras unidades, lo que hacía un total de 280 soldados a pie y 50 jinetes, al mando del coronel Mariano Vargas. En la madrugada del 9 de enero de 1881, Vargas divisa a la brigada chilena, que totalizaba 2 500 hombres, y pide ayuda al batallón Nº 14 de Reserva, que era el que se hallaba más próximo a sus filas, pero este acata la orden previa de no abandonar su campamento. Vargas se bate hasta media mañana, hora en que se repliega a la hacienda Vásquez, donde la artillería puede contener a los invasores. Hubo muertos y heridos por ambos bandos. Este encuentro se conoce con el nombre de La Rinconada.

Con estos encuentros, los chilenos cumplieron su objetivo: ubicar las posiciones y fuerzas nacionales.

19.5 BATALLA DE SAN JUAN: 13 DE ENERO DE 1881

Lima y todo el Perú esperaban las acciones que decidirían su suerte, confiando en las promesas de Piérola, que había ofrecido una victoria. Pero esta no se consigue con promesas, sino con otros factores con los que no contaron las fuerzas nacionales. Acerca de los días previos a la confrontación, Paz Soldán nos dice:

> "El desorden del día 10 fue menos disculpable que el anterior; los jefes veían lo que no existía, pues era un hecho comprobado que la división chilena que atacó por Pampa Grande, se retiró a la 1 de la tarde del mismo día 9, que no hicieron exploraciones personales; el comandante en jefe que se resistió a mandar tropa montada y veterana, para reconocer satisfactoriamente el campo, todos debieron ser juzgados rigurosamente, separando desde luego de sus empleos a los que peor se comportaron. El jefe de Estado Mayor General había dado muchas pruebas inequívocas de incapacidad y falta de energía y había caído en completo desprestigio de todo el ejército; sin embargo el jefe supremo no dijo una palabra de desaprobación, ni aun de desagrado; y calló todo. En este estado de desorden en que faltaba la unidad de mando, la inteligencia y el carácter para mandar ¿podía esperarse la victoria cincuenta horas después?..."



Croquis inglés que muestra las posiciones del ejército chileno en Lurín, y en las batallas de Chorrillos (13 de enero 1881) y Miraflores (15 de enero 1881). Asimismo, la marcha de las fuerzas peruanas de Lima a Chorrillos y sus posiciones durante las batallas. (Reproducido de Celia Wu Brading. *Testimonios británicos de la ocupación chilena de Lima*. Lima, Editorial Milla Batres, 1986).

La Legación Británica informaba a Londres: "La noche del 12 de enero las fuerzas chilenas marcharon desde Lurín hasta quedar a unas doscientas yardas de las líneas peruanas y permanecieron ahí guardando el más profundo silencio, hasta el amanecer. No hubo puestos de avanzada peruanos para dar la voz de alarma y la sorpresa fue completa. Los chilenos avanzaron rápidamente"[181]. En efecto, tenemos el relato del comandante inglés William A. Dyke Acland, de la dotación del H. M. S. *Triumph*, agregado por orden de su superioridad al cuartel general del ejército chileno, al lado del coronel Lynch, comandante de la 1ra División durante las operaciones militares de la ocupación chilena:

> "El miércoles 12 de enero… El general y el estado mayor dejaron Lurín a las 10:45 p.m., y a la una se echaron a descansar detrás de una pequeña colina, cerca de 2 000 yardas al frente de las líneas peruanas.
>
> El plan de ataque parece ser como sigue:
>
> La primera División, bajo el coronel Lynch, debía aproximarse por el camino de la izquierda y arribar a posición frente a Villa, al lado derecho de los peruanos, una hora antes de amanecer. La segunda división debía ir a la misma hora por el camino del lado derecho, y llegar frente a San Juan, posición central peruana.
>
> Estas dos divisiones debían atacar simultáneamente, mientras que la tercera estaba preparada para cortar la izquierda de los peruanos, en caso que ellos vinieran a auxiliar a los que estaban en el centro y a su derecha. La escuadra esperaba lista para bombardear el pueblo de Chorrillos"[182].

El teniente Carey–Brenton, oficial británico de la dotación del H. M. S. *Triumph*, fue designado por su superioridad, agregado al Estado Mayor del Cuartel general del ejército peruano, en calidad de observador. Sobre las acciones de armas del día 13 de enero, informa:

> "… cuando a las 4 a.m. de la mañana del jueves 13 de enero, se me informó que el ejército chileno estaba avanzando contra nuestra derecha, no me sorprendió encontrar que había muchos oficiales que realmente se negaban a dar crédito a la información… A la derecha estaba estacionada la división del coronel Iglesias, preparada para defender las colinas inferiores frente al monte de Chorrillos, con las divisiones de Suárez y Cáceres a su izquierda; mientras que la primera brigada comandada por Dávila, bajo el coronel Canevaro, fue colocada así como para actuar en el frente izquierdo de San Juan.
>
> "… casi la integridad de las tropas se había extendido en una línea compacta a lo largo de las crestas de los cerros, y un batallón tocaba a otro batallón, desde San Juan hasta Chorrillos, solo ocasionalmente separados por los cañones de la artillería. Canevaro avanzó y ocupó las colinas situadas en el frente izquierdo de San Juan, con su refugio de conexión atrincherada, una posición muy expuesta. Por alguna razón desconocida a mí mismo, alrededor de cuatro mil hombres, fueron concentrados en los campos extendidos frente a San Juan, y nunca entraron en combate para nada"[183].

Continúa Brenton:

> "Esta era la posición de las tropas peruanas agrupadas a la derecha para resistir el ataque chileno. Las tropas que defendían la izquierda estaban ocupando las posiciones a las cuales ya se ha hecho referencia; principalmente, dos mil

reservistas en el camino de Ancón, cuatro mil reservistas cerca de Monterrico Grande, unos cuantos irregulares en La rinconada, y dos brigadas, que contaban cerca de tres mil cuatrocientos de la división de Dávila en Monterrico Chico. A esta parte de la división de Dávila se le ordenó subsecuentemente auxiliar a Canevaro, pero parece que nunca le rindió la más mínima asistencia. Dos mil reservistas también ocuparon un gran reducto al este del ferrocarril de Miraflores"[184].

La batalla era inminente. Paz Soldán dice:

"En esos supremos instantes, advirtió el director de la guerra 'que faltaban 200 mulas 100 caballos, con tal extrema urgencia que de ello dependía el éxito de las operaciones contra el enemigo' y pedía estos auxilios a Chancay, Huacho, Pativilca, distante el que menos 12 leguas, veinte horas antes de la gran batalla. Muy apremiantes órdenes se repetían para aumentar el número de cañones y ametralladoras en distintos puntos de la línea de batalla; pero se cuidaba poco de dotarlos de artilleros competentes. La gente colecticia que llena de entusiasmo abandonaba sus hogares, continuaba llegando al campamento hasta el mismo día 13; pero desnuda, sin zapatos y tan extraña a la milicia, que jamás había tomado en sus manos, y quizá muchos lo veían por primera vez; en tal estado pensaba, no por cierto reforzar las filas, sino aumentar el desorden y la carne para el cañón enemigo; la humanidad y la previsión aconsejaban dejar esos hombres en Tarma para que los muchos y buenos soldados que estaban enfermos, y con los elementos acumulados en Lima sirvieran de base a un ejército de reserva, en caso no improbable de una derrota.

Todo fue desorden y desacierto… El director de la guerra limitaba su plan a la simple defensa… El servicio de espías y exploradores del campo enemigo, casi no se hacía; llegó el descuido al extremo de ignorarse los movimientos del ejército contrario, que se encontraba a menos de diez millas"[185].

En las primeras horas de la madrugada del 13 de enero comenzó la acción de San Juan con el avance de los invasores.

Brenton, que permanecía al lado del coronel Cáceres en la cumbre de una colina frente a San Juan, manifiesta que aunque ya se había desencadenado el ataque, nada pudieron ver ni recibieron información.

Relata que a diez para las cinco se pudo ver algunos fogonazos en el frente izquierdo peruano, a gran distancia, por el camino de Lurín, y cinco minutos después el frente izquierdo fue iluminado por el fuego continuado de rifles. El coronel Cáceres cabalgó alrededor de las colinas de la derecha, arengando a sus hombres. Brenton siguió a Piérola alrededor de las colinas de la derecha. Los disparos eran nutridos por ambos bandos. Brenton sigue a Piérola hacia las colinas de la derecha de San Juan y encuentran que están ya en posesión del enemigo, y los peruanos en total retirada hacia la parte inferior de las laderas, a la retaguardia. Aún se mantenían como reserva los cuatro mil hombres que ya se mencionaron antes, pero, resalta el observador británico que Piérola, que llevaba observando la batalla por lo menos diez minutos, no dio la orden para que estas tropas apoyasen la derecha. Dice: "En este momento, cerca de las seis en punto, la izquierda se

hallaba comprometida, mientras que Piérola, sin hacer ningún esfuerzo para auxiliar a la derecha, que estaba siendo gradualmente obligada a retroceder, entró cabalgando en Chorrillos. Tan pronto como él se hubo ido, los hombres que permanecían en descanso en los campos se fueron a la retaguardia, hacia Surco, sin disparar un solo tiro"[186].

Paz Soldán da su versión de los hechos:

> "Ya la luz hizo ver al enemigo, y que atacaban con vigor por la izquierda y por el centro. Parece que el ruido de las descargas de fusilería y artillería, desde ese instante, convirtió al Jefe Supremo y Director de la Guerra en una estatua que tenía movimiento, pero muda y silenciosa; subía y bajaba los cerritos pasaba y repasaba tras las líneas de batallas, volvió el elevado cerro de Chorrillos y bajó sin pronunciar palabra. En vano sus ayudantes de campo general Buendía y coronel Leyva y el coronel Vargas que se juntó después de su desgraciado resultado en La Rinconada, le indicaban la necesidad reforzar los flancos, que veían descubiertos y atacados por el enemigo"[187]

Dice Brenton que alrededor de las 6.20, la izquierda flaqueaba y poco después la retirada se hacía general a lo largo de toda la línea. Los coroneles Vailley (2º jefe del estado mayor), Cáceres, Canevaro y Huker, pistola en mano trataron en vano de impedir la retirada e inducir a sus fuerzas a tomar posiciones detrás de las líneas de árboles y muros que hubieran servido para detener el avance chileno, pero sus esfuerzos no dieron fruto, pues no eran secundados por los oficiales. Señala que las divisiones segunda y tercera, las de Suárez y Cáceres, así como lo que quedaba de la brigada de Canevaro se retiraron al camino entre Chorrillos y Lima. La división de Suárez se detuvo entre Chorrillos y Barranco, y el resto, bajo el mando de Cáceres, se reagrupaba en la estación de ferrocarril de Barranco[188].

Paz Soldán continúa narrando que las fuerzas chilenas rebasaron las líneas nacionales, atacándolas furiosamente de revés, los claros dejados imprudentemente por los defensores fueron aprovechados por el enemigo. Cáceres hacía esfuerzos denodados por contener el ataque del enemigo, por lo que solicitó al coronel Suárez, que estaba al mando de la reserva, que lo apoyara para contener a los chilenos. No se logró, porque había recibido órdenes de Piérola de retirarse a Chorrillos. Por su parte, Brenton dice que la división de Suárez se detuvo entre Chorrillos y Barranco, y el resto, bajo el mando de Cáceres, se reagrupaba en la estación de ferrocarril de Barranco[189].

Paz Soldán rescata que quien opuso mayor resistencia fue el coronel Miguel Iglesias, ministro de Guerra de la dictadura, quien con 1 800 sobrevivientes, pues había perdido 2 700, resistía en el Morro Solar, donde se había atrincherado. Iglesias, al ver a Piérola dirigirse a la playa de Chorrillos, envía a uno de sus ayudantes para que le dé alcance y pedirle refuerzos. Regresando el emisario, este le informa que Piérola había manifestado que todo estaba perdido, a lo que Iglesias responde

Mapa del área de Lima mostrando el escenario donde se desarrollaron las batallas de San Juan y Miraflores. Acuarela. (Reproducida de: Lisle, Rudolph de. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).







Vista general del campo de batalla tomado desde el reducto peruano izquierdo y mirando abajo hacia la llanura, protegida por un foso que se extiende a través de ella (por cerca de una milla de ancho). Acuarela. (Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).

Vista general del campo de batalla en San Juan desde el reducto, con un panorama de la finca de San Juan. Acuarela. (Reproducidas de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).

"Pues bien ¡yo no me retiraré y lucharé mientras pueda!" Brenton refrenda esta actuación de Iglesias, dice: "… la primera división, bajo Iglesias, se encontraba aún intentando defender gallardamente algunas de las colinas restantes a la derecha, pero estaba siendo forzada a retroceder hacia Chorrillos. Si este oficial hubiera sido inmediatamente apoyado por Suárez y Cáceres, es probable que Chorrillos no hubiese sido tomado, y los chilenos hubieran podido ser rechazados…"[190]

Solo, el coronel Iglesias es abrumado por las fuerzas contrarias; los chilenos habían tomado el alto pico de Chorrillos al cual se había retirado el coronel, y este ataque combinado con otro de flanco, al lado este de la colina, obliga a los peruanos a abandonar la cumbre y tomar refugio en el Morro Solar. No pudieron mantenerse en esa posición por el fuego que los chilenos hacían desde arriba, y finalmente Iglesias y mil quinientos de sus hombres son tomados prisioneros; Chorrillos queda en manos del enemigo[191]. Dice Paz Soldán que Iglesias se encuentra prisionero junto con el hermano del dictador, Carlos Piérola, y es Guillermo Billinghurst quien convence a un oficial chileno de que no lo fusile y que lo entregue como prisionero. Así salva su vida.

Poco más de las dos de la tarde, la resistencia peruana había concluido, luego de más de nueve horas de tenaz resistencia, en la que sucumbieron miles de jóvenes peruanos.

Cáceres, en su empeño de reunir a los dispersos, logró juntar más de 2 500 soldados que se retiraban de las líneas de San Juan; percatándose que el enemigo destruía e incendiaba el balneario de Chorrillos y pensando que se podía aprovechar que los chilenos estaban enloquecidos por la sangre y el licor, valerse de la situación y atacarlos. Busca al jefe del Estado Mayor, general Pedro Silva y le propone atacar en la noche del mismo 13, considerando que los invasores estaban ebrios, sin disciplina, dedicándose al saqueo. Silva le manifestó que tenía que consultarlo con Piérola, quien consideró que era un sacrificio inútil.

El Perú perdió la gran oportunidad al rechazar Piérola la iniciativa de su alto mando. Debido a los desmanes acontecidos en Chorrillos, entre los mismos chilenos murieron de 300 a 400.

La brutalidad chilena no tuvo límites para con los vencidos, a quienes aun después de muertos destrozaban los cráneos a culatazos, ante la complicidad e indiferencia de los jefes y oficiales, teniendo a la cabeza al mismo general Baquedano.

El 14 de enero, se enviaron pelotones especiales para reunir a los dispersos, pero no con la finalidad de detener los saqueos y excesos contra la población, sino por la necesidad de reorganizar las tropas, las que debían enfrentar una nueva batalla. El ejército peruano estuvo compuesto por 16 000, de los cuales el Dictador dejó 6 000 en la reserva y 3 000 en el Callao, para hacer frente a 24 000. Las bajas peruanas

fueron 6 000 y las chilenas cerca de 4 000. La artillería nacional se perdió casi en su totalidad. Lima quedó resquebrajada y desprotegida, con las facilidades necesarias para la entrada del invasor, luego de Miraflores.

No se puede olvidar el papel desempeñado por los bomberos de Chorrillos. La colonia italiana era muy numerosa en el Perú y se sentía identificada con el quehacer nacional; en esos momentos servían en la Cruz Roja, en la Compañía de Bomberos y en las mismas trincheras. Cuidaban a los heridos y trataban de apagar los incendios en Chorrillos y Barranco primero, y luego los de Miraflores. Los chilenos no querían que se apagaran los incendios, por lo cual fusilaron a 13 bomberos italianos acusados del delito se "apagar incendios".

En el mismo Chorrillos no hubo combates. Iglesias, cuando se retiró de la línea de San Juan, se defendió en segunda fase en el Morro Solar, el que se encontraba cerca de la población y ahí cayó prisionero. Hubo saqueos de las residencias veraniegas de civiles nacionales y extranjeros, asesinatos de civiles y la lucha entre los chilenos mismos disputándose el botín.

Luego de la derrota de San Juan, teniendo en cuenta el peligro que se cernía sobre Lima, el comandante de Armas del Callao y prefecto de la provincia, capitán de navío Luis Germán Astete, envía dos batallones de fuerzas de Marina y una compañía de gendarmes denominada "Columna de Celadores del Callao" y personalmente se prepara para marchar sobre Lima con cerca de 2 000 hombres que había logrado reunir en el Callao. Estos batallones constituían la "Guarnición de Marina", de los cuales 600 hombres, eran de tropas regulares que proveían a los buques de guerra. Asimismo, formaban parte de esta tropa los marineros y oficiales de mar que pertenecían a la Escuadra, inmovilizada por el bloqueo del puerto. Al mando se encontraba el capitán de navío Juan Fanning. El otro batallón, "Guardia Chalaca" estaba formado con el personal de matriculados del puerto, lancheros, pescadores y chalacos que habían sido reclutados para la defensa de Lima; el mando de este grupo fue encargado al capitán de fragata Carlos Arrieta; y la "Compañía Celadores del Callao, al mando del teniente coronel Benigno Zevallos. Llegados a las líneas de defensa, se pusieron a órdenes del coronel Cáceres, que mandaba la división que defendía el ala derecha de la defensa y se situó entre los reductos Nº 1 y Nº 2.

19.6 BATALLA DE MIRAFLORES

19.6.1 Falso Armisticio

El 14 de enero el alto mando del ejército chileno pretendió iniciar "negociaciones de paz", con el gobierno peruano. Para ello se

encomendó al secretario del ministro de Guerra, Isidoro Errázuri, quien acompañado del coronel Iglesias visitó a Piérola. El dictador rechazó la proposición por la calidad del emisario: "por carecer de la categoría necesaria para negociar con él". Aunque sí recibió al coronel Iglesias, quien tomado prisionero el día anterior venía ahora enviado por los chilenos, bajo su palabra de honor, para hacerle ver a Piérola la inutilidad de ofrecer resistencia y demandarle, en nombre del general chileno, la entrega de las posiciones de Miraflores, como acto previo a la apertura de las negociaciones para una tregua. Además de la evacuación de la línea de Miraflores, se demandaba que se licenciara al ejército de reserva y se le entregara el puerto del Callao, con todos los buques nacionales. El gobierno rechazó de inmediato semejante propuesta. La misma propuesta la trajo nuevamente durante la tarde un oficial chileno, y fue nuevamente rechazada[192].

Según el testimonio de Brenton sobre las negociaciones de tregua, dice que a las 6 p.m., Piérola, luego de celebrar consejo con los comandantes de divisiones y brigadas, telegrafió a los ministros extranjeros en Lima. En efecto, la correspondencia de la Legación Británica lo confirma; manifiesta que en la tarde del 14 Piérola telegrafió pidiendo que el Cuerpo Diplomático interviniese por la causa de la paz. En atención a su pedido, este se reunió de inmediato y se escogió a quienes conformarían la delegación para entrevistarse primero con Piérola y luego con el general Baquedano: el decano del cuerpo diplomático, señor Pinto, y los señores Vorges y St. John, ministros francés y británico, respectivamente. Dice "Nos reunimos a las nueve de la noche y ante su deseo –de Piérola– acordamos abrir comunicación con el general chileno". A las 11 p.m., Brenton fue delegado por el ministro británico Spenser St. John para llevar una carta al general Baquedano, solicitándole una reunión; lo acompañaba el teniente Royck, de la Armada Italiana[193]. Brenton relata que no fue fácil encontrarlo través de las ruinas humeantes del pueblo. En las carpas que servían de cuartel general al Estado Mayor se encontró con el comandante Acland, quien lo instruyó que informase al ministro británico que consideraba muy inseguro para mujeres y niños permanecer en Lima, pues los invasores, tal como había ocurrido en Chorrillos, no respetarían la vida ni la propiedad. Finalmente, pudo entregar la carta al general Baquedano, quien se limitó a dar la escueta respuesta verbalmente: "7 a.m."

Spenser St. John dice: "Esperamos por la respuesta hasta las tres de la madrugada, que fue cuando los oficiales retornaron con la respuesta". Relata que, en efecto, a las siete en punto de la mañana siguiente 15 de enero, St. John, Vorges y Pinto, se reunieron con el general Baquedano en el cuartel general chileno, conferenciaron y, según Acland, se acordó un armisticio que duraría hasta la medianoche[194].

Alrededor de las once retornaron a Miraflores. St. John le manifestó que era portador de condiciones para Piérola. St. John fue a Lima para volver luego acompañado por el Cuerpo Diplomático, todos fueron conducidos a los aposentos de Piérola para conferenciar sobre la tregua[195].

La aceptación por parte del gobierno, a la postre fue un error, ya que permitió que los soldados chilenos se recuperasen. Se pactó una línea límite para las tropas estacionadas en posición de batalla, unas frente a otras en la línea de San Juan.

Piérola en agradecimiento, ofreció un almuerzo en la Quinta Schell, en Miraflores, a los diplomáticos y almirantes, entre ellos el contralmirante Stirling, comandante en jefe de la flota británica, el almirante Abel Du Petit Thouars, de la flota francesa, y el comodoro italiano; todos ellos habían gestionado el armisticio, dando por sentado que se cumpliría. Brenton menciona que el ágape fue a las dos de la tarde aunque lo denomina "desayuno". Relata que estaban por concluir el "desayuno" cuando se escucharon descargas de fuego de fusilería, seguidas por bombas que estallaron sobre la casa. El armisticio acababa de ser violado[196].

19.6.2 Batalla de Miraflores: 15 de enero

¿Qué había pasado? El general Baquedano, aprovechando el armisticio, avanzó con sus tropas hasta cerca de la quebrada de Armendáriz y al aproximarse imprudentemente a las líneas peruanas, con sus ayudantes, había provocado que se produjeran disparos de ambos bandos, lo que hizo inevitable el enfrentamiento. Según la versión del comandante Acland, al indagar la razón de los disparos, se enteró de que los peruanos habían abierto fuego por la izquierda, y se generalizó entre ellos. Un proyectil reventó cerca de la batería de campaña, y los artilleros chilenos que se encontraban tendidos, respondieron el fuego. La infantería chilena, que estaba formándose, tomó las armas y empezó a disparar; la acción se hizo general[197].

En este encuentro se hizo evidente la mayor desigualdad entre las fuerzas contrarias a lo largo de la guerra. En consecuencia, la cantidad de las bajas peruanas tenía que ser impresionante.

Los combatientes chilenos que participaron en Miraflores eran alrededor de 30 000 soldados del ejército de línea.

Por otra parte, como ya se ha dicho, el ejército peruano de reserva era un conglomerado de hombres improvisados como soldados, llenos de buenos deseos, pero sin las condiciones de militar experimentado, ni con los conocimientos para desempeñarse en acciones bélicas. Por otro lado, el plan peruano era defensivo por decisión del alto mando. Su número fluctuaba entre los 18 a 20 mil hombres.

Después del ataque de San Juan, los cadáveres yacían a lo largo de aproximadamente seis millas de trincheras. Acuarela. (Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).





El asalto sobre el Reducto Nº 2 de Miraflores, y la línea de defensa; reductos consistían en fosos revestidos de adobe en los que se alineaban los fusileros. En este ataque los chilenos perdieron aproximadamente tres mil, entre muertos y heridos. Vista general del campo de batalla visto desde el reducto peruano izquierdo. Acuarela. (Reproducidas de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).

Se constituyeron diez agrupamientos, llamados divisiones, clasificados en base al gremio al que pertenecían. En la brigada de artillería al mando de Adolfo Salmón, estaban los bomberos de la compañía, carreteros, carroceros y diversos operarios. En la brigada de caballería se encontraban los cocheros, camaroneros, aguadores, dueños de las caballerías y sus peones. Su jefe era Francisco Elizalde, el cual como los demás jefes de reserva no eran militares de carrera. Comandante en jefe de la reserva se designó al coronel Juan Martín Echenique.

Otros grupos que también estuvieron presentes fueron los guerrilleros o montoneros, que venían de todo el país, la "Legión Garibaldi", formados por italianos, los morochucos de Cangallo, los sacerdotes que se enrolaron, las mujeres llamadas "rabonas", las que ayudaban a su soldado en el campo de batalla, lo curaba y defendía.

Los sobrevivientes de San Juan, formaron tres divisiones a cargo de los coroneles de carrera Andrés A. Cáceres, al extremo derecho de la línea, Belisario Sánchez al centro y Justo Pastor Dávila a la izquierda. Con parte de la reserva se ocuparon los diez "reductos", cuya inconsistencia se hizo presente al poco de iniciadas las acciones.

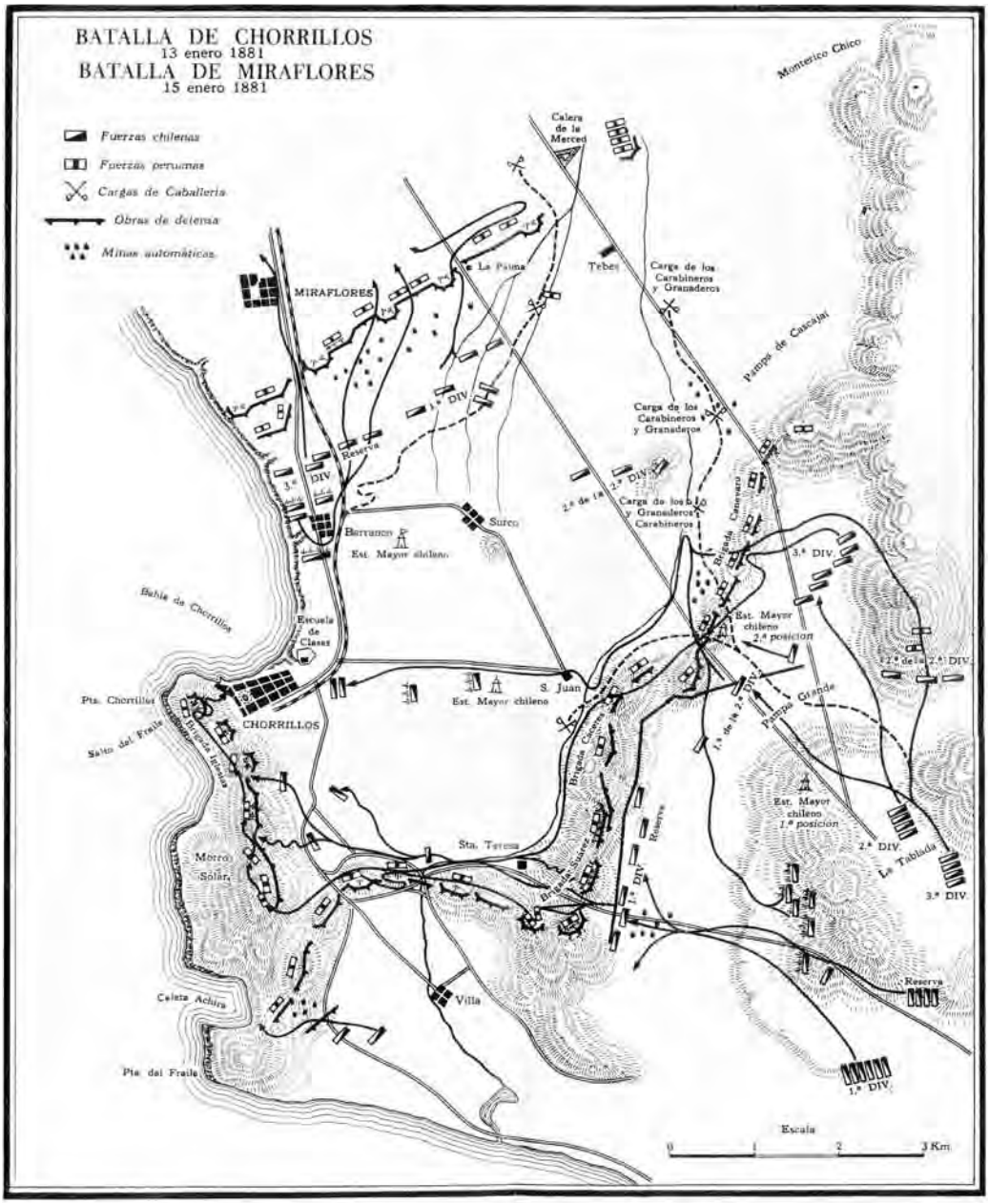
El comando chileno decidió romper las extensas líneas de en un solo punto, conminando el ataque en las demás. Se encomendó al coronel Lagos que efectuara este movimiento, porque estaría apoyado por el fuego de su escuadra, que ya había tomado su emplazamiento atacando el ala derecha de las fuerzas peruanas que estaban defendidas por el coronel Cáceres.

Lagos inició el ataque, pero pronto tuvo que replegarse, por la férrea defensa de los peruanos, produciendo momentos de indecisión en los invasores, pese a los intentos de sus jefes de dar mayor empuje y valor al ataque. Cáceres viendo el momento oportuno, al no presentarse el batallón "Aconcagua" a cubrir un sector del frente, ordenó a los batallones chalacos que tomaran la ofensiva para introducirse "como una cuña" en las líneas chilenas.

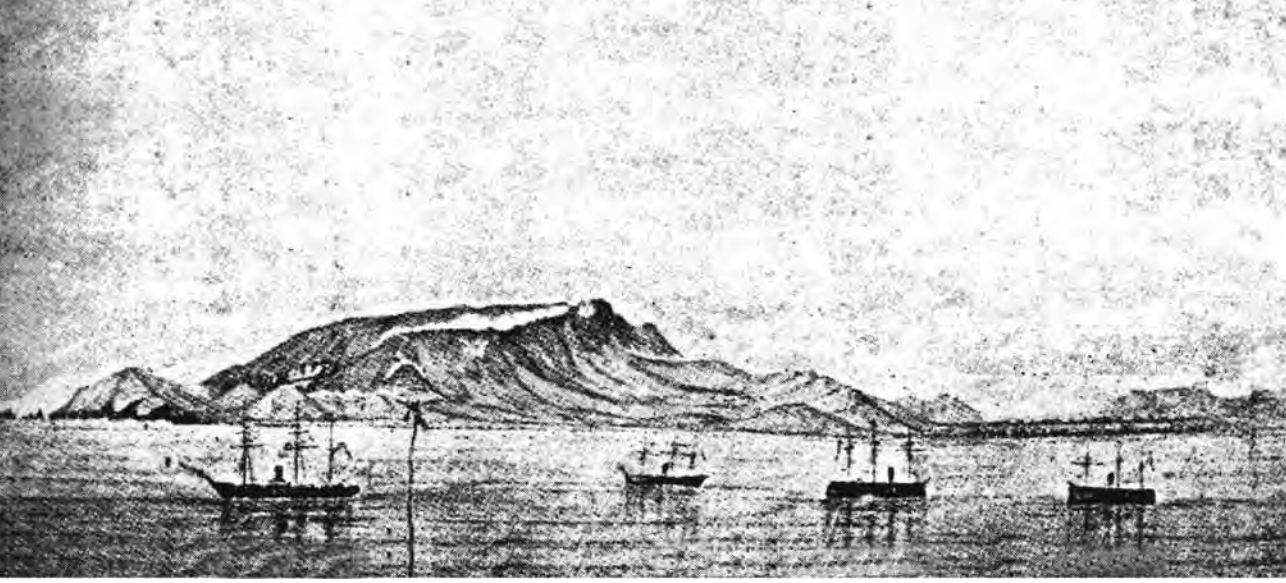
El coronel Néstor Gambetta, estudioso de la batalla de Miraflores, comenta: "Los chalacos abandonaron sus emplazamientos con suprema decisión en busca del enemigo. Como dardos rugientes se lanzaron a la brega arrollándolo todo…"[198]

Vicuña Mackenna dice: "Incalificable y nunca visto hasta aquel momento, era el arrojo y encarnizamiento con que se batían los peruanos. Los enemigos parecían caer de las nubes y brotar de debajo de la tierra…"[199]

Este movimiento ofensivo era totalmente favorable para los peruanos, pues los chilenos veían su línea de ataque rebasada en ese punto. Para que se logrará el éxito de este contraataque, era necesario que se le apoyara por 3 000 hombres, que estaban cerca, y que a su



Plano de: Batalla de Chorrillos, 13 de enero 1881; Batalla de Miraflores, 15 de enero 1881. (Reproducido de Francisco Antonio Encina y Leopoldo Castedo. *Resumen de la historia de Chile*. Santiago de Chile, 1980. Tomo III).



Morro Solar. Vista de la bahía de Chorrillos el mismo día del combate. La flota chilena en la rada, de izquierda a derecha: *O´Higgins*, *Pilcomayo*, *Blanco Encalada*, *Lord Cochrane*. (Reproducida de: Walter Douglas Dollenz. *Chorrillos y Miraflores: Batallas del ejército de Chile (Crónicas de Eduardo Hempel, corresponsal de guerra)*. Santiago, RIL editores, 2010).



Retrato de Andrés A. Cáceres. (Reproducido de: *Cáceres conductor nacional*. Lima, Comisión Permanente de Historia del Ejército del Perú, 1984).



El coronel Cacéres rodeado y aclamado por sus tropas antes de dar comienzo la Batalla de Miraflores. (Reproducido de: Renzo Babilonia. *Recuerdos de una guerra*. Lima, 2010).



Retrato del capitán de navío Juan Manuel Fanning
(Archivo Histórico de Marina).



Muerte del capitán de navío Juan Fanning al frente de la
Guarnición de Marina, en el curso de la batalla de Miraflores
el 15 de enero de 1881. (Reproducido de: Renzo Babilonia.
Recuerdos de una guerra. Lima, 2010).

vez tenían la consigna del Dictador de no moverse sin sus órdenes. Pero, ignorando sus disposiciones entraron en combate dos batallones entre ellos el "Jauja". Las fuerzas chilenas tuvieron que ser protegidas y contenidas en su fuga, por su batallón de reserva, logrando pronto reorganizarse y restablecer sus líneas.

Los batallones peruanos, junto con sus comandantes se vieron rodeados por todas partes, sin el apoyo para continuar su avance, que también se había iniciado, teniendo que replegarse en fugaz lucha, cuerpo a cuerpo, sobre los reductos, luchando durante dos largas horas, sin dar, ni pedir cuartel.

Eran cerca de las seis de la tarde cuando terminó la batalla. Nuestras fuerzas casi totalmente aniquiladas, los vencedores ensañándose con los vencidos, por haber osado poner en peligro su victoria.

La Marina actuó de manera decidida en Miraflores con la presencia de los batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca".

El batallón "Guarnición de Marina", creado el 19 de enero de 1880, con la intención de sustituir a las diversas unidades que habían venido prestando servicios en varias unidades de la Marina, tenía como jefe al capitán de navío Juan Fanning, quien había solicitado que se le asignara el pabellón del Batallón Lima Nº 8, por haber sido el batallón de la Marina. Esta unidad se conformó sobre la base de la desaparecida "Columna Constitución", con varios prisioneros de los buques que habían sido canjeados por soldados chilenos y varios voluntarios. El 14 de febrero se nombró una dotación de treinta y siete oficiales para cubrir los puestos del Estado Mayor y de las seis compañías bajo sus órdenes. En el curso del año 1880 se asignó de personal a las lanchas *Arno*, *Capitanía*, *Independencia*, *Lima*, *Resguardo* y *Urcos,* que realizaban el patrullaje marítimo en la bahía del Callao, y su personal tuvo que participar en los combates que tuvo lugar en el bloqueo del puerto.

Después, este batallón llegó a la batalla de Miraflores con la experiencia de combate y una dotación de 524 hombres. No se sabe a ciencia cierta la relación de los oficiales que participaron en la batalla, pero de hecho se encontraba el teniente coronel graduado Andrés Suárez; su 3º jefe, el sargento mayor José Antonio Sarrio, y su cuarto jefe, Miguel Hernández. Los tres fueron heridos en el transcurso de la batalla.

Cabe destacar, en el desarrollo de la batalla, la acción del capitán de navío Juan Fanning, viejo oficial chiclayano, quien arengaba a sus hombres diciéndoles "Adelante, Marina, adelante…" En el campo de batalla es herido en el vientre, y muere esa misma noche.

El batallón "Guardia Chalaca" se formó como batallón de reserva en setiembre de 1880. Hubo diferencias por el nombre que debía asignarsele, quedando a fines de noviembre de forma definitiva con aquel nombre. Fue nombrado como su jefe el capitán de fragata Carlos

Ramón Arrieta Mispireta; como segundo comandante el teniente coronel Francisco Quiñones y Lastres; tercer jefe el sargento mayor Mariano Alfaro; ayudante mayor con el grado de capitán, el alférez de fragata Ramón Valle Riestra. Ocurrieron cambios antes del combate, de manera que el sargento mayor Enrique Oyanguren se quedó con la cuarta y quinta compañía en Lima.

Llegado el momento del enfrentamiento, este batallón se encontraba a corta distancia y en paralelo del batallón "Guarnición de Marina". Su jefe el capitán de fragata Carlos Arrieta, que lucha valerosamente, cae mortalmente herido, aun así, se niega a abandonar el campo de batalla y muere en él[200].

Al final del día y de la batalla, quedan 600 cadáveres de marinos, cubiertos con sus uniformes blancos.

Cáceres logra llegar a Lima y, pese a la seriedad de su herida en la pierna derecha, sin ayudantes, que habían muerto o estaban heridos, trata de formar en la Plazuela de la Exposición, una nueva fuerza para seguir resistiendo.

A la par, los once batallones de reserva que Piérola no había permitido que combatieran, recibían en la hacienda Vásquez la orden de retirarse a sus hogares, al tiempo que el Dictador se retira por el camino de Canta, con sus ayudantes y un batallón de soldados.

Los resultados de la incapacidad bélica del Dictador Supremo de la Guerra, trajo como consecuencia que los peruanos sufrieran una carnicería, sobre la ya soportada en San Juan. Se estima que murieron 6 000 hombres y hubo 3 000 heridos; merecen mención especial los adolescentes y niños que rindieron sus vidas. Los chilenos tuvieron 1 300 muertos y 4 000 heridos.

19.6.3 Después de Miraflores

Durante el desarrollo de las acciones de Miraflores, no se vio al director general de la Guerra, ya que se hallaba lejos de la línea de fuego, protegido por once batallones de la reserva, a los que no permitió combatir.

Cáceres, llegado a Lima herido, trataba de reunir a los soldados dispersos para seguir luchando. Envía al capitán La Barreda a Palacio de Gobierno, donde se encontraban reunidos los altos jefes militares, pidiendo la designación de un comandante que organizara un ejército para dirigirse al interior y seguir luchando. La respuesta fue desconcertante, porque consideraron que su idea era irrisoria, pues todo estaba perdido. No obstante la respuesta, envía otro emisario, esta vez el capitán Pérez, informando que había tiempo para marchar a

Chosica y trasladar el parque depositado en el cuartel Santa Catalina al ferrocarril de la sierra central. La respuesta fue la misma: todo era inútil, ya que Piérola había licenciado a las tropas y recogido las armas.

De otro lado, los chilenos buscaban a Cáceres, sabedores del peligro que representaba. Después de huir, fue trasladado a la ambulancia de San Carlos, donde fue encontrado por el capitán José Miguel Pérez, luego fue llevado a la ambulancia de San Pedro, donde se encontraban sus ayudantes heridos, donde es curado por el médico Belisario Sosa. El día 17 de enero, el enemigo lo buscaba en todas las ambulancias; cuando llegaron a la de San Pedro se negó su estancia ahí, volviendo a ser revisada el día 18, sin ser hallado, ya que había sido ocultado en la celda del superior de los jesuitas.

Enterado de la derrota en Miraflores, el capitán de puerto del Callao capitán de navío Germán Astete, ordenó la destrucción y hundimiento de las naves peruanas: la corbeta *Unión*, el pontón *Atahualpa*, los buque–escuelas *Apurímac*, *Meteoro* y *Marañón* y los transportes *Rímac*, *Chalaco*, *Oroya*, *Talismán* y *Limeña*, cumpliéndose a cabalidad la orden, a la vez que bajo la dirección del capitán de navío Manuel Villavicencio eran volados los fuertes y cañones.

En la ciudad se producían disturbios por mano de los soldados peruanos, muchos encolerizados por la derrota, otros porque no los dejaban combatir, centraban la furia de su impotencia en las propiedades de los chinos, en venganza por la ayuda que estos dieron a los chilenos, sin considerar que en ese caso se trató de los chinos que trabajaban de peones en las haciendas.

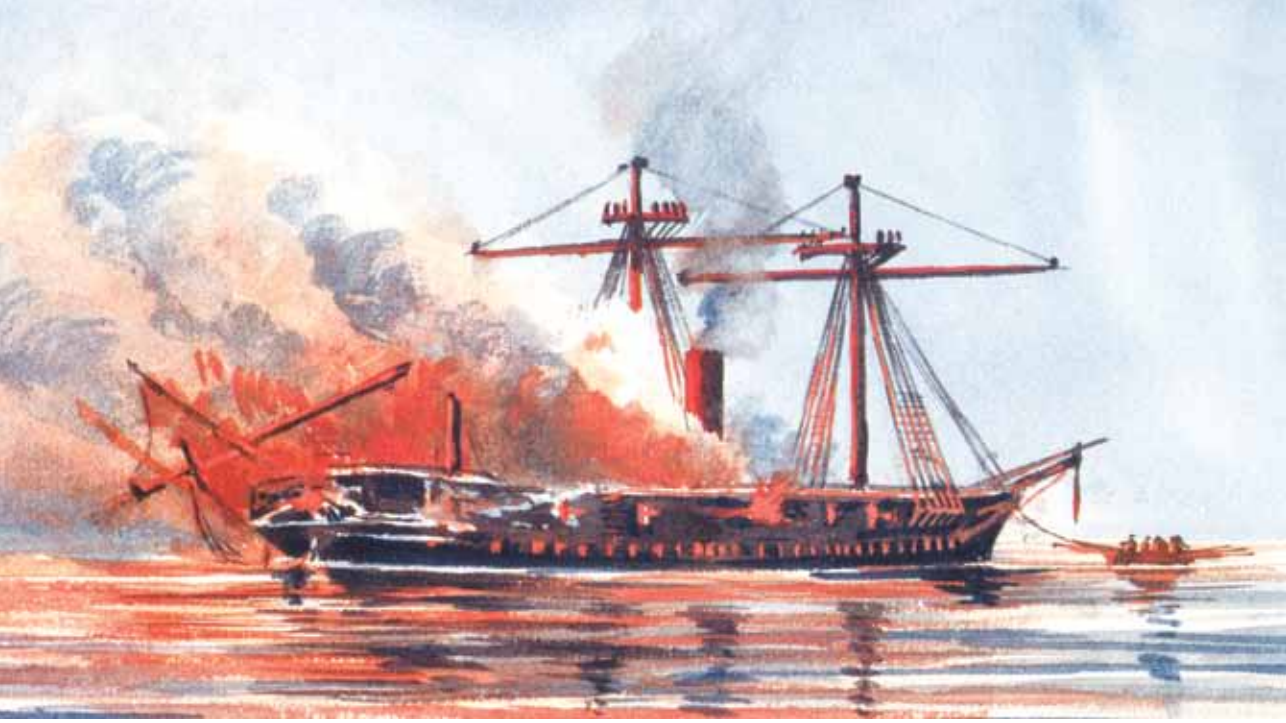
19.6.4 Medidas que toma el Cuerpo Diplomático para preservar a la ciudad de Lima

Los destrozos e incendios en Chorrillos y Barranco hacían temer que lo mismo podría ocurrir en Lima, dado el descontrol de los soldados chilenos, que ya habían experimentado aun las mismas legaciones extranjeras. Ante este peligro para la ciudad y los residentes neutrales, el contralmirante Stirling se vio impelido a tomar el liderazgo del cuerpo diplomático y comandantes de las flotas extranjeras; en consecuencia, tomó una drástica resolución, secundado por Spenser St. John y Tezanos de Pinto, decano del cuerpo diplomático.

Así aparece registrado en la correspondencia de la Legación Británica con el Foreign Office, en la que St. John informa: "… pudimos ver desde la estación de Miraflores incendios en todas las direcciones y que el pueblo de Chorrillos y la hermosa villa de Barranco estaban siendo gradualmente destruidos. …Las nuevas traídas por nuestros

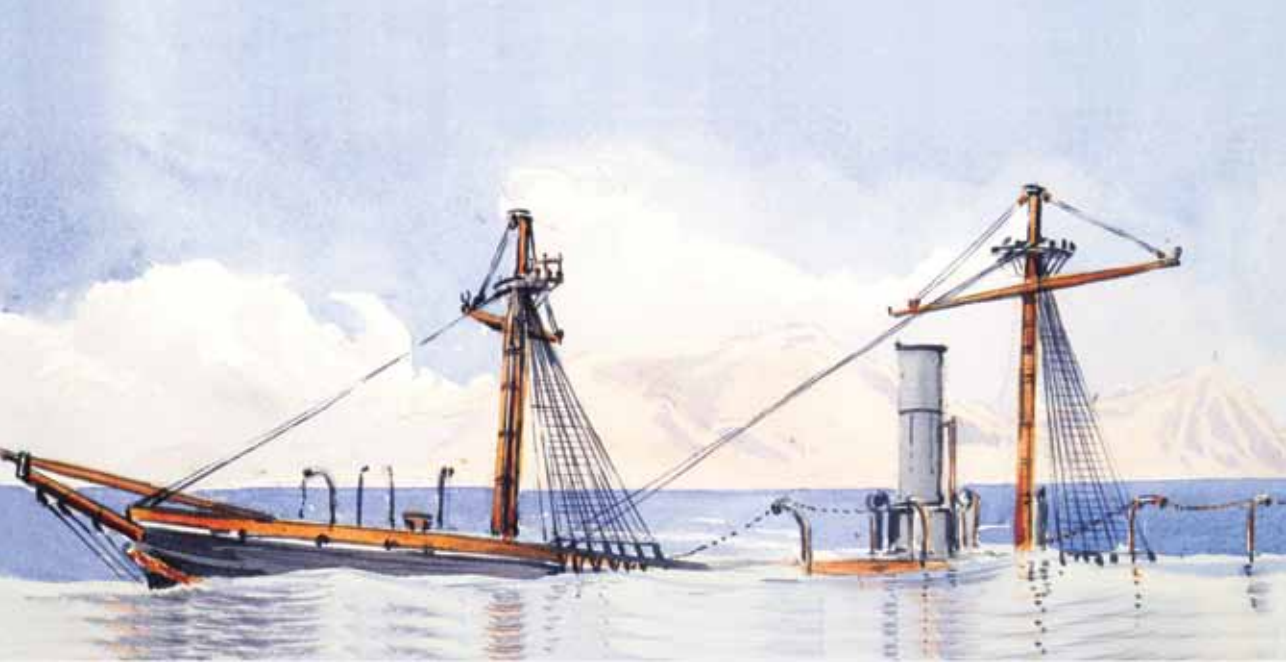
Destrucción de la corbeta *Unión* para evitar que cayera en manos chilenas. Acuarela. (Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).

El nuevo lugar de anclaje neutral más allá del río Rímac, a una distancia del Callao de alrededor de seis millas. San Cristóbal, Lima, Monte Rico Chico, Garibaldi (buque italiano). Acuarela. (Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).

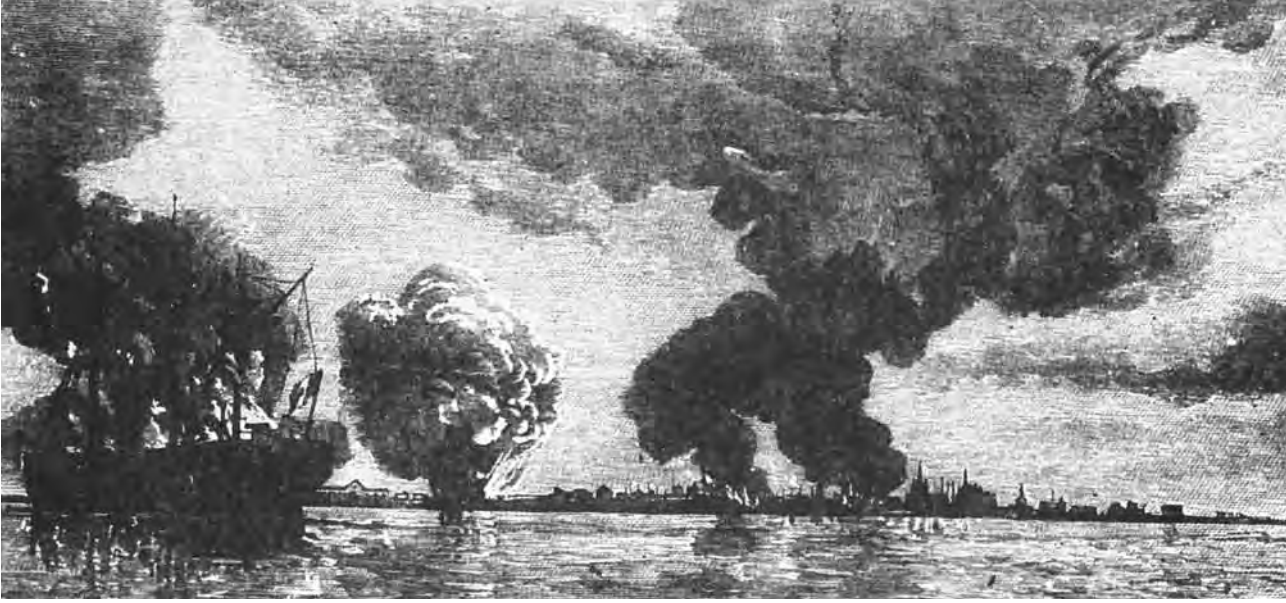








El palo de la *Unión*. La corbeta se hunde en aguas poco profundas, su proa y mástiles principales se pueden ver aún en pie. Acuarela. (Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).



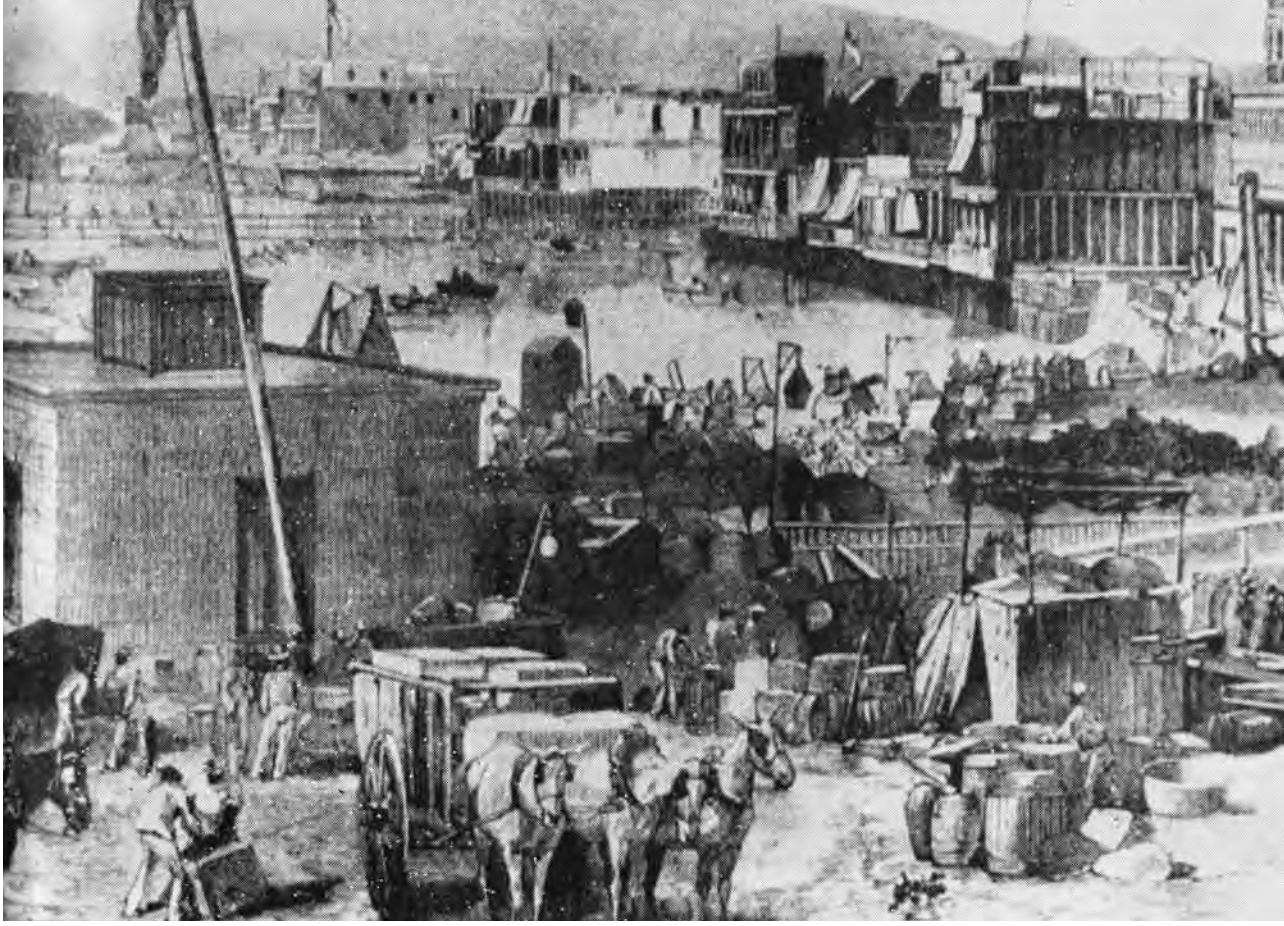
Destrucción de la armada peruana. Enterado de la derrota en Miraflores, el capitán de puerto del Callao capitán de navío Germán Astete, ordenó la destrucción y hundimiento de las naves peruanas: la corbeta *Unión*, el pontón *Atahualpa*, los buque-escuelas *Apurímac*, *Meteoro* y *Marañón* y los transportes *Rímac*, *Chalaco*, *Oroya*, *Talismán* y *Limeña*. (Reproducida de Celia Wu Brading. *Testimonios británicos de la ocupación chilena de Lima*. Lima, Editorial Milla Batres, 1986).

mensajeros nos confirmaron la opinión de que los chilenos querían tratar Lima tal como habían hecho con Chorrillos". El 15 a las cinco de la madrugada, antes de la reunión concertada con Baquedano para solicitar la tregua, en el curso de la reunión en la Legación británica antes de partir para la conferencia, expresa Spenser St. John: "…fue entonces cuando el almirante Stirling nos informó haber decidido manifestar a los generales chilenos que si durante su entrada a Lima atacaban ellos a las Legaciones o a ciudadanos neutrales en general, él podría tomar o hundir su flota. El almirante Du Petit Thouars estableció que actuaría como el almirante Stirling, lo que fue apoyado con similar declaración del comodoro Labrano de la Armada italiana". St. John, señala que, como ministro de Su Majestad en Lima, asumía la responsabilidad de esta decisión de Stirling, lo cual venía a constituir un llamado oficial para que este actuase. Informaba también que tanto el ministro francés, señor E. de Vorges, como el italiano, estuvieron de acuerdo, y más adelante los ministros alemán y norteamericano dieron las mismas seguridades[201].

Observa Wu que esta decisión acordada por unanimidad fue drástica e inclusive riesgosa, pero en ese momento se estimó que era la única y última alternativa para hacer desistir de sus intenciones a los generales chilenos. Añade que para Stirling, el liderazgo y responsabilidad que asumía no fue hecha a la ligera, pues sabía que exponía a todos los extranjeros y arriesgaba el prestigio de Gran Bretaña, que ya llevaba una carga de sentimiento antibritánico. Wu no llega a dar una respuesta a cómo encontrar una explicación al liderazgo de Gran Bretaña en estas negociaciones, cuando las simpatías de ese país se inclinaban hacia Chile, considerando los intereses británicos en la explotación salitrera. Pero lo cierto es que el imperio británico como la fuerza política más poderosa del mundo, con una flota que dominaba todos los mares, ejerció una presión decisiva en este crítico momento[202].

En efecto, en el curso de esa conferencia entre el jefe chileno y la delegación conformada por el decano del cuerpo diplomático, señor Tezanos Pinto, y ministros francés y británico, en la que se negociaban las condiciones para un posible acuerdo de paz, Spenser St. John le manifestó las medidas que tomaría la autoridad británica para proteger a los súbditos de Su Majestad. En palabras de St. John:

> "Habiéndome solicitado el señor De Vorges que yo llevase a cabo la mayor parte de la discusión, respondí a estos oficiales más o menos como sigue: Que estaba instruido por el gobierno de Su Majestad Británica a tomar cualquier medida necesaria para proteger a los súbditos de Su Majestad; … que el almirante Stirling y su oficialidad estaban ahora establecidos en la Legación para velar por nuestra seguridad y si es que esta se viera amenazada podría traer graves consecuencias para todos; que cuando hablaba por los ingleses, hablaba también a nombre de todos mis colegas, por todos los ciudadanos neutrales residentes en Lima, en la medida que estábamos actuando como uno solo"[203].



Evacuación del Callao y Lima ante la aproximación de la escuadra chilena. (Reproducida de Mariano Felipe Paz Soldán. *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Tomo III, Lima, Editorial Milla Batres, 1979).



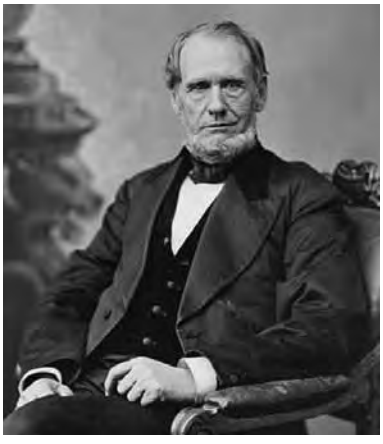
Sir Spencer Buckingham St John (1825–1910) De 1874 a 1884 fue cónsul y ministro residente de la Gran Bretaña en el Perú. (Reproducido de: http://www.occidentaldissent.com/wpcontent/uploads/2012/05/Spenser_Buckingham_St.John_.png)



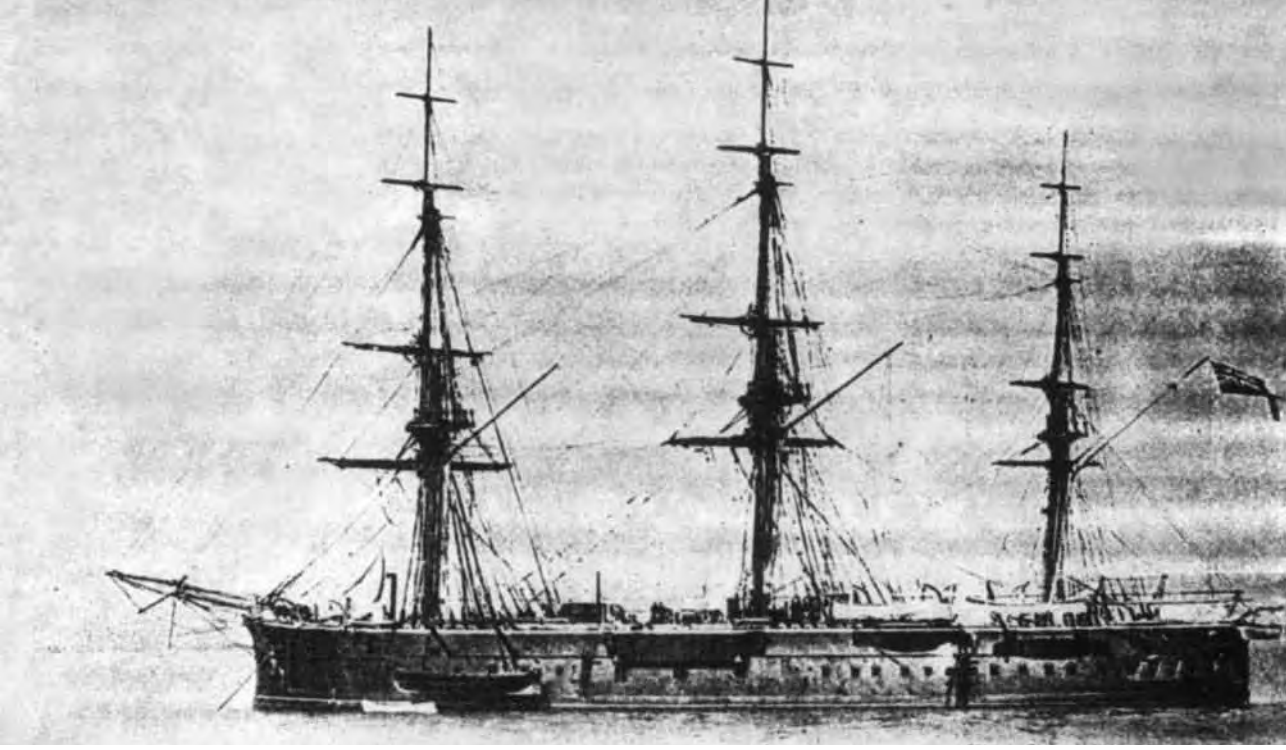
Almirante Bergasse du Petit Thouars (1832–1890) Comandante de la Escuadra francesa en el Pacífico. (Reproducido de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879–1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).



Almirante Labrano (1834–1896), comandante de la Armada italiana. (Reproducido de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).



Isaac P. Christiancy (1812–1890). Ministro norteamericano en Lima entre 1880 y 1881. (Reproducido de: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Isaac_P._Christiancy_-_Brady-Handy.jpg)



Buque de guerra británico HMS *Triumph*. El almirante Stirling había llegado al Callao el 21 de noviembre de 1880 con el blindado *Triumph*. Toda la fuerza naval inglesa en el Callao se encuentra bajo su mando. (Reproducida de Celia Wu Brading. *Testimonios británicos de la ocupación chilena de Lima*. Lima, Ed. Milla Batres, 1986).



Capitán de fragata William A. Dyke Acland, de la dotación del HMS *Triumph*, observador durante las batallas de San Juan y Miraflores, destinado al ejército chileno, rinde un valioso testimonio sobre los acontecimientos. (Reproducido de Celia Wu Brading. *Testimonios británicos de la ocupación chilena de Lima*. Lima, Editorial Milla Batres, 1986).

Durante dos horas conferenciaron con el general Baquedano para conseguir del jefe chileno las garantías que solicitaban. Dice St. John:

> "…estando ambos [Vorges y él] en el convencimiento de primero utilizar todos los medios posibles antes de caer en alguna amenaza directa. … Finalmente el general Baquedano entró solo en su tienda y nos dio su palabra de honor de que en caso de ser necesario atacar y tomar Miraflores, a esto no seguiría golpear más al enemigo; que podría emplazar a su caballería a fin de evitar que los soldados entrasen en Lima hasta que se hubiera dado la oportunidad a la ciudad para rendirse, ante lo que él podría ocupar la ciudad pero solo con algunos cuerpos de élite de las tres armas"[204].

Así, el general Baquedano se vio obligado a aceptar lo que le imponían las fuerzas internacionales, negarse hubiera equivalido a un suicidio.

Después se sucedieron los hechos de armas de Miraflores, y hubo que enfrentar ahora la toma de Lima y ver que las fuerza chilenas acataran lo convenido en la conferencia del día 15. El almirante Stirling, en su informe sobre los acontecimientos que precedieron a la entrada de las tropas chilenas, refiere que el día 15, después de la batalla de Miraflores, el teniente Brenton le informó que el ejército peruano había sido prácticamente desaparecido y que los chilenos se encontraban en Miraflores. A eso de las ocho de la noche, con el señor St. John se dirigió a palacio a buscar al ministro de Relaciones Exteriores, Francisco García Calderón, para convencerlo de que la única forma de salvar Lima era con una rendición incondicional. Sin embargo, el ministro no se hallaba en posición de tomar una decisión hasta hablar con el presidente, de quien no se sabía dónde se hallaba, empero, les dijo que les tendría una respuesta esa misma la noche.

Cuando se retiraban de palacio, se encontraron con los ministros de Francia e Italia, el almirante Petit Thouars y el comodoro italiano; en delegación, decidieron reunirse con el alcalde de Lima, Rufino Torrico, quien convino en que la única manera de salvar la capital era ofrecer una rendición incondicional y como alcalde de la ciudad asumía la responsabilidad de plantear estos términos al general Baquedano.

Aproximadamente a las once de la noche, el teniente Brenton junto con el teniente Roberyot de la marina francesa y el teniente conde Royck de la marina italiana, fueron comisionados, premunidos con una bandera de tregua, para solicitar una entrevista al general Baquedano, al mismo tiempo que pedirle que no movilizara sus tropas sobre la capital hasta después de la conferencia.

El domingo 16 de enero, a la una de la tarde, partió de Lima rumbo a los cuarteles chilenos, la delegación conformada por el almirante Abel Bergasse Du Petit Thouars, jefe de la flota francesa anclada en el Callao, el almirante J. H. Stirling, el comodoro italiano G. Labrano, el señor E. de Vorges enviado extraordinario y ministro de Francia, el señor Spenser St. John ministro residente de Gran Bretaña y el alcalde

de Lima Rufino Torrico. Ya en el cuartel general, fueron recibidos por el general Baquedano, comandante en jefe de las fuerzas chilenas, quien se encontraba acompañado del general Vergara, ministro de Guerra, el agente diplomático del gobierno chileno Eulogio Altamirano, el señor Godoy, el general Maturana, jefe de Estado Mayor y el secretario M. R. Lira. La delegación pidió una conducta y normas civilizadas para con la ciudad rendida; el señor Torrico, luego de una corta discusión, accedió a la rendición incondicional de Lima.

Se redactó un acta de capitulación por duplicado, la cual fue firmada por todos los asistentes.

Refiere Stirling que toda la noche del 16 y el lunes 17 de enero, la ciudad, donde ahora no había ninguna autoridad constituida, fue presa del saqueo de la plebe, se sucedían los disparos, explosiones e incendios[205].

19.7 ENTRADA A LIMA

El 17 de enero las tropas del ejército chileno hicieron su ingreso a la capital del Perú, marchando ordenadamente por las calles de Lima con dirección al Palacio de Gobierno[206]. Ante el silencio sepulcral de su población, la bandera de Chile fue izada en Palacio de Gobierno, donde permaneció hasta el 23 de octubre de 1883. Si bien en este tiempo no se produjo la destrucción de edificios, sí la incautación de los objetos valiosos de la ciudad, tanto públicos como privados, además, todo el material bélico fue trasladado a Santiago. A las iglesias se les incautaron ornamentos y joyas. El peor acto de saqueo se realizó en la Biblioteca Nacional, donde hallaron 56 127 volúmenes, de los cuales dejaron tan solo 738, tal vez porque se encontraban en mal estado. Se llevaron, pues, el 98,68 % de su existencia. El local de la Biblioteca fue convertido en cuartel de caballería.

A la par, el comando de las fuerzas de ocupación exigía a las familias con altos recursos cupos mensuales, bajo la amenaza de incendiar y destruir sus propiedades, llegando en una oportunidad a reunir un millón de dólares. Esto se prolongó durante ocho meses.

Durante la ocupación se produjeron ejecuciones, en represalia por la muerte de algún soldado chileno. Estas ejecuciones se llevaban a cabo en la plazuela de la Salud y en la de San Lázaro en el Rímac.

19.8. INTERVENCIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS EN EL CONFLICTO

El Perú, luego de ser ocupada Lima, sin ejército y sin marina, puso sus expectativas en las negociaciones diplomáticas, que pasaron a tener



Desfile en la Plaza de Armas en la víspera de la toma de Lima.
(Reproducida de Rubén Vargas Ugarte, S. J. *Historia general del Perú.* Tomo X. Lima, Editor Carlos Milla Batres, 1971).



La Municipalidad de Lima en la que el alcalde Rufino Torrico, después de las derrotas de San Juan y Miraflores, representó a la única autoridad. (Reproducida de Rubén Vargas Ugarte, S. J. *Historia general del Perú.* Tomo X, Lima, Editor Carlos Milla Batres, 1971).



Rufino Torrico (1833-1920). Alcalde de Lima.
Asumió la responsabilidad de plantear al general Manuel Baquedano, jefe de las fuerzas de ocupación, los términos de una rendición (Reproducido de Carlos Milla Batres, *Diccionario histórico y biográfico del Perú*, Tomo IX, Lima, 1986).

Primera división del ejército invasor chileno en el Jirón de la Unión. Las casas comerciales ostentan banderas neutrales. (Reproducida de Carlos Milla Batres, *Diccionario histórico y biográfico del Perú.* Tomo IX, Lima, 1986).



General de división Manuel Baquedano (1823-1897). Comandante en jefe del Ejército chileno al mando de las fuerzas de ocupación. (Reproducido de: Augusto Pinochet Ugarte. *Historia ilustrada de la Guerra del Pacífico*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1979).

La Guardia Urbana en Lima, ante el Palacio de la Exposición. Después de los desmanes de la plebe, restauró el orden para el ingreso disciplinado del ejército chileno. (Reproducida de: Renzo Babilonia. *La guerra de nuestra memoria: Crónica ilustrada de la Guerra del Pacífico, 1879-1884*. Lima, 2009).



La bandera de Chile flamea en el Palacio de Gobierno. (Reproducida de: *Álbum gráfico militar de Chile: Campaña del Pacífico*. Santiago de Chile, 2008).

un lugar preponderante en la solución del conflicto. Tanto Chile, como Bolivia y Perú esperaban lograr las mejores condiciones para cada uno de ellos.

Chile desde su posición predominante, buscaba la desmembración de los territorios de Bolivia y Perú, en beneficio propio, a fin de tener el control de los recursos salitreros y su industria. Perú y Chile, a pesar de estar aliados por un tratado, no presentaban un frente de conjunto para negociar con Chile; cada uno presentaría alternativas en beneficio propio, teniendo en cuenta que las posiciones de los gobiernos de Bolivia y Perú fueron variando con el curso de los años y sus gobernantes.

De otro lado, Estados Unidos buscaba un rol protagónico en las negociaciones, a pesar de que sus representantes no supieron mantener la debida distancia de los acontecimientos que se sucedían conforme evolucionaba el conflicto.

Con Lima ocupada por el ejército chileno, y con el mandatario representativo del poder ejecutivo, Piérola, ausente, después de que marchara al interior del país, los jefes de las fuerzas invasoras buscaban la pronta conformación de un gobierno con la finalidad de iniciar las conversaciones de paz y hacer respetar sus triunfos militares.

Por lo anterior, y tratando de acabar con la acefalía política reinante en el país, se reúne un grupo de notables limeños a fin de evaluar la situación y ver quién podría ser la persona idónea para conducir los destinos del país. La junta acordó "constituir un gobierno provisional, unipersonal, sujeto a la Constitución de 1860"[207], Es así que el 22 de febrero de 1881 se realiza una junta a la que asisten alrededor de 140 personas de los sectores de las clases altas, quienes eligen por amplia mayoría, presidente de la República, a Francisco García Calderón. El gobierno se instala solemnemente el 12 de marzo de 1881, con la juramentación del presidente en el pueblo de la Magdalena, que se reconoce como zona neutral y sede del nuevo gobierno.

Con un nuevo gobierno representando los poderes del Perú, el último Congreso recibe nueva existencia legal y es convocado a sesiones extraordinarias en la Escuela de Clases de la villa de Chorrillos, que se reconoce como recinto congresal, declarado zona neutral por las autoridades de la ocupación. El 15 de mayo se reúnen 32 miembros del Congreso que había cesado en 1879. El Ejecutivo mandó practicar elecciones para llenar 17 curules vacantes correspondientes a otras tantas provincias. Aunque Basadre no deja de señalar que "En realidad, salvo en la costa ocupada por el ejército chileno, no había una sola población sujeta al régimen de la Magdalena cuando se instaló la legislatura de Chorrillos"[208].

Con el *quórum* completo, ambas Cámaras sesionan como Congreso en Chorrillos el 10 de julio. Confirma los poderes otorgados a García

Calderón, quien ejercería las funciones de presidente provisorio de la República, con arreglo a la Constitución de 1860, hasta que pudiesen realizarse las elecciones para elegir a quien lo reemplazase. García Calderón, en su mensaje presidencial manifestó que: "la guerra no puede continuarse por la falta de medios para llevarla a cabo; y por consiguiente la paz es necesaria". En conformidad a lo aseverado, el Congreso, en sesiones secretas, autorizó a García Calderón para que negociara la paz conforme a la Constitución de 1860, la cual prescribía se mantuviese la integridad territorial del país[209].

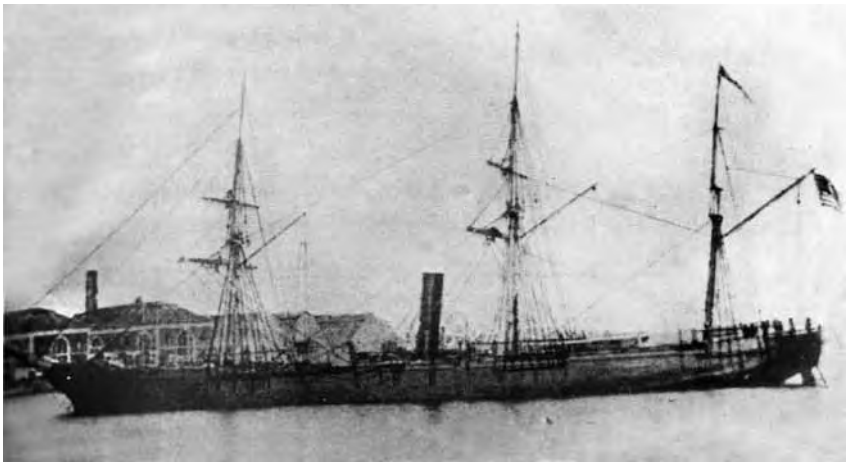
La superioridad chilena aceptó con beneplácito el nuevo gobierno elegido, pues se podía contar ahora con una autoridad reconocida con la cual negociar los términos de la paz; albergaba además la esperanza de que este fuera favorable a aceptar las condiciones que ellos querían imponer, como eran: "cesión territorial desde la quebrada de Camarones hacia el sur; pago de millones por gastos de guerra y varias garantías"[210].

Sin embargo, el gobierno peruano a pesar de sufrir la presión y el acoso de las autoridades de las fuerzas invasoras se negó repetidamente a aceptar las condiciones que pretendía imponer el antagonista. García Calderón, animado por el apoyo inicial de Estados Unidos, basándose en la Constitución de 1860, que excluía la cesión de territorio, se negó a aceptar la entrega de Tarapacá. A cambio ofrecía compensaciones monetarias, que eran respaldadas por el Congreso reunido en Chorrillos. Ante esta situación, los chilenos procedieron a clausurar el Congreso.

19.8.1 La mediación norteamericana

Estados Unidos tempranamente había buscado interceder en la guerra, debido a que los salitreros chilenos estaban relacionados con intereses particulares ingleses; esta era la razón de que los representantes norteamericanos estuvieran más cercanos a las pretensiones de los aliados que a las exigencias de Chile.

El 22 de octubre de 1880 se produce la primera reunión de paz, propiciada por el secretario de Estado norteamericano William Evarts, a bordo de la fragata norteamericana *Lackawanna* estacionada en Arica. En estas conversaciones se reunieron los plenipotenciarios de los tres países. Asistieron Antonio Arenas y Aurelio García y García, por Perú; Mariano Baptista y Juan Crisóstomo Carrillo, por Bolivia; Eulogio Altamirano, Eusebio Lillo y José Francisco Vergara, por Chile. Por la parte americana, Thomas Osborn, ministro americano en Santiago de Chile, Isaac P. Christiancy, ministro americano en Lima, y Charles Adams, representante de Estados Unidos en Bolivia.



Fragata *Lackawanna*, buque de guerra norteamericano estacionado en Arica en el que se desarrolló el 22 de octubre de 1880 la primera reunión de paz convocada por el secretario de Estado norteamericano William Evarts. (Reproducida de Carlos Milla Batres, *Diccionario histórico y biográfico del Perú*. Tomo I, Lima, 1986).



James Abram Garfield (1831-1881), Presidente de los Estados Unidos. Apoyaba la causa peruana de mantener su integridad territorial. (Reproducido de: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:James_Abram_Garfield,_photo_portrait_seated.jpg)



James G. Blaine (1830-1893). Secretario de Estado del presidente Garfield. Con la defensa de la doctrina Monroe, buscaba asentar la influencia norteamericana en el continente. (Reproducido de: http://en.wikipedia.org/wiki/James_G._Blaine).



Thomas A. Osborn (1836-1898). Ministro norteamericano en Santiago de Chile. Promovió la mediación norteamericana para alcanzar la paz en el Pacífico. (Reproducido de: http://en.wikipedia.org/wiki/File:ThosAOsborn.gif)



Mariano Baptista (1832-1907) junto con Crisóstomo Carrillo conformó la delegación boliviana en las conferencias en el *Lackawanna*. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Antonio Arenas (1808-1891). Abogado, jurista y político peruano. Representó al Perú en las conferencias de Arica (Reproducida de Carlos Milla Batres, *Diccionario histórico y biográfico del Perú*. Tomo I, Lima, 1986).



Capitán de navío Aurelio García y García (1834-1888). Plenipotenciario por el Perú en las conferencias de paz. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).



Eulogio Altamirano (1835-1903). Militar, político y abogado chileno, presente en las conferencias de paz en Arica. (Reproducido de: Mario Barros. *Historia diplomática de Chile*. Barcelona, Ediciones Ariel, 1970).



Eusebio Lillo (1826-1910). Secretario de la delegación chilena a las conferencias de Arica y agente confidencial del presidente Santa María ante el gobierno boliviano. (Reproducido de: Mario Barros. *Historia diplomática de Chile*. Barcelona, Ediciones Ariel, 1970).



José Francisco Vergara (1833-1889). Ministro de Guerra de Chile, asistió a las conferencias de Arica. (Reproducido de: Mario Barros. *Historia diplomática de Chile*. Barcelona, Ediciones Ariel, 1970).



General Stephen Hurlbut (1815-1882). Ministro plenipotenciario de Estados Unidos en el Perú. Traía la misión de no permitir el cercenamiento territorial del Perú. (Reproducido de Carlos Milla Batres, *Diccionario histórico y biográfico del Perú*. Tomo V, Lima, 1986).

Chile buscaba obtener compensaciones por su victoria naval y militar, para lo cual buscaba la cesión de territorios de sus antagonistas, respondiendo a sus ambiciones económicas y connotaciones estratégicas, lo que le permitiría "un próspero futuro salitrero y una predominante posición geopolítica en el Pacífico Sur"[211].

Las exigencias eran: al norte, la cesión territorial desde Camarones; al este, cesión hasta la línea de separación andina entre Bolivia y Perú; pago a Chile de veinte millones de pesos; devolución de las propiedades a los ciudadanos chilenos; devolución del transporte *Rímac*, disolución de la Alianza Perú–Boliviana; no artillar Arica, conservar cautivas Moquegua, Tacna y Arica hasta que terminasen las condiciones anteriores.

Por el lado de Perú y Bolivia, solicitaban la devolución de los territorios que se encontraban en su posesión al 14 de febrero de 1879; entrega de las naves *Huáscar* y *Pilcomayo*; indemnización de los daños sufridos y los gastos que había causado la guerra. Quizá estos pedidos se hicieron viendo la posibilidad de negociación, sin tener en cuenta, como luego se demostraría, que Chile no tenía intención de variar sus condiciones.

Mientras se daban las conversaciones, Chile persistió con uno de sus objetivos, acabar con la Alianza Perú–Boliviana; ofrecieron a Bolivia "unirse a Chile contra el Perú para arrebatar a este país los territorios que quedaban al sur del río Sama: Tarapacá para Chile y Tacna y Arica para Bolivia"[212]. Bolivia rechazó esta desleal propuesta, sosteniendo que no llegaría a ningún acuerdo sin la participación del Perú, posición que mantendría hasta el final de la guerra.

Como Percy Cayo sostiene, estas conversaciones estuvieron destinadas al fracaso, en gran manera debido al poco celo e interés que pusieron los representantes del gobierno americano[213].

Así informó Lino de la Barrera, comandante del *Chalaco,* sobre el desarrollo de las conversaciones[214]:

> "El día 1º de octubre después de recibir instrucciones verbales de S. E. el Jefe Supremo zarpé del Callao en el buque de mi mando a las 5.30 p.m. conduciendo a los SS. Plenipotenciarios Sr. Dn. Antonio Arenas y capitán de navío Dn. Aurelio García y García y su respectiva comitiva. Al encontrarme entre los buques neutrales recibí orden de los SS. Ministros para fondear al costado de la corbeta de guerra norteamericana *Lackawanna* lo que efectué, permaneciendo hasta las 6 a.m. del siguiente día que zarpé en convoy con ella en dirección al puerto de Mollendo donde llegamos el 5 en la mañana.
>
> Se recibió a bordo la Legación Boliviana compuesta de dos SS. Plenipotenciarios, dos secretarios, un edecán adjunto, y sirvientes en cuyo puerto estuvimos hasta el día 19 en que recibí orden para salir con dirección al de Arica adonde llegué, a las 5 p.m. del siguiente día.
>
> El 28 después de haber tenido los SS. Ministros tres conferencias a bordo de la corbeta *Lackawanna* zarpamos y después de haber desembarcado en el puerto de Mollendo a la Legación Boliviana y al Sr. Ministro de los Estados Unidos cerca del Gobierno de la República de Bolivia que venía a bordo desde

el puerto de Arica, dejamos Mollendo ambos buques navegando en convoy hasta el puerto del Callao donde hemos llegado a las 8 a.m. del día de hoy sin haber tenido novedad alguna durante la navegación.

Lo que me es honroso poner en conocimiento de US. en cumplimiento de mi deber.– Fdo. *LINO DE LA BARRERA*.– Callao, noviembre 1º de 1880. Elévese.– *GARCÍA*".

Ante la intransigencia de Chile, los aliados pasaron de la mediación a la búsqueda de un arbitraje diplomático, con la esperanza de que los oficios de un árbitro pudieran hacer disminuir las exigencias del vencedor, quien a su vez estaba dispuesto a aceptar un arbitraje, con la idea de que por este medio conseguiría sus aspiraciones.

Estados Unidos manifestó a través del ministro Osborn que no esperaba convertirse en árbitro, pero sí lo haría a solicitud de las partes. Chile nunca lo hizo, por lo que las negociaciones finalizaron el 27 de octubre de 1880. Estas conversaciones mostraron las posiciones iniciales de los tres países involucrados, las mismas que se fueron modificando con el correr de los meses y que a su vez explican los intentos de Perú y Bolivia para obtener un acuerdo de paz decoroso y la razón de su fracaso.

En marzo de 1881, James G. Blaine fue nombrado secretario de Estado; el general Stephen Hurlbut, íntimo amigo de Blaine fue nombrado ministro norteamericano en Lima, reemplazando a Christiancy. En opinión de Blaine, Chile estaba apoyado por Inglaterra, por lo que se podía presumir el establecimiento del monopolio británico en el subcontinente del sur a través de Chile; le interesaba además la defensa de la doctrina Monroe, ya que Estados Unidos buscaba asentar su influencia geopolítica y económica en el continente americano.

El representante Stephen Hurlbut trató de establecer un acuerdo con el gobierno provisorio de la Magdalena, por el cual el Perú le cedería a Estados Unidos una base naval en Chimbote donde sus barcos cargasen carbón, además del ferrocarril que conectaba el puerto con las minas de carbón del interior. De esta manera, pensaba Hurlbut, Estados Unidos afianzaría su presencia en la región. Sin embargo, este arreglo no fue aprobado por el gobierno americano por razón de que se había celebrado "sin instrucciones y sin permiso"[215] y comprometía su intercesión, ya que semejante acuerdo implicaba que no habría imparcialidad, y su posición diplomática ya venía sufriendo continuos replanteamientos tratando de mantener su neutralidad frente a los actores de este conflicto.

También se opusieron a la prisión de García Calderón. Eran conscientes de que sin modificaciones sustanciales de las posiciones de Chile, Perú y Bolivia no se lograría nada. Blaine, enterado de la expatriación de García Calderón, ordenó a Hurlbut que siguiera reconociendo el gobierno provisional.

Por discrepancias con Washington, Hurlbut, es reemplazado por William Trescott. Empero, Hurlbut fallece en Lima el 27 de marzo de 1882. Para representante en Chile es acreditado el hijo del secretario de Estado Blaine, Walter Blaine. Las instrucciones para ambos repudiaban el derecho de conquista y manifestaban que Estados Unidos no podía consentir que Chile exigiese por la fuerza una cesión territorial como base previa para acordar la paz y expresaban que el producto anual de Tarapacá constituía ya de por sí el equivalente de una indemnización de guerra[216].

La política americana sufre un viraje con el asesinato del presidente Garfield, quien es reemplazado por Chester Arthur. Por lo anterior, se suscribe un protocolo en Viña del Mar el 11 de febrero de 1882 entre Trescott y Balmaceda, en el que se establecen tres puntos fundamentales: 1. La cesión incondicional de Tarapacá; 2. Ocupación por diez años de Tacna y Arica, al término de los cuales se abonaría a Chile veinte millones de pesos. 3. Cesión de ese territorio a Chile si el Perú se negaba a pagar dicha cantidad.

Lo anterior no fue ratificado por el gobierno de Estados Unidos, porque se consideraron excesivas las pretensiones chilenas, por lo cual Santiago dio por concluido el papel del mediador americano; esto hizo que el Perú viera con recelo, su papel mediador.

Por otra parte, tanto García Calderón, como Montero, en más de una ocasión habían manifestado que la cesión de Tarapacá era inevitable si se quería dar por finalizado el conflicto.

19.9 LIZARDO MONTERO: GOBIERNO PROVISORIO

Visto por los chilenos que el gobierno provisional no actuaba de acuerdo a sus intereses, clausuró el Congreso de Chorrillos el 23 de agosto de 1881. García Calderón, intuyendo que sería tomado prisionero, se reunió el 29 de setiembre con los miembros del Congreso, con el fin de designar a su sucesor. Resultó elegido el contralmirante Lizardo Montero, quien aceptó la designación el 23 de octubre. García Calderón fue tomado prisionero el 6 de noviembre del mismo año. Cáceres, que había desconocido el gobierno de Piérola, luego de algunas dudas se plegó a Montero el 24 de enero de 1882, en una junta de guerra celebrada en Jauja.

Por otro lado, Piérola, principal obstáculo para lograr la unidad política del país, había sido desconocido por el ejército el 8 de octubre en Arequipa; Cáceres un mes después hacía lo mismo. Ante esto, Piérola renunció a la presidencia el 28 de noviembre, con lo que "facilitó las cosas al punto que todos los sectores nacionales parecían converger en la unificación"

Montero necesitaba establecer urgentemente una base geográfica desde la cual pudiera administrar las zonas no ocupadas. La tuvo primero en Cajamarca y luego en Huaraz. En Cajamarca asumió el mando el 15 de noviembre de 1881. Su gobierno estuvo conformado por el Dr. Juan Manuel Arbayza, presidente del Consejo de ministros y ministro de Justicia; Dr. Mariano Álvarez, de Relaciones Exteriores; Jesús Elías de Gobierno y Policía; coronel Francisco García León, de Guerra y Marina; Dr. Manuel María Rivas, de Hacienda y Comercio. Meses después, Álvarez y García León habrían de ser deportados a Chile. Este gabinete acompañó a Montero cuando se trasladó a Huaraz y persistiría en el cargo hasta que el gobierno se estableció en Arequipa[217].

En abril de 1882, el ministro norteamericano William Trescott acudió a Huaraz para entrevistarse con Montero, con la intención de negociar la paz. Dice Basadre que, en ese momento Trescott se inclinaba por una tregua que reconociera a Chile el dominio de Tarapacá y la posesión de Tacna y Arica hasta que el Congreso peruano determinase su suerte definitiva. El diplomático americano confiaba que en el ínterin se harían viables las bases del Protocolo de Viña del Mar que había él firmado con Balmaceda.

En esta reunión entre Montero y Trescott se expusieron nuevamente las condiciones de la Cancillería chilena: cesión definitiva de Tarapacá y ocupación, aún por determinarse el tiempo, de Tacna y Arica. En este momento el jefe de Estado se resignaba a la pérdida Tarapacá, pero se negó a ceder Tacna y Arica. La misma posición pondría de manifiesto en sus reuniones con el político boliviano Juan Crisóstomo Carrillo en mayo de 1882.

En la entrevista con el ministro americano, Montero insistió mucho en que Chile debía reconocer su gobierno. Cuando Trescott estuvo de regreso en Lima, gestionó este reconocimiento ante Lynch y el diplomático chileno Novoa, sin conseguirlo. Persistiendo en su tesis de la tregua, pidió que permitiese a Montero reunir un Congreso en Arequipa, aunque insistió sobre este punto, tampoco logró persuadir a los chilenos[218].

Montero, ante el avance del ejército chileno y el aumento del grupo pacifista del norte a cuya cabeza estaba el general Iglesias, se vio forzado a mudar la sede de su gobierno, estableciéndose en Arequipa el 31 de agosto de 1882. El 4 de setiembre declaró a esta ciudad capital de la República.

Ese mismo día aceptó la renuncia del gabinete que lo acompañó en Cajamarca y Huaraz, siendo nombrado jefe del mismo el capitán de navío Camilo Carrillo y ministro de Gobierno. Los otros ministros eran: Manuel María del Valle en Relaciones Exteriores; Epifanio Serpa en Justicia; Juan Francisco Oviedo, en Hacienda; coronel Manuel Velarde



Contralmirante Lizardo Montero (1832-1905). Presidente Provisorio del Perú de 1881 a 1883. (Reproducido de: Renzo Babilonia. *La guerra de nuestra memoria: Crónica ilustrada de la Guerra del Pacífico, 1879-1884*. Lima, 2009).



Manuel Melitón Carvajal (1845-1935). Director general de Guerra y Marina del gobierno de Montero. (Reproducido de: David P. Werlich. John R. *Tucker, almirante del Amazonas*. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 2010).

en Guerra y Marina. El coronel Belisario Suárez fue nombrado jefe del Ejército del Sur. Se remitió al Cuerpo Diplomático, residente en Lima, una circular en la que se exponían los objetivos del gobierno provisional y al que definía como "único, real y autentico del Perú".

En breve tiempo se produjeron cambios en este gabinete. Así, Manuel María del Valle no llegó a hacerse cargo de la cartera de Relaciones Exteriores, en su lugar se designó a Mariano Nicolás Valcárcel, y José Miguel Vélez reemplazó a Serpa.

A comienzos de 1883 Carrillo deja su ministerio y es reemplazado por el coronel Velarde. Para Guerra y Marina se nombra a Belisario Suárez. El 29 de mayo, por diferencias con el Congreso, se retiran los coroneles Velarde, Suárez y el doctor Oviedo. Valcárcel pasa a ocupar la presidencia del Consejo de Ministros, reteniendo el despacho de Relaciones Exteriores, y son nombrados el doctor Federico Herrera en Gobierno, el coronel Juan Ibarra, de Guerra y Marina; Ladislao de la Jara, es nombrado de Hacienda y Suárez, jefe del Estado Mayor General del Ejército.

En su calidad de tarapaqueño el ministro de Guerra, presenta su renuncia el 28 de junio, aduciendo que no puede firmar la cesión de Tarapacá a Chile; se le contesta que dicho acto sería en caso extremo, pero renuncia irrevocablemente el 18 de julio. Fue reemplazado por el capitán de navío Manuel A. Villavisencio. Este gabinete estuvo en funciones hasta su disolución en víspera de la entrada de los chilenos a Arequipa el 25 de octubre de 1883.

Este consejo realizó cuarenta y ocho sesiones, donde el tema central era la factibilidad y condiciones de paz con Chile. Eran conscientes de la pérdida inevitable de Tarapacá y contrarios a la venta de Tacna y Arica.

En estas circunstancias, la posición de Estados Unidos, que antes del asesinato del presidente Garfield favorecía los arreglos de una paz sin cesión de territorios, cambió desde mediados de 1882.

19.10 EL PAPEL DE CORNELIUS A. LOGAN

Aparece en el escenario político Cornelius A. Logan, ministro de Estados Unidos en Santiago, quien trató de convencer a García Calderón de las ventajas que traerían para el Perú la entrega de Tarapacá y la venta de Tacna y Arica. Es así que el 13 de noviembre de 1882 le escribe en este sentido al gobierno de Montero.

La carta fue leída íntegramente en la sesión del 21 de diciembre y estaba llena de mezclas de ruegos y amenazas, falacias y medias verdades; al final de la misma Logan solicita a Montero que inmediatamente envíe una nota a García Calderón para que acepte las condiciones de Chile. La misiva fue contestada prestamente, haciéndole saber que las

negociaciones debían seguir con el presidente (García Calderón) que se encontraba prisionero en Santiago.

Asimismo, se remita una carta a García Calderón firmada por Mariano Nicolás Valcárcel, manifestándole que actúe como le parezca conveniente, agregando que los miembros del gobierno no estaban de acuerdo en ceder Tacna y Arica, ni aun a título de venta.

La primera semana de enero de 1883 se comprobó que dicha carta había sido publicada en un periódico de Panamá antes que el Gobierno Provisorio la hubiera recibido en Arequipa. Según el historiador Tomás Caivano, la carta fue preparada de acuerdo y consultada con el ministro de Relaciones de Exteriores de Chile.

Ante esta actitud de Logan, el gobierno peruano pidió al ministro peruano en Washington, Elmore, que gestionase la desaprobación de la conducta de Logan por parte de su gobierno.

19.11 REUNIÓN DEL CONGRESO EN AREQUIPA

El gobierno con sede en Arequipa convocó a elecciones de senadores y diputados el 14 de octubre de 1882. Lo hace teniendo en cuenta el movimiento revolucionario iniciado en el norte, que encabeza Miguel Iglesias, y por otro lado la ruptura de las negociaciones privadas de paz iniciadas en Santiago. La actitud de Iglesias fue duramente censurada por el Consejo de Ministros, al punto que fue borrado del escalafón militar y privado de sus "goces, prerrogativas y derechos" y hasta sería juzgado por delito de traición a la Patria por un Consejo de Guerra.

La víspera del inicio de las sesiones del Congreso, en una tormentosa sesión del Consejo de Ministros en que se acusó a Montero de tratar de favorecer a militares amigos suyos en el Congreso, con el fin de lograr un cambio de gobierno con la eliminación de la presidencia de García Calderón. Al final primó la cordura, dejando de lado intereses personales.

El 22 de abril de 1883 se inauguraron las sesiones del Congreso de Arequipa. Montero en su mensaje a los parlamentarios se percibió una crítica a los Estados Unidos por las gestiones realizadas por Logan; mencionaba que el Perú en varias ocasiones había buscado la paz, pero las condiciones que se había tratado de imponer eran exageradas: impedían cualquier posibilidad de negociación. Consideraba que el gobierno ejercía su autoridad a lo largo de todo el territorio, sin tener en cuenta que los grupos pacifistas liderados por Iglesias iban en aumento, con el abierto beneplácito de Chile.

Además, había que considerar que la extensión territorial que ocupaban los chilenos hacia que la efectividad del gobierno provisional fuera más bien nominal.

La misión del nuevo Congreso estuvo abocada a pronunciarse sobre las condiciones de paz. Al igual que Montero y sus ministros, los senadores y diputados estaban convencidos de que la pérdida de Tarapacá era ya irremediable, mas consideraban un deber indiscutible luchar por la retención de Tacna y Arica.

Luego de largas discusiones acerca de la cesión de Tarapacá, se realizó la votación el 19 de junio de 1883. Votaron en contra 13 senadores y 25 diputados y a favor 16 senadores y 51 diputados. Si bien la votación fue secreta, esta fue publicada en el diario La Patria de La Paz por el senador de La Libertad, Antonio Garatea. El Consejo de Ministros en su reunión del 26 de julio consideró como muy grave la infidencia cometida por el parlamentario y ordenó que se le pusiese en prisión con incomunicación y se le sometiera a un Consejo de Guerra.

El 23 de junio el Congreso aprobó una ley por la que se autorizaba al gobierno a negociar la paz con Chile bajo la premisa de la cesión de Tarapacá. Con la dación de esta ley el Congreso dio por concluidos sus objetivos principales, previamente antes de disolverse ratificó los nombramientos de García Calderón y Montero y eligió como segundo vicepresidente al general Andrés A. Cáceres.

Si bien se admitía la imposibilidad de continuar la guerra, Montero no se resignaba a renunciar a toda forma de resistencia armada. El Gabinete, pensando en la indomable decisión de Cáceres, tuvo muchas ideas en la forma de adquirir armas en Europa a través del ministro Rosas, par traerlas para traerlas al Perú, vía Argentina y Bolivia, lo cual implicaba también delicados trámites. Se realizaron empréstitos con los señores Paz y Roselló de Buenos Aires y la intervención de los señores Uriburu y López permitió acelerar la remisión de las armas. Lamentablemente, el agente peruano Cesáreo Chacaltana encontró serios problemas para enviar los cuatro mil rifles y ochocientos mil cartuchos que ya se encontraban en la aduana de Rosario, el 6 de julio de 1883.

Hacia el 11 de octubre, cuando se estaba a dos semanas de disolverse el gobierno, se comprobó que las armas seguían en el mismo lugar por falta de recursos económicos. Faltaba dinero y el representante del gobierno en Francia no contaba con los cuatro o cinco mil libras esterlinas para cubrir los gastos de transporte entre Rosario y el puerto lacustre boliviano de Chililaya, hoy puerto Pérez.

19.12 LA OCUPACIÓN DE AREQUIPA POR EL EJÉRCITO CHILENO

La actitud de los arequipeños tuvieron frente al enemigo se ha convertido en un tema sumamente espinoso dentro de la historiografía peruana. Por un lado, tenemos quienes sostienen que la ciudad del



Francisco García Calderón (1834-1905). Después de la ocupación un grupo de notables lo eligió como Presidente Provisional, cuyo gobierno estableció su sede en el pueblo de Magdalena, que los chilenos reconocieron como territorio libre. (Reproducido de: Renzo Babilonia. *Recuerdos de una guerra*. Lima, 2010).



General Miguel Iglesias (1830-1909). El 31 de agosto de 1882, Iglesias exige la paz con el Manifiesto de Montán. El 1 de enero de 1883 es nombrado Presidente Regenerador, con plenos poderes para negociar la paz. (Reproducido de Carlos Milla Batres, *Diccionario histórico y biográfico del Perú*. Tomo V, Lima, 1986).

Misti abrió inexplicablemente sus puertas al invasor, desmintiendo una larga tradición de altiva autonomía; y hay quienes afirman que fue el gobierno de Montero, ante el desconcierto del pueblo, quien huyó vergonzosamente, facilitando con su indecisión la entrada del ejército chileno.

En casos como estos, la responsabilidad se distribuye entre ambas partes, aunque probablemente en desigual medida, pero alcanza a todos.

En Arequipa en 1883, ni el contralmirante Montero fue un hombre nefasto que buscaba un pretexto para darse a la fuga, ni el pueblo de Arequipa se acobardó ante la próximidad del enemigo. Tampoco el alto mando mostró la firmeza y coordinación que se necesitaba, ni el pueblo tuvo como única divisa el pelear con ardiente valentía que busca el honor del combate y del triunfo. Por otra parte, como en el caso de Lima, Arequipa, sin elementos adecuados para la defensa, mal podía resistir eficazmente a un enemigo con mejores pertrechos, preparados para el combate.

La situación del ejército en el sur puede resumirse de la siguiente manera: 3 000 soldados de línea en la región de Arequipa, al mando del general César Canevaro; bajo sus órdenes se hallaban los coroneles Belisario Suárez, José Godínez, Nicanor Ruiz de Somocurcio y los hermanos Francisco y Luis Llosa. Chile contaba con dos divisiones, una la tropa de ocupación de Tacna, compuesta por 2 200 hombres, al mando del coronel José Velásquez comandante en jefe del ejército expedicionario; la otra auxiliar conformada por 3 000 hombres que partieron del Callao, al mando de coronel Estanislao del Canto. Estas divisiones fueron reforzadas con 1 200 hombres, que debían juntarse en Moquegua en la primera semana de octubre de 1883, para iniciar la marcha sobre Arequipa.

El 18 de octubre las tropas al mando de Godínez ocuparon las alturas de Jamata y Huasacachi, con 290 hombres de los batallones "Constitución" y "Ayacucho", aunque no tenían órdenes precisas sobre las acciones y tácticas a seguir. El general Canevaro y el coronel Suárez habían aseverado en el Consejo de Ministros que estas posiciones eran inexpugnables.

Las tropas chilenas decidieron emprender la marcha hacia las alturas de Huasacachi, cuya ocupación era indispensable para el avance sobre Arequipa, cuya subida se inició el 21, en una jornada sumamente dura por lo empinado y arenoso de las cuestas y la dificultad para respirar. Lograron tomar por sorpresa a tres vigías de una posta y el día 22 los chilenos tomaron Huasacachi, lugar del que sin razón aparente se habían retirado sus defensores.

El día 24 de octubre la Municipalidad de Arequipa pidió a Montero

que evitase todo combate en la ciudad. Ante esto, el Consejo de Ministros se reunió al día siguiente y se acordó la retirada a Puno, en vista de lo inútil de un enfrentamiento. El ministro de Gobierno, indicó la necesidad de consultar a la opinión pública, en especial "si la Guardia Nacional y el pueblo se hallan con voluntad y decisión para luchar hasta repeler al invasor".

Montero fue personalmente a la Plaza de Armas para organizar un Cabildo abierto, allí se produjeron opiniones encontradas: estaban los que querían capitular y quienes querían morir resistiendo y pedían armas para ello. A las tres de la tarde del 25 de octubre, un soldado de la Guardia Nacional, al observar que una compañía del batallón "Dos de Mayo" (antes "Legión Peruana"), marchaba hacia la estación del ferrocarril, en cumplimiento de la orden de retirada a Puno, gritó "Traición, ¡Legión! Vienen a desarmarnos". Esto provocó el amotinamiento de la Guardia Nacional, provocando el desconcierto de la población.

La ciudad fue recorrida por los amotinados que pedían la cabeza de Montero, acusándolo de traidor. Los gritos en la ciudad eran encontrados, por un lado unos acusaban a Montero de abandonar la ciudad, otros por dejar a la ciudad expuesta a los vejámenes de los chilenos. El ejército repelió a los amotinados a balazos. Montero pensó que sus palabras tranquilizarían a la gente, por lo cual, en compañía del capitán de navío Villavisencio, el general Canevaro, el coronel Belisario Suárez y sus edecanes recorrieron los cuarteles.

El recibimiento de la comitiva fue hostil. Al dirigirse al batallón N° 9, en la calle Grande de la Pampa, uno de los amotinados disparó contra Montero. En este incidente pierde la vida un ayudante de Montero y varios soldados.

Al día siguiente, había no menos de cien cadáveres regados por las calles de la ciudad, siendo uno de ellos Diego Butrón, que estaba a favor de la capitulación.

El 28 de octubre, dos emisarios de la municipalidad portando banderas blancas llegan hasta donde se hallaban acantonadas las fuerzas de las avanzadas chilenas, informan de lo ocurrido en la ciudad y manifiestan que buscaban la capitulación. Los enviados llegaron a Puquina y repitieron lo acontecido ante el coronel Velázquez y su Estado Mayor.

Las negociaciones para la capitulación y la entrada pacífica de los chilenos se firmaron el 29 de octubre, en una casa rústica cercana a Paurcarpata.

Intervinieron en Paurcarpata por el lado chileno el coronel Velázquez, el coronel Adolfo Silva Vergara, Jefe del Estado Mayor, Bernardo Salinas Letelier, auditor de Guerra, Enrique W. Gibson, cónsul de Argentina, Alejandro Hartley, vicecónsul de Gran Bretaña y cónsul de Estados Unidos, Federico Emmel, cónsul a.i. de los Países Bajos, Armando de la Fuente,

alcalde de Arequipa, los miembros del Cabildo José Santos Delgado, Rosendo Albino Ceballos, Francisco Rivero y José Antonio Vivanco.

Cuando se estaba ultimando la preparación del acta, arribó un mensajero llevando un telegrama trasmitido desde Mollendo. En el mismo se daba la noticia de la firma del Tratado de Ancón.

En la noche del 29 de octubre ingresaron a la ciudad las tropas chilenas con 1 300 del ejército expedicionario de Velázquez.

Luego de la caída de Arequipa, Cáceres y sus hombres encarnaban el último resquicio del Perú soberano e independiente.

Montero, convencido de que la guerra no podía ganarse por las armas, aceptaba la derrota y buscaba la paz.

Su proclama, redactada poco antes de finalizar su gobierno, sigue en términos generales la política de su predecesor García Calderón. Toca el tema de Tarapacá y su anuencia de cederla como indemnización de guerra. La defensa de Tacna y Arica se mantuvo como una constante.

El Congreso reunido en Arequipa el 19 de junio de 1883 había acordado la cesión de dicha provincia y el 23 del mismo mes el Ejecutivo ratificaba tal cesión. En circular al Cuerpo Consular acreditado en Arequipa, el ministro de Relaciones Exteriores, Mariano Valcárcel explicaba lo anterior:

> "El señor García Calderón declaró al señor Logan que el Perú sólo cedería Tarapacá cuando Chile se comprometiera a respetar la hipotecas existentes sobre el guano y el salitre, porque solo eso de ese modo quedaría a salvo el honor nacional".

El acuerdo de paz y la cesión de Tarapacá habían sido los postulados de su gobierno a lo largo de las conversaciones que se realizaron durante los años 1882 y 1883. Empero, los chilenos optaron por negociar con Miguel Iglesias, nombrado el 1 de enero de 1883 Presidente Regenerador.

Las fuerzas de la resistencia conducidas por el coronel Andrés A. Cáceres a lo largo de la Campaña de la Breña, fueron derrotadas el 10 de julio de 1883 en la Batalla de Huamachuco. De esta manera se concretaron las estipulaciones para la paz. El 20 de octubre de 1883 se firmaba el Tratado de Paz de Ancón.

20. LOS PUERTOS Y ADUANAS DURANTE LA GUERRA Y LA OCUPACIÓN

Durante la ocupación, la Aduana se encontró en una situación especial, casi con absoluta independencia de la Administración General del país. En conformidad con el decreto de 4 de febrero de 1881 del gobierno de ocupación, el administrador de Aduanas quedó facultado para tomar las disposiciones que juzgara convenientes para mejorar el servicio, que contribuyera por ende a acrecentar las entradas de ese

Entrada al puerto del Callao, 1881. Acuarela.
(Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).





Chimbote, puerto del Norte del Perú, donde desembarcó Lynch para desarrollar sus expediciones de saqueo a las haciendas azucareras. Acuarela. (Reproducida de: Rudolph de Lisle. *The Royal Navy & the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries & watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008).

rubro. Con esta prerrogativa, ordenó la organización de las operaciones aduaneras, llenando los vacíos que había observado existían en el despacho diario y fijó los derechos de muellaje a las mercaderías que se descargasen o reembarcasen. Asimismo, declaró vigente en el puerto del Callao y en aquellos dependientes de su aduana, el Reglamento de Comercio del Perú. También creó, por decreto de 4 de junio de 1881, una Tenencia (según el DRAE:"ocupación y posesión actual y corporal de algo") en las bahías de Salaverry, Huacho y Pisco, estableciendo Resguardos en todas las caletas ocupadas por las armas chilenas y que se mantenían abiertas al tráfico de importación y exportación.

Según el artículo 6º del decreto, por las Tenencias de Aduana se despacharían los productos peruanos para otros puertos nacionales ocupados por las armas chilenas, siempre y cuando los dueños de las mercaderías hubiesen obtenido el permiso en la Aduana del Callao, así como haber rendido una fianza para responder por los derechos de aduana, por los de puerto y tonelaje del buque y por cualquier infracción del Reglamento de Comercio.

También se permitiría el despacho de productos para el extranjero o puertos ocupados por las fuerzas peruanas, siempre que se hubiera cumplido con lo estipulado en el art. 6º[219].

En cambio, el puerto de Sechura se declaró el 19 de agosto de 1881, cerrado para el comercio y todo tráfico marítimo.

La administración chilena adoptó para la Aduana del Callao los Reglamentos Orgánico y Económico de la administración peruana. En adición, señaló la norma para los depósitos de provisiones de las naves de guerra. Sobre la exportación por Paita, señaló el 29 de setiembre de 1881, que el trasbordo de las mercaderías que salieran de este puerto con destino a Guayaquil, Panamá y otros puertos del norte, por no afectar los intereses fiscales ni los del comercio la obligación de traer al Callao esa mercadería, se autorizó llevarlas directamente por vapores o buques de vela á su destino en el extranjero. Empero, declaraba que todos los demás puertos del litoral, sin excepción, debían enviar sus artículos por el Callao, y efectuar los trasbordos en este puerto.

Los puertos de Tambo de Mora, Chancay, Huacho y Supe, ocupados por fuerzas chilenas, se les declaró el 30 de enero de 1882 sujetos a la jurisdicción de la Aduana del Callao[220].

Los puertos que quedaron bajo el dominio del invasor se mantuvieron bajo su control, considerándolos como nacionales para los efectos de pagos aduaneros, como fue el caso de los puertos de Mollendo, Pisco y Callao. Asimismo, los puertos del litoral norte, sujetos también al control de las fuerzas de ocupación, que se encontraban repartidos entre Trujillo, Chocope, Pacasmayo, Eten y Chiclayo. Más al sur, los otros puertos también se encontraban bajo control de la ocupación: en

el puerto de Huacho se encontraba el batallón "Talca" con una sección de artillería y un escuadrón de granaderos, vigilando su destacamento de ciento treinta y cinco, que cubría la guarnición del puerto de Supe, en cuya rada se mantenía el vapor *Abtao*[221].

Los puertos libres de nuestra costa, especialmente los que estaban al norte de Chiclayo, se les tomó como extranjeros respecto de la tributación aduanera[222].

Un percance que afectó el movimiento en los puertos del norte fue la aparición, a comienzos del año 1882, de una epidemia de fiebre perniciosa, que primero se creyó fuese fiebre amarilla. Atacó primero a las tropas del batallón Talca en Trujillo. Lynch tomó inmediatas medidas para impedir que se propagara la epidemia a Lima y Callao. Ordenó una estricta cuarentena para los buques procedentes del norte y dispuso asimismo, que los vapores que venían en viaje de vuelta de Panamá, no tocaran los puertos de Eten, Pimentel, Pacasmayo, Huanchaco ni Salaverry.

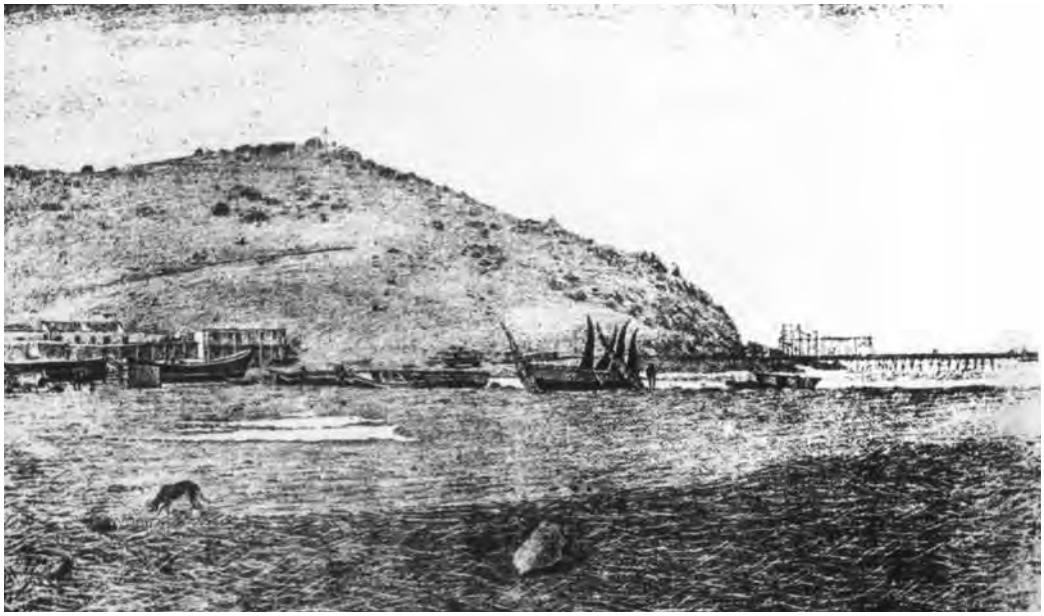
En el norte el mal se acentuó en los meses de febrero, marzo y abril y se extendió por los departamentos de La Libertad y Lambayeque. A comienzos de junio se informaba que se consideraba concluida la epidemia, por lo que las autoridades de la ocupación de esa región recomendaban se volviesen a abrir los puertos de Salaverry y Pimentel[223].

Respecto de la mercadería que hasta noviembre de 1881 permanecía inmovilizada en diferentes puertos de la costa sin haber llegado a su puerto de destino, Callao, pese a tener pagados sus derechos de internación, manifiesta Lynch que los propietarios de ellas deseaban regresarlas al Callao o a otros puertos ocupados por fuerzas chilenas, pero sin pagar el 25 por ciento estipulado para las mercaderías extranjeras. Por convenir a los intereses de la administración chilena, Lynch ordena la rebaja hasta el diez por ciento, considerándolos como nacionalizados en Chile. Asimismo, el 26 de noviembre dispuso que la mercadería nacionalizada en puertos del litoral peruano, desde Arica, para el sur, se les considerase como procedentes de Chile[224].

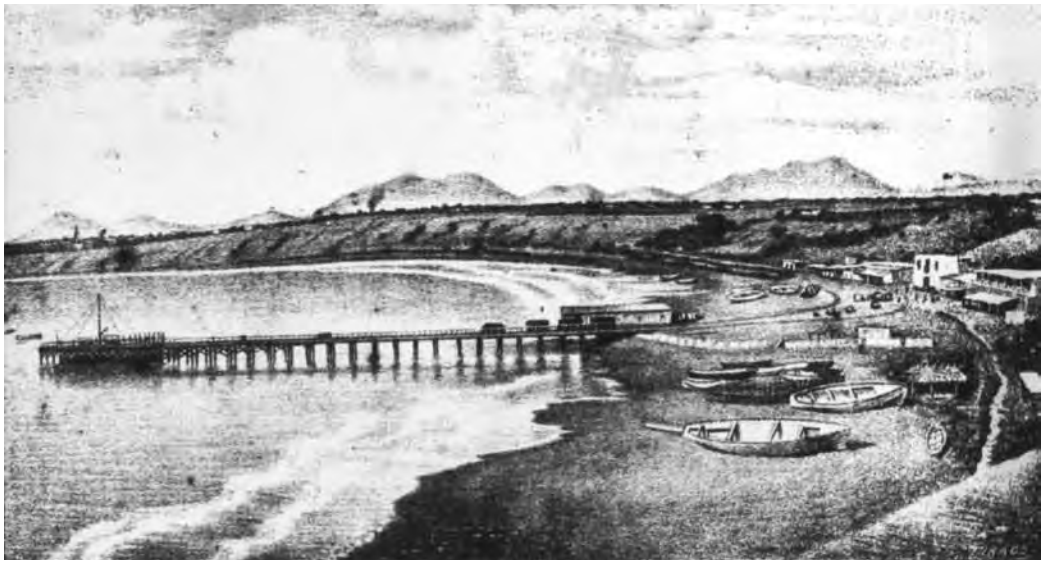
20.1 EL PUERTO DE PAITA

El puerto de Paita, uno de los más antiguos del litoral peruano, gozaba de excelentes condiciones para la entrada y salida de buques. Gracias a las características de su bahía, había sido utilizado desde larga data para las actividades náuticas de los antiguos peruanos. Durante el virreinato, había sido el puerto privilegiado para la escala y operaciones de los buques que navegaban a lo largo de la costa del océano Pacifico Sur Oriental, en ruta hacia el norte o hacia el sur.

Dice Miguel Flórez Nohesell, en su obra *Los puertos del Perú*, que el puerto de Paita era el punto obligado de recalada de toda nao procedente



Puerto de Salaverry en el departamento de La Libertad.
(Reproducida de: Miguel Flórez Nohesell. *Los puertos del Perú*.
Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986).



Vista panorámica del puerto de Huacho, en la costa central del Perú.
(Reproducida de: Miguel Flórez Nohesell. *Los puertos del Perú*.
Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986).

de Panamá, y muy a menudo se desembarcaba allí para proseguir el viaje por tierra, evitando la travesía que se hacía difícil y larga por los vientos que no favorecían la navegación de bajada al sur.

La actividad del puerto de Paita había mantenido su señalada importancia durante la República. Paita era punto de recalada de las flotas balleneras desde 1832, y en 1880 los buques balleneros norteamericanos todavía buscaban ballenas a lo largo del litoral peruano. Señala Flórez que era característica singular de Paita la constante afluencia de buques balleneros de todas las nacionalidades que buscaban el abrigo del puerto en busca de avituallamiento y descanso. Se conseguía allí frutos de la tierra baratos, frescos y de buena calidad, aunque un inconveniente permanente fue la carencia de agua potable, que había que traerla de otros sitios vecinos. Hasta 1870 habían fracasado varios proyectos para construir un acueducto que condujese el agua desde el río Chira. La población estimada en Paita, antes de la guerra, parece haber sido entre cinco y seis mil habitantes.

Siempre gozó Paita de una situación de privilegio. Ya el año 1837 Santa Cruz lo había declarado puerto libre, junto con el Callao, Arica y Cobija. Y el año 1851, por decreto supremo el gobierno autorizaba que en Paita se realizase el trasbordo libre de los frutos peruanos que se exportarían a otros países, por lo cual se establecía en la práctica, un régimen de zona franca. Vemos que en 1859 Paita figuraba ya como puerto mayor, con la prerrogativa de poder admitir buques extranjeros, amigos y neutrales que concurrían a ella con fines comerciales.

En esa misma década, las exigencias de las operaciones portuarias y el volumen de importación y exportación requirieron que se construyese un muelle de madera para las operaciones de embarque y descarga de lanchones con mercaderías para y desde los buques. Quedó pendiente el proyecto de 1862 de reemplazarlo por un muelle de fierro[225].

Producida la ocupación de Lima y establecida la administración política y militar, el 11 de junio Paita es tomada por las fuerzas chilenas bajo las órdenes del capitán de fragata Emilio Valverde, comandante del monitor *Huáscar*. Se dirige por escrito al subprefecto Miguel Manzanares comunicándole que va a hacer efectiva la ocupación "pacífica y tranquila" de la ciudad. El mismo día recibe la respuesta en la que se le manifiesta que "estando indefensa como está esta plaza, puede US. Desempeñar su cometido como lo encuentre por conveniente".

Valverde asume la jefatura política y militar de Paita y decreta el día 11 de junio el sometimiento de la provincia de Paita al imperio de la ley marcial. En el artículo 7º estipula que "ninguna embarcación podrá, durante el día, sin permiso especial, salir de los límites de la bahía, y desde la puesta del sol, hora que será determinada por el arrío de la bandera del buque de mi mando, queda completamente



Aduana del puerto de Paita. Grabado. (Reproducido de: Miguel Flórez Nohesell. *Los puertos del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986).

prohibido el tráfico dentro de ella". Su infracción sería penada con la destrucción de la embarcación y sus dueños castigados según acuerdo militar.

Cualquier intento de hostilidad a las fuerzas de ocupación sería repelido de inmediato con el bombardeo o destrucción de la ciudad. Se ordenó la publicación del decreto por diarios y carteles fijados en los lugares más concurridos de la ciudad.

Sobre la exportación por Paita, se decretó el 29 de setiembre de 1881, que el trasbordo de las mercaderías que salieran de este puerto con destino a Guayaquil, Panamá y otros puertos del norte, por no afectar los intereses fiscales ni los del comercio la obligación de traer al Callao esa mercadería, se permitiera llevarlas directamente por vapores o buques de vela a su destino en el extranjero[226].

20.2 EL PUERTO DE MOLLENDO

El puerto de Mollendo está ubicado a unas cuatro millas hacia el oriente de la punta de Islay. Las condiciones del puerto eran poco adecuadas para prestar abrigo a las naves ni a la operaciones portuarias, debido a lo abierto del lugar, a los efectos del mar de leva y del viento reinante, así como por la fuerte rompiente contra los acantilados abruptos. Sin embargo, el buen tenedero no ofrecía peligro para las naves, aunque sí las operaciones de carga y descarga se dificultaban y a veces quedaban paralizadas hasta por tres días.

El fondeadero resultaba incómodo por sus 25 brazas de agua y las bravezas del mar que se presentaban de julio a setiembre. Siempre fue inadecuado, se alteraban los fondos con arena, por lo que en varias oportunidades se le había abandonado, dando preferencia a la bahía de Islay para recibir los buques que portaban mercaderías para el mercado de Arequipa. Sin embargo, el 6 de enero del año 1871 se le declara nuevo puerto mayor del sur. En esa misma fecha se le declara a este puerto término provisional del ferrocarril de Arequipa y se clausura el puerto de Islay. Se ordenaba el despacho de todas las mercaderías existentes en los almacenes de Islay, se constituiría el personal de Aduana y debía trasladarse el resguardo al puerto de Mollendo. Empero, se señalaba que las medidas dictadas tenían el carácter de provisionales hasta que se acordase la fijación definitiva del término del ferrocarril. En 1866 se había fundado en Mollendo la primera agencia aduanera de la casa Daulsberg Ostolaza, filial de la misma firma establecida en Arica[227].

Expedido el decreto supremo de 1871, quedaba pendiente la construcción de las facilidades portuarias para Mollendo. Ese mismo año llegaría el muelle construido por cuenta de Enrique Meiggs, un



El puerto de Mollendo, en la costa sur del Perú. (Reproducida de: Miguel Flórez Nohesell. *Los puertos del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986).



Puerto de Islay. (Reproducida de: Miguel Flórez Nohesell. *Los puertos del Perú*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986).

pequeño muelle que el inversionista había encargado de Europa[228].

Dice Bonilla que Islay hasta 1874 había constituido "el segundo puerto (después del Callao) económicamente más importante del Perú." Y que "la construcción del ferrocarril Puno–Arequipa, y el establecimiento en Mollendo, en 1874, de la estación terminal de esta línea férrea, provocaron inmediatamente el eclipse total de Islay". Añade que "En adelante será Mollendo el principal puerto de entrada del sur peruano y del norte boliviano". Señala que el año 1878, Mollendo concentraba tres mil habitantes[229]

Flórez Nohesell sostiene que en una zona aledaña "se estableció el desembarcadero para los materiales del ferrocarril de Arequipa a Mejía. Los comerciantes, empleados y obreros relacionados con él, desarrollaron la población con casas de madera y zinc, siendo la más notable la del jefe de los trabajos de la línea, un norteamericano que a pesar del terreno salitroso, logró aclimatar algunas plantas. La población llegó a 2 000 habitantes en su etapa inicial, pero el número de ellos disminuyó al alejarse del puerto, los trabajos de la vasta obra a cargo de Meiggs"[230].

El año 1878, de acuerdo al Informe general de Spenser St. John, Mollendo, en ese momento puerto principal para la exportación de la lana, dice que se encuentra en desarrollo a partir de que se le había escogido como terminal marítimo para el ferrocarril de Puno. Opina que Mollendo no es sino una rada abierta y si el comercio debiera incrementarse el ferrocarril debería continuar por el puerto de Islay.

Manifiesta que para el año 1878 el número total de embarcaciones que había llegado a este puerto, con carga general de Europa y de la costa era:

Vapores ingleses de la costa	156
Vapores chilenos de la costa	78
Vapores ingleses vía Estrecho	48
Vapores alemanes vía Estrecho	24
TOTAL ……..……..	306

Este número era aproximadamente igual al de los años anteriores.

Las exportaciones que se realizaban por Mollendo eran de: lana de alpaca, de vicuña, de oveja, cortezas, cueros, mineral de cobre, barrilla, tártaro crudo, matico, mineral de plomo, mineral de plata, barrilla de estaño, estaño, y también hojas de coca.

St. John expresa que, de acuerdo a las estadísticas, en los últimos cinco años se ha visto incrementar ligeramente el movimiento portuario de Mollendo, debido al desarrollo de los intereses mineros en el interior y a que los embarques de mineral, principalmente de cobre, se han dirigido a las fundiciones del sur de Chile, y en uno o dos casos a Europa,

pero que todavía "el tipo de mineral es tan bajo que difícilmente soporta los costos de embarque directo a Europa"[231].

El vicecónsul, Sr. Robilliard, en su informe para 1879 manifestaba que, como resultado de la guerra se había producido una gran caída en el intercambio comercial y el comercio en su distrito consular de Mollendo.

Sobre las exportaciones, expresaba que durante el año 1879 el puerto estuvo libre de bloqueo, por lo que la cantidad de exportaciones que se efectuaron fue casi equivalente a la del año anterior, siendo el valor aproximado total: de 575 000 libras esterlinas.

Las importaciones durante el mismo año tuvieron un valor aproximado de 250 000 libras esterlinas.

Sobre el intercambio comercial, señala que la guerra ha ocasionado la paralización completa del comercio con los puertos del sur de la República. El puerto mismo, hasta el 31 de diciembre en que los militares chilenos amenazaron el bloqueo, había sufrido comparativamente poco.

Refiere que el 17 de abril entraron a puerto los buques de guerra chilenos blindado *Almirante Cochrane* y la corbeta *Magallanes*. Algunos de sus hombres a bordo de sus botes procedieron a destruir los lanchones que se usaban para la descarga de mercaderías.

La guardia nacional estacionada en el puerto y rocas adyacentes abrió fuego sobre los botes que se acercaban a la costa, mientras el *Cochrane* disparaba, enviando cerca de ocho o nueve disparos sobre la ciudad, afortunadamente sin consecuencias fatales. El puerto había sido visitado después en repetidas oportunidades por fuerzas chilenas, aunque sin producirse nuevos ataques.

La tasa de cambio durante el año manifiesta que se había cotizado a 16 peniques el billete de un sol, pero después había bajado a 10 y 11 peniques. Indica que se siente gran necesidad porque las cosas habían subido en su valor en proporción a la caída del de los billetes, lo que se siente pues los salarios gubernamentales se pagaban en papel moneda y alrededor de dos tercios de la población dependian del gobierno.

Hubo algunos casos de viruela entre las clases más bajas, pero se aplicaron aportunamente las medidas sanitarias que detuvieron la epidemia[232].

El puerto de Mollendo, estuvo bloqueado por los chilenos desde el 1º de enero hasta setiembre de 1880. En su informe del año 1880, el vicecónsul británico, señor Robilliard, exponía que todo ese año el puerto había tenido un movimiento comercial reducido a una mínima expresión, apenas al pequeño tráfico de botes procedentes del vecino puerto de Quilca, que venían para el suministro de provisiones, por lo que esa localidad no llegó a percibir una escasez agobiante, aunque sí la subida exorbitante de precios.

El vicecónsul Robilliard en su informe menciona que el papel moneda era equivalente a alrededor de 9 peniques por billete sol. Refiere que el 9 de ese mes, dos mil soldados chilenos desembarcaron y tomaron posesión del puerto por cinco días, destruyendo propiedades gubernamentales: la planta del ferrocarril, la estación, maquinaria, talleres, tiendas, y el puerto. Los daños se evaluaron en un total aproximando de dos millones de dólares. Destruyeron también propiedades de neutrales y en menor proporción, de nacionales por un valor de unos trescientos mil dólares. La expedición se retiró el día 13 y el puerto continuó bloqueado, como ya se mencionó, hasta el día 6 de setiembre del mismo año. Manifiesta Robilliard que después de este evento el cambio de moneda cayó a 2 peniques por sol (billete).

La situación del puerto afectó ostensiblemente el movimiento comercial de importación y exportación, aunque en este último caso no fue tan severo, debido a que la producción se encontraba acumulada en el interior a la espera de una ocasión propicia para su embarque.

En los meses en que el puerto eventualmente estuvo libre, veintinueve vapores costeros ingleses ingresaron a puerto, así como tres vapores alemanes que arribaron vía el Estrecho de Magallanes. Asimismo, cuatro embarcaciones a vela de nacionalidades inglesa, portuguesa y alemana.

Las exportaciones durante este año 1880 y siguientes fueron gravemente afectadas. Los productores no se animaban a embarcar sus mercaderías por el temor de que se produjera el bloqueo del puerto de arribo y verse obligados a desembarcar en lugares que no tuvieran facilidades para su transporte a los respectivos destinos, además del riesgo de que sus mercaderías fueran saqueadas en puerto, como ya había ocurrido otras veces por las circunstancias de inseguridad del estado de guerra.

Cada vez que se anunciaba el desembarco de las fuerzas chilenas la Aduana de Mollendo se veía obligada a trasladarse a la ciudad de Arequipa, movilizándose de regreso cuando pasaba la alarma.

Para el año 1880, el valor aproximado de las exportaciones (lanas, chinchona, café, cueros, barrillas de cobre y dinero en especie) fue de 297 000 libras esterlinas. Se recaudó un impuesto de exportación de 9 614 libras esterlinas. El valor de las importaciones, incluyendo las que se realizaron a través del puerto de Quilca, fue de 52 000 libras esterlinas, que representó una disminución de 198 mil, respecto del año anterior de 1879.

La salud en el puerto había sido buena durante ese año, pese a que en Arequipa habían prevalecido muchos casos de fiebre tifoidea, muchos de ellos fatales, traídos probablemente por las tropas y a la poca atención que se le prestaba a la limpieza[233].

La ocupación de la costa peruana por las fuerzas de invasión chilena paralizaron aun más las actividades de Mollendo[234]. Patricio Lynch en su

primera memoria[235] da cuenta de la situación del puerto de Mollendo el año 1881. Manifiesta que, con motivo del bloqueo que había sufrido hasta setiembre de 1880, se habían acumulado grandes cantidades de productos, en gran parte pertenecientes a extranjeros, quienes, de acuerdo con la autoridad peruana de Arequipa le propusieron permitirles su exportación, previo pago de los correspondientes derechos. Lynch comprendió que esa concesión especial le reportaría a Chile una buena entrada, por lo que se autorizó a algunos buques tocar en Mollendo con el fin de embarcar mercaderías, con el pago de los derechos que la autoridad chilena estimase conveniente imponer[236].

A fines de diciembre de 1881, Lynch conversa sobre el mismo tema con el ministro americano en Bolivia, Mr. Adams, quien se encontraba en Lima de paso para La Paz. E l mismo le indicó que se podía llegar a un acuerdo con el jefe de las fuerzas de Arequipa a fin de que no pusiera dificultades para la ocupación del puerto con una guarnición, para que pudiesen cobrar derechos de importación y exportación. El ministro americano se comprometía personalmente a garantizar que esa fuerza chilena no fuese atacada sin un aviso de ocho días de anticipación. Lynch, finalmente no aceptó esta proposición para el libre comercio, considerando que entrañaba el peligro de avivar la resistencia de Arequipa, cuyas tropas para entonces carecían de todo[237].

El 2 de febrero de 1882, accediendo al pedido de los comerciantes, decretó Lynch que se permitiera a los buques que hubiesen obtenido el pasavante del Cuartel General, tocar en Mollendo para recibir carga para el extranjero. Esta disposición no era, por cierto, óbice para que se mantuviese el estricto bloqueo del puerto. Más adelante, cuando el puerto fue ocupado militarmente, decretó que en lo sucesivo pudiesen tocar los vapores que fuesen con destino al sur, y ahora sin necesidad de permiso especial, siempre y cuando no dejasen carga[238]. El año 1886, el vicecónsul Robilliard informaba que después de cuatro años de guerra y dos años de revoluciones, el puerto solo había podido abrirse al comercio el 1º de enero de 1886. Se podía apreciar los daños sufridos durante esos años: los recursos privados y públicos se habían consumido casi totalmente y las propiedades de bienes inmuebles se encontraban desvalorizadas[239].

20.3 EL PUERTO Y ADUANA DEL CALLAO

El puerto del Callao había sido durante la Colonia el puerto principal en la costa del océano Pacífico Sur Oriental, por donde se exportaban los productos del valle del Rímac, los metales que se extraían de la cordillera central y los tesoros del incanato. El Callao recibía los productos,

pasajeros y pertrechos procedentes de la metrópoli. Después de Portobello y Panamá, el puerto de Lima era el punto de concentración del comercio entre España y Sudamérica.

En el Callao convergían el tráfico de cabotaje y el internacional; el primero se realizaba entre los puertos de la costa peruana, comunicando las ciudades y aprovisionándolas de víveres y artículos manufacturados. El internacional conectaba al Callao con España, México, Centro América, Santa Fe y Chile. Toda nave que arribaba a las costas del Pacífico Sur Oriental recalaba en el puerto del Callao. Existía una centralización monopolizadora del comercio colonial a través de Lima y su puerto del Callao. Se mantuvo la prohibición que impedía el libre comercio entre los virreinatos del Perú, Nueva España, Nueva Granada y la Capitanía General de Guatemala, hasta el año 1774 en que se expidió una Cédula Real que abolía esa disposición, disponiendo que se abriesen otros puertos, además del Callao para el comercio colonial. En 1779 la Cédula de Libre Comercio fija once puertos en la metrópoli, y en las colonias: Guayaquil, Arica, Concepción y Valparaíso. De esta manera se anula la situación de preferencia y privilegio que había venido gozando el puerto del Callao. A partir de esta fecha, Valparaíso y otros puertos chilenos compiten con el Callao al tomar estos puertos del sur el tráfico que viene de la metrópoli por la vía del Cabo de Hornos.

Por otra parte, la competencia de Buenos Aires en el tráfico y comercio con Potosí, contribuyeron a mermar la importancia del Callao.

Durante la emancipación, las campañas militares afectaron el comercio del Perú y tuvieron repercusión en la actividad del puerto del Callao, que declina ostensiblemente. Este decaimiento persiste durante los años aurorales de la República, afligidos por las luchas internas de la ambición política. Empero, el Callao mantiene la primacía en el litoral peruano por encima de los otros puertos, en lo referido a movimiento de carga y entrada y salida de buques.

En 1832 se había intensificado la competencia y rivalidad entre los puertos de Valparaíso y el Callao, lo que motivó que el gobierno peruano dictase medidas proteccionistas a favor del Callao que provocaron un reacción de protesta en Chile y una declaración de Diego Portales, gobernador de Valparaíso amenazando "…irse sobre el Perú con un ejército". En 1837 Santa Cruz declara puertos libres al Callao, Arica, Cobija y Paita. En 1839 en el Callao se aprecia ya un notable aumento en su moviendo portuario.

El año 1836, un decreto supremo de Luis José de Orbegoso había dispuesto desarmar la plaza del Callao, incluido el castillo del Real Felipe, el cual es destinado para albergar la Aduana Principal. Para facilitar el servicio, se ordenaba abrir una tercera puerta grande en medio de la cortina que miraba al mar, con un camino de hierro hasta el muelle,

por el que se introducirían las mercaderías a la Aduana, mientras las de consumo debían salir por la puerta principal que ya existía. La Brigada de Marina daría las guardias necesarias para al Aduana, muelle, arsenal y demás dependencias del Callao, para lo cual se establecían trescientas plazas.

Al construirse el muelle y dársena del Callao, las facilidades operacionales de las naves mejoraron, ya que podían acoderar a sus muelles. El 19 de julio de1877 entraron a la dársena las primeras naves[240].

El cónsul británico en el Callao, en su informe correspondiente al año 1879, manifestaba de las bondades del puerto en esa época, gracias a las mejoras mencionadas:

> "… El anclaje es excelente hasta a pocas yardas de la orilla, y la profundidad del agua es un promedio de tres *fathoms* hacia fuera. También hay un muelle bien construido, donde los barcos cargan y descargan; y a pesar de él son tan grandes como para compensar, y aún más, estos gravámenes. Los comerciantes tienen ahora la oportunidad de supervisar personalmente la descarga de sus mercaderías, y protegerlas de los robos que se realizaban cuando la operación se efectuaba con lanchones"[241].

De 1870 a 1879 habían arribado al Callao 9 367 naves, a razón de casi mil anuales. El comercio producto de los contratos de consignación del guano influyeron en gran manera en la actividad portuaria. Así también, las naves de la marina mercante nacional procedían de Hong Kong conduciendo chinos culíes; de Chile traían trigo; de Ecuador, Colombia y América Central, madera y otros. Dice el cónsul británico interino, George G. Wilson, en su informe sobre el movimiento comercial marítimo del Callao correspondiente a 1878, que la Pacific Steam Navigation, compañía de nacionalidad inglesa, era una línea regular que efectuaba un intenso intercambio comercial en el Pacífico Sur, cuyo centro y administración se hallaba en el Callao, lo que lo lleva a concluir que la Pacific se encuentra dentro del distrito consular del Callao. Detalla que la compañía tiene dos flotas de buques a vapor: una que realiza el intercambio costero entre el Callao y Panamá y entre el Callao y Valparaíso; y la otra que navega entre el Callao y Liverpool, vía el estrecho de Magallanes, con escalas en puertos intermedios del Perú y Chile. Refiere que la compañía fue la causa principal para establecimiento del Muelle Dársena, o dique flotante, el cual había admitido para reparaciones hasta un vapor de 4 670 toneladas. Agrega que la compañía tenía en uso en el puerto del Callao, ochenta lanchones, algunos con una capacidad de carga de cincuenta toneladas. Antes del establecimiento del Muelle Dársena, la Pacific había construido y utilizado un extenso muelle con grúas a vapor y ferrocarriles, dentro de sus propios almacenes.

Informa que los viajes de la flota costera que transportan mercadería y pasajeros, se efectúan dos veces por semana. El viaje del Callao a

Valparaíso se realiza en diez días, tanto de ida como de vuelta. Está línea tiene escalas en puertos peruanos y chilenos para embarcar productos a otros puertos, o traídos a la Callao o transportados a Valparaíso, donde pueden ser trasbordados en buques de la línea de la Compañía del Estrecho, con destino a Liverpool, vía Montevideo, Brasil, España, Portugal, Francia, y también a la colonia chilena en el estrecho de Magallanes.

La flota de buques que navegan al norte, con destino a Panamá, parten tres veces por semana, y regresan también tres por semana[242].

20.3.1 El puerto del Callao después de declarada la guerra y durante la ocupación

Para 1879, en palabras del cónsul británico March, el Callao lucía de esta manera:

> "El Callao ocupa una gran extensión de terreno. Puede dividirse en el barrio viejo y el nuevo. El primero permanece en el centro, y con la excepción de dos calles, las cuales son de doce yardas de ancho, está compuesto por calles tortuosas y pasajes angostos que arrojan emanaciones sucias. Es en torno aquí donde tienes sus guaridas los 'enganchadores' de soldados y marineros y aquellos que viven como simples marineros. La ciudad ha pasado varias vicisitudes... Por los recientes y frecuentes disturbios del mar experimentados en los últimos años, pero sobre todo en 1876, se verá que el Callao está expuesto a la repetición de estas catástrofes [terremotos, maremotos]. Además del hecho de que partes de la ciudad se hallan por debajo del nivel del mar, y separada de este tan solo por un banco de cascajo, hay indicaciones de que se encuentra en las vecindades de un volcán latente, probablemente uno submarino; y esto en cierta medida puede responder a las singulares condiciones que asume frecuentemente la bahía. En estas ocasiones las emanaciones del agua a lo largo de la costa son extremadamente desagradables. Esta desventaja añadida a aquella que resulta de la ausencia total de regulaciones sanitarias, y al más completo descuido de la decencia ordinaria de la vida en una ciudad de 36 000 habitantes, donde el agua es a veces escasamente asequible, convierte al Callao en un lugar de residencia muy desagradable. Con todo, el clima es bueno y con un apropiado saneamiento y un poco de supervisión policial podría liberarse completamente de las 'fiebres', que es la enfermedad prevaleciente, y que demuestra ser tan fatal".[243]

Como ya hemos visto en nuestro volumen 2, el movimiento portuario del Callao disminuyó ostensiblemente después de declarada la guerra. Para tener una imagen comparativa, vemos la variación del movimiento portuario del Callao en el siguiente cuadro que presenta Flórez Nohesell en su tomo de la *Serie Monográfica* de la *Historia Marítima del Perú*:

1878	345 678	t
1879	347 000	t

1880	82 439	t
1881	147 085	t
1882	195 897	t
1883	176 274	t[244]

Así, pues, pese a tan buenos auspicios que le había traído la apertura del Muelle Dársena, la situación del puerto no era floreciente el año 1879. Las rentas de las aduanas eran escasas por el débil movimiento de importación y la crítica situación financiera del Estado peruano producto de las dificultades internas de la economía, a las cuales se sumaban los gastos y las derivadas de la guerra[245]. Veremos cuál fue la situación del puerto entre 1879 y 1883, el periodo de la guerra. Terminada la campaña marítima el 8 de octubre de 1879 con el combate de Angamos, perdido el control marítimo, el Perú se dispuso a dar la guerra en tierra. Empero, los mares habían quedado libres para la flota chilena; el Callao era ahora el foco de atención de la escuadra de Chile; su importancia militar era obvia: se trataba del puerto y salida de la capital de la República. El puerto no se encontraba preparado para soportar el asedio, teniendo en cuenta que las defensas tenían cuarenta años de atraso, totalmente vulnerables frente a la modernísima artillería con la que contaban la mayor parte de los buques chilenos, en especial los blindados. Manuel I. Vegas, en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú,* manifiesta que el error más grave fue dejar indefensa la isla San Lorenzo, lo cual permitió[246] a los chilenos establecer allí su base de operaciones.

20.3.2 El bloqueo

El 9 de abril de 1880 llegó a las afueras del Callao parte de la flota chilena comandada por el almirante Galvarino Riveros, procurando mantenerse a suficiente distancia para no ser descubierta. Dice Yábar[247] que bloquear el puerto era el objetivo, pero que las órdenes de Santiago daban como principal misión atacar la corbeta *Unión* y los transportes armados con cañones de largo alcance, prestando atención en no hacer daño al puerto, pues el bombardeo de Lima y Callao se guardaba para otra ocasión. Veremos que esta disposición no se cumpliría.

Quiso Riveros iniciar las hostilidades con un ataque a los buques peruanos que se mantenían en la rada, para lo cual a las 8 de la noche se aproximó a cinco millas de la bahía y destacó las torpederas *Janequeo* y *Guacolda* convoyadas por el *Huáscar*, con el fin de atacar a la corbeta *Unión*. El teniente Goñi con la *Guacolda* llegó hasta la isla San Lorenzo hacia la 1 de la madrugada, penetró en el fondeadero y se dirigió a hacia la corbeta *Unión*; le disparó un torpedo que estalló a diez metros del buque sin causarle daño.

Después de este fallido ataque, la escuadra chilena se presentó frente al Callao en la mañana del día 10. Riveros notificó a las autoridades peruanas y a los cónsules extranjeros que ocho días más tarde establecería el bloqueo, que este era el plazo que daba a las naves neutrales para que abandonasen la bahía[248]. Dice Yábar que el plazo se amplió luego a diez días, a pedido de los diplomáticos extranjeros, a fin de poder desembarcar sus mercaderías de los transportes neutrales. Se suponía que el 20 de abril tendría lugar el bombardeo del Callao[249]. El hecho consta en el informe del vicecónsul Robilliard de fecha 14 de abril de 1880: "El bloqueo del puerto del Callao por las fuerzas chilenas, y el bombardeo inminente del lugar, hace necesario que ponga fin a este informe en forma abrupta, con el propósito de despacharlo en la primera oportunidad[250]. Refiere Yábar[251] que en el puerto se aprovechó el plazo para, con febril actividad, alistar las defensas. Se aprestaron las fuerzas de la armada: la corbeta *Unión*, el monitor *Atahualpa* y los transportes *Rímac*, *Oroya, Talismán, Chalaco* y *Limeña.* Y las lanchas a vapor *Arno*, *Capitanía*, *Independencia*, *Resguardo*, *Tocopilla* y *Urcos*; asimismo, la lancha torpedera *República*. Además, se aprestaron torpedos de diversos sistemas.

Se pusieron operativas las baterías de costa que llevaban un año de preparación y a la fecha los trabajos se encontraban casi terminados. Para elevar el nivel de alistamiento, el 13 de abril el dictador Piérola firmó una resolución suprema que otorgaba un crédito monetario a la Secretaria de Fomento para disponer lo conveniente para la construcción y reparación de las baterías del puerto[252].

Las defensas del puerto estaban organizadas en:

Baterías del Sur, que comprendía:

Batería "La Punta": 1 cañón Dahlgren y 1 Rodman, de a 1 000 libras

Batería "Santa Rosa": 2 cañones Blackely de 11 pulgadas

Torre "La Merced", 2 cañones Armstrong de a 300 libras

Batería "21 de Diciembre": 6 cañones de a 32 libras de ánima lisa

Baterías del Centro:

Torreón "Manco Cápac": 2 cañones Vavasseur de a 250 libras

Torreón "Independencia", 2 cañones Blackely de 11 pulgadas

Baterías del Norte:

Batería "Ayacucho": 1 cañón Rodman de a 500 libras, 1 Blackely de 11 pulgadas

Torre "Junín": 2 cañones Armstrong de a 300 libras

Batería "Rodman" o "Rímac": 2 cañones Rodman de a 500 libras (15 pulgadas).

Se armó la plataforma de ametralladoras que estaba en construcción y que debe haber estado situada en el muro oeste del Muelle Dársena.

Para proteger los buques, se dispuso que los buques que estaban

fuera del Muelle Dársena cambiasen de fondeadero y se ubicasen tras el muelle. A los buques mercantes y a los de guerra neutrales se les comunicó que en la bahía del Callao el tráfico de embarcaciones menores de remo o a vapor, quedaba prohibido entre las 19:00 y las 05:00 del día siguiente. Se aseguraba así que la lancha de ronda tuviera la certeza de que cualquier encuentro con una embarcación se trataba de una nave enemiga[253].

El plazo de Riveros se cumplió el día 20 sin que se produjera el bombardeo. Relata Vegas que fue el día 22 de abril, con el puerto libre de buques neutrales, cuando la escuadra chilena que fondeaba en la isla San Lorenzo zarpó para bombardear el puerto[254]. El ataque empezó a las 14:10 aproximadamente y terminó a las 17:00[255] Los proyectiles cayeron dentro de la dársena, donde echaron a pique la lancha *Lima*, agujerearon la chimenea de la *Unión* y le causaron diversas averías. Algunos tiros estallaron dentro de la ciudad donde originaron dañaos de consideración. A la caída de la tarde, la flota enemiga regresó a su fondeadero en la isla[256]. Anota Yábar que, aun cuando el enemigo estaba en capacidad de atacar sin ser alcanzado por las baterías de costa, los daños a la población fueron escasos; no se causó pérdida económica de consideración. No se produjeron incendios, pues se habían tomado las medidas pertinentes, como retirar fuera de la ciudad las materias inflamables y suprimir el servicio de alumbrado a gas[257].

En la madrugada del 23 de abril se produjo un combate entre las torpederas chilenas y la corbeta *Unión,* que los obligó a retirarse, encontrándose en su camino con la lancha peruana *Urcos,* la cual le acertó un cañonazo en la popa a la *Janequeo*, matándole un hombre[258].

A comienzos del mes de mayo se produjeron diversas acciones de la brigada torpedista contra la flota chilena estacionada en San Lorenzo. En represalia, Riveros ordenó un nuevo bombardeo contra el puerto, el que fue ejecutado el 10 de mayo por siete buques, entre ellos el blindado *Blanco Encalada* y el monitor *Huáscar*. Casi todos los buques peruanos fueron tocados por los 48 disparos del enemigo, aunque sin daños de consideración. En tierra sí se produjeron daños apreciables y murieron 23 personas. Los defensores en tierra hicieron 75 disparos y utilizaron por primera vez los dos cañones Vavassseur de a 300 libras sacados del castillo de la *Independencia*[259].

El día 24 de mayo se produce otro combate nocturno. El teniente segundo José Gálvez, de ronda en la bahía a bordo de la lancha *Independencia* divisó una lancha enemiga, al perseguirla resultó emboscado entre aquella, la *Guacolda*, y la *Janequeo*. Gálvez cogió el torpedo de cien libras que llevaba en su lancha y lo dirigió contra la *Janequeo*; como no estallase el torpedo, Gálvez le disparó por dos veces

con su revólver causando la destrucción de la lancha enemiga y la suya propia. Murieron 8 hombres de la *Independencia* y el mismo Gálvez resultó gravemente herido. Los náufragos fueron rescatados por la *Guacolda* y llevados a bordo del *Blanco*. En la tarde del 25 El almirante chileno envió a Gálvez a tierra[260].

Los días 27 y 29 de mayo bombardearon nuevamente el Callao. Las fuerzas bloqueadoras recibieron refuerzos por el mes de junio: una nueva lancha torpedera, la *Fresia*, gemela de la *Janequeo* y el blindado *Cochrane*[261]. No hubo novedad hasta el 3 de julio cuando uno de los torpedos del ingeniero Cuadros provocó la voladura del *Loa*.

A mediados del mes de julio de 1880, el secretario de marina, comandante Manuel A. Villar ordenó nuevas defensas para el Muelle Dársena. Se colocó una línea de defensa de perchas en la boca de la Dársena para resguardar los buques de la escuadra peruana que se encontraban en ella, previendo ataques de lanchas chilenas que pudieran aproximarse. El comandante general dispuso de inmediato la ejecución de las defensas, para lo cual empleó las vergas y masteleros de las presas. Ordenó proceder a formar una baliza con perchas gruesas y todas las lanchas existentes en el puerto, entre ellas 32 pertenecientes a la empresa del Muelle Dársena; se desplazaba a todo lo largo y paralela al muro oeste del Muelle Dársena, a distancia de 200 metros. En obra se utilizaron algunas brazas de cadena y anclas que se desembarcaron de los vapores *Oroya* y *Chalaco*, y la madera depositada en el *Marañón*[262].

A principios de agosto el Gobierno dispuso colocar una segunda línea de defensa del Muelle Dársena, esta vez de torpedos. Esta línea de defensa implicaba una restricción para el desembarque del personal y abastecimiento de los buques por el puerto del Callao. Como manifestara con preocupación el comandante general al secretario de Marina, las embarcaciones menores de los buques neutrales que venían a hacer víveres por el Dársena se verían imposibilitadas de pasar, debiendo hacerlo entonces por el muelle de fleteros, por sotavento del dique flotante. Villar respondió: "Conviene que US manifieste a los comandantes de los buques de guerra neutrales que estando el Callao bloqueado, casi sin habitantes y la capital en estado de Asamblea, no es prudente concedan permiso a sus tripulaciones…"[263]

El día 22 de agosto, se produjo un encuentro armado de tres lanchas peruanas, *Arno*, *Urcos* y *Capitanía* contra un buque y dos torpederas chilenas. Desde el Muelle Dársena se hizo fuego contra el enemigo. Según el parte del comandante del *Talismán*, capitán de corbeta Manuel Carrasco, a las 9:40 el buque chileno disparó sobre la población dos tiros sucesivos de cañón[264].

Un nuevo bombardeo se produce el 30 de agosto, según manifestó Riveros, para vengar el hundimiento del *Loa* y para evitar que la corbeta *Unión* dejase el Callao. El 31 se repite el bombardeo. Asimismo, el 1 y el 3 de setiembre. Durante cuatro días el puerto soportó la andanada, especialmente del cañón de largo alcance del crucero *Angamos*. Los disparos estaban dirigidos contra el Muelle Dársena y los buques de la armada peruanos surtos allí, pero muchos de los tiros cayeron en la población[265].

Los meses de octubre y noviembre transcurrieron en relativa calma mientras se llevaban a cabo las conferencias de paz en Arica a bordo del *Lackawanna*. Empero, el 23 de octubre se produjo un ataque al puerto con cohetes incendiarios: una lancha chilena hizo fuego por siete veces sobre el Muelle Dársena y la población. El 28 del mismo mes se repitió el ataque con cohetes incendiarios, que fueron repelidos por dos lanchas de la Fuerzas Sutiles. Pero el 3 de diciembre el *Huáscar* bombardeó el Callao desde 6 000 metros de distancia; su objetivo era la batería de a mil y el Muelle Dársena. El bombardeo se frustró porque al tercer disparo se rompieron los pernos que sujetaban los ajustes de la cureña del cañón, aunque uno los tiros cayó en la población[266].

El 6 de diciembre se desarrolla frente a la bahía del Callao un combate entre la lancha peruana *Arno* y las lanchas torpederas chilenas *Fresia*, *Guacolda* y *Colocolo*[267].

El Callao había permanecido bloqueado y bajo asedio desde el 20 de abril de 1880, hasta la ocupación de la ciudad el 18 de enero de 1881, lapso en el cual no se llevó a cabo ningún movimiento mercantil o comercial. Así lo manifiesta el cónsul británico Graham en su informe correspondiente al año 1881. Refiere que el Callao fue bombardeado en varias ocasiones, pero a una distancia tan grande que no tuvo consecuencias sobre la ciudad o sobre su objetivo: los barcos de guerra peruanos atracados en los espigones[268].

Vegas menciona que el teniente navío británico Mason, testigo presencial de los acontecimientos durante el bloqueo, manifestaba que el pueblo del Callao había llegado a acostumbrarse a los bombardeos chilenos, que masas de numerosa gente se situaban sin temor a ambos lados de la corbeta *Unión*, a menos de treinta metros de distancia, a fin de apreciar de cerca los efectos de los proyectiles chilenos[269].

20.3.3 El puerto del Callao durante la ocupación

Cuando la armada chilena ocupa el Callao, como primera instancia procede a desmantelar la fortaleza del Real Felipe y a hacer

estallar las formidables fortificaciones construidas para la defensa, las mismas que habían logrado mantener alejada de su costa a la escuadra bloqueadora. Ello no había impedido que el puerto fuera bombardeado en distintas ocasiones, aunque, por la distancia no llegó a producir mayor daño ni a la ciudad ni a los buques de guerra, objetivos de los ataques[270].

Desde el bloqueo del puerto en abril de 1880, situación en la que permaneció hasta la ocupación de Lima, muchas mercaderías con destino al puerto del Callao tuvieron que desembarcarse en otros puertos de la costa, donde permanecieron sin movimiento ni consumo. Ningún movimiento mercantil o comercial se pudo realizar hasta el 21 de enero de 1881[271] cuatro días después de la entrada de las fuerzas chilenas en la capital. En esa fecha Baquedano, jefe de las fuerzas de ocupación decretó la apertura al comercio del puerto del Callao.

La fortaleza del Real Felipe albergaba las oficinas de la Aduana del Callao. Aunque bajo el control de las fuerzas de ocupación, se siguen aplicando las ordenanzas y reglamentos vigentes en el Perú hasta el momento de la guerra. Seguirá funcionando desde el 23 de enero de 1881 hasta la firma del Tratado de Ancón, cuando la administración chilena ordena su cierre[272]

La fuerza de ocupación se vio conminada por las fuerzas de las estaciones navales extranjeras a respetar las propiedades de los neutrales. El contralmirante Stirling, comandante de la escuadra británica, secundado por el ministro St. John de la Legación Británica, asumió el liderazgo del cuerpo diplomático y los jefes de las estaciones navales surtas en el Callao, para comunicar a los generales chilenos que "si atacaban las legaciones o a los neutrales en general, él habría de capturar y hundirles la flota"[273]. En el Callao los intereses extranjeros eran cuantiosos, especialmente de los ingleses: inmuebles y mercaderías, por lo que la administración chilena no tuvo más remedio que guardar contemplaciones con el comercio exterior, a fin de no interrumpir el movimiento marítimo y comercial. Sin embargo, se tomaron medidas precautorias inmediatas: el 27 de enero el general Baquedano decreta el cierre de los puertos de Ancón, Chancay, Chorrillos y demás adyacentes al puerto del Callao. Empero, otro decreto suyo el día 23, ordena la reapertura del Callao[274]

Por decreto de 4 de febrero de 1881, Baquedano daba plenas facultades al administrador de la Aduana del Callao para tomar disposiciones sobre su ramo: nombrar y remover empleados, realizar los gastos de urgencia, dictar reglamentos y crear o suprimir oficinas o secciones y dictar todas las medidas que estimase para el mejor servicio del ramo[275].



Vista panorámica del Callao durante la ocupación chilena. En primer plano, el Castillo del Real Felipe, que desde 1836 albergaba la Aduana principal. (Reproducida de: *Álbum gráfico militar de Chile: Campaña del Pacífico*. Santiago de Chile, 2008).

El 4 de mayo de 1881, el contralmirante Patricio Lynch asumía el cargo de comandante en jefe del ejército de ocupación chileno, quedando a cargo de la ciudad de Lima. El dinero era un tema de vital importancia para la fuerza de ocupación, como lo manifiesta en su memoria: "No contábamos con otra fuente de recursos que las entradas del Callao", por lo que desde un primer momento se empeñó, con éxito, en acrecentar esas entradas. Así, implantó un régimen estricto en la administración de aduanas, que no tardó en reportar jugosos dividendos para el gobierno de ocupación.

El 19 de mayo ordenaba que los fondos recaudados por la Aduana pasasen a la Comisaría de Lima, con excepción de las letras bancarias, monedas de oro y plata y pastas. Posteriormente todos los fondos se guardan en la Caja de la Aduana.

Lynch prepara, de acuerdo con los comerciantes y el jefe de la Aduana, un proyecto sobre los derechos de importación y exportación, el cual promulga por bando el día 24 de mayo. Estipula que, considerando "que es justo que el gobierno de Chile obtenga de los territorios que ocupe militarmente todo el provecho compatible con los intereses de su comercio y de industria", decreta que las mercaderías extranjeras que se internen en el puerto del Callao, pagarán un derecho de 25 por ciento sobre su avalúo", con excepción de algunas específicas comprendidas en nomenclatura especial.

Los productos o manufacturas que se exportasen al extranjero quedaban libres de derechos de exportación, con excepción de: algodón, azúcar, cueros de vacunos, lanas y la plata en barra o chafalonía.

Dictó, además, con fecha 25 de mayo de 1881, el reglamento para la importación y exportación de mercaderías. Para los efectos de importación, ordenaba considerar como dependientes de la Aduana del Callao a los puertos menores donde no hubiese establecidas oficinas de aduanas. Estos puertos menores eran todos los puertos del litoral norte, como lo menciona el decreto del 11 de junio de 1881, que dispone que los derechos por las mercaderías y buques que se despachen de ellos se cobran y pagan en la Aduana del Callao[276].

Es de resaltar que Lynch respetó la exoneración del pago de derechos de puerto y tonelaje del cual disfrutaba la Compañía Inglesa de Vapores merced al contrato que tenía celebrado con el gobierno del Perú. Por decreto se dispuso que el administrador de la Aduana del Callao exonerara a esa compañía del mencionado pago[277].

El año 1882, aún no se ha firmado la paz. La ocupación continúa. El cónsul británico interino, Wilson, al informar sobre el movimiento

mercantil y comercial del puerto del Callao, hace el comentario siguiente: "El Callao está aún bajo el dominio de los chilenos, a quienes se les atribuye muchos de los excelentes cambios que han hecho para mejorar sus condiciones sanitarias, y que hasta el momento han resultado beneficiosas."

Observa, después de exponer dos cuadros sobre la entrada y salida de naves en el puerto del Callao, que el comercio de embarque, aunque es mayor que en 1881, es muy inferior a la cantidad señalada para 1879, antes del bloqueo. Explica que la razón es el estado de desorden en el que se había visto envuelto el país desde la ocupación de los puertos principales[278].

Sobre al observación del cónsul sobre las mejoras sanitarias, en efecto, Lynch en el siguiente informe de sus memorias da cuenta de las acciones llevadas a cabo en el puerto del Callao. Refiere que el jefe político y militar del Callao, coronel Amunátegui, hasta abril de 1882 había logrado notables mejoras en el aseo de calles y plazas, aumento y limpieza del agua potable, que antes era escasa y de mala calidad; asimismo, había afianzado el orden y la seguridad para el vecindario. El 12 de abril crea Lynch una Gobernación Civil en el Callao, al frente de la cual pone a Darío Zañartu, quien de inmediato se aboca a tres asuntos que estimaba primordiales para el puerto: las policías de aseo y seguridad, las medidas de higiene, y el incremento de rentas y la economía de gastos. Para las acciones referidas a las policías de aseo y seguridad, dividió la ciudad en tres cuarteles, pero las puso bajo la responsabilidad de un empresario particular. El gobernador del Callao manifestaba su preocupación acerca de la higiene en el puerto, que no podría ser completa si no se eliminaban los focos de insalubridad existentes a la sazón, como eran los pantanos de los alrededores que requerían se les desecase y se nivelase el suelo, empresa por demás costosa. Lynch se muestra predispuesto a emprender esta obra, pero indica que implicaría "el empleo de un tiempo valioso que, en el estado en que se encuentran las negociaciones de paz no podemos dedicarle".

Lynch observa que otra de las causas de insalubridad del puerto se encuentra en las aguas estancadas y descompuestas de la Dársena, en las que arrojan desperdicios de los buques que entran en ella. Encuentra que la cláusula 1ª del contrato que el gobierno peruano había celebrado con la empresa del Muelle Dársena, especificaba que "la empresa está obligada a limpiar el interior del dique, por medio de dragas, cada vez que fuere necesario y a introducir en él, por aberturas apropiadas al efecto por bombas, agua limpia del mar en suficiente cantidad para impedir la corrupción de la que quede

empozada en el interior". El almirante señala que no tiene noticia de que alguna vez la empresa hubiera dado cumplimiento a esta obligación. Por su parte, él manifiesta que está dispuesto a hacerla efectiva, en cuanto se vea que no resulte perjudicial remover las aguas descompuestas[279].

El cuidado que pone la administración chilena en el aspecto sanitario, tiene como objetivo conjurar el peligro de que se desate una epidemia en el puerto. Se desaparecieron los basurales de los alrededores y se limpiaron las alcantarillas de los desagües y de las acequias que las surtían de agua corriente, y se prohibió que se continuara depositando basura en los techos y patios interiores de los vecindarios. A pesar de las precauciones, el 15 de enero de 1883 se presentó en el Callao un caso de fiebre amarilla. Había noticias de que la fiebre se estaba desarrollando en Guayaquil, por lo que toda correspondencia que llegaba del norte se fumigaba en la isla San Lorenzo, y se practicaron visitas de sanidad a las naves recién llegadas, imponiéndoles cuarentena en caso de tener enfermos a bordo. El gobernador prestamente ordenó la instalación de un lazareto provisional para aislar a los enfermos. Sin embargo, hasta el 14 de febrero se habían producido solo cuatro casos fatales en los cuales no se había confirmado que se tratase de la fiebre amarilla.

Conforme avanzaba la temporada de verano cundía la alarma y el temor entre la población, pues la fiebre continuaba cobrando víctimas, aunque en un número insignificante, lejos de lo que podría considerarse una epidemia. Durante los meses de febrero, marzo y abril, la fiebre se mantuvo en condiciones tan reducidas que nunca llegaron a ocuparse las ocho camas del lazareto primitivo. El número de muertos llegó a cinco en febrero, diecinueve en marzo y cuarenta y nueve en abril. Más adelante, se había instalado con más comodidad el lazareto en el hospital Guadalupe. En la ciudad se ordenó el blanqueo general con frisos de alquitrán en los edificios públicos y particulares. A lo largo del año el mal fue declinando hasta limitarse a uno que otro caso aislado, y los facultativos no llegaron a un acuerdo de pareceres, pues según algunos solo fueron dos o tres casos de fiebre amarilla, mientras que otros opinaban que sí había existido un principio de epidemia[280].

El 14 de abril de 1882, el primer puerto del Perú es declarado ciudad de segundo orden, para los efectos del cobro de la contribución de patentes, en consideración a un solicitud de un grupo de comerciantes que argumentan que el comercio en el puerto había decaído notablemente a consecuencia de las circunstancias por las que había pasado y que a la fecha aún persistían[281].

20.3.4 Los dividendos que la administración chilena recibió de la Aduana del Callao, de los puertos bajo su dependencia y de la Empresa del Muelle Dársena

Lynch en su memoria manifiesta que el estricto régimen implantado en la administración de la Aduana del Callao y las que dependían de ella no tardaron en mostrar mejores resultados: las entradas de aduana en el mes de mayo de 1881 ascendieron a ciento cuarenta y dos mil seiscientos sesenta y siete pesos ($142 667). En el mes de julio fue ostensible el crecimiento de las entradas de Aduanas: cuatrocientos dos mil pesos ($402 000). En agosto continúan creciendo las entradas: quinientas diez mil doscientos ochenta y nueve pesos ($510 289).

Ante tan buenos resultados, el ministro de Hacienda de Chile le ordena a Lynch la remisión de todos los valores excedentes después de deducidos los gastos del mes. Así, la memoria manifiesta que a fin de ahorrar los gastos de conducción y en vista de la escasez de circulante en Perú, se le ordenaba enviar a Chile todo el dinero que le fuera posible en letras sobre Europa, las que se consiguieran al tipo más bajo de plaza[282].

Los servicios que prestaba el Muelle Dársena se remontaban apenas a julio de 1877. El año 1869 el gobierno peruano había adjudicado a la firma Templeman Bergmann la ejecución de las obras del muelle dársena o dique y malecón, sobre al base del muelle fiscal que se encontraba en construcción. Se había firmado el contrato el 16 de agosto de 1869, en virtud del cual se estipulaba que la casa concesionaria adquiría el derecho de explotar la obra por sesenta años contados desde su terminación, de los cuales en los diez primeros gozaría de privilegio exclusivo. Durante el plazo de explotación, la casa concesionaria cobraría a toda nave mercante mayor de diez toneladas una prima de doce centavos de sol por tonelada de registro por el uso del Muelle Dársena.

Las obras quedaron concluidas el año 1875. El 31 de marzo de ese año el gobierno decretaba la apertura al servicio público del Muelle de Dársena del Puerto del Callao y aprobaba su reglamento. En mayo de 1876 el gobierno aprobaba algunas modificaciones al proyecto original, que incluían la construcción de una obra adicional, el "muelle o dársena de guerra". Solo el 19 de julio de 1877 entraron a la dársena los primeros vapores, en conformidad con el contrato celebrado por la Empresa de la Dársena con la Compañía Inglesa de Vapores el 10 de julio de 1877.

En el lapso previo a la guerra, la ocupación y los inmediatos posteriores, entre 1877 y 1887, la propiedad del muelle cambió de propietarios por traspasos parciales sucesivos; finalmente quedó como único propietario Dreyfus Hnos. y Cía., que después traspasaría en 1887 sus derechos a la Societe Generale de Paris[283].

El año 1881, al asumir el contralmirante Lynch el mando político y militar del Callao, acordó con la empresa del Muelle Dársena las bases de un contrato en el que se estipulaba que la tercera parte de las entradas serían para el Fisco chileno, sin que en caso de desavenencia pudiera entablarse reclamación extranjera. En salvaguarda de los intereses de la administración de ocupación, disponía que ningún buque se despachase del Callao sin antes acreditar que no adeudaba derechos de Dársena. Señala en su Memoria que el 30 de agosto de 1881, las entradas por aduanas llegaban a quinientos diez mil doscientos ochenta y nueve pesos ($510 289), de los cuales trece mil doscientos cincuenta y cinco correspondían al pago de la Dársena al Fisco por el mes de julio. El beneficio con la Empresa del Muelle subió en 1881 a sesenta y tres mil quinientos ochenta y cinco pesos. ($63 585), y en los tres primeros meses de 1882, a cincuenta y tres mil veintidós ($53 022)[284].

Respecto de las franquicias y concesiones que por el término de veinte años le había otorgado el gobierno peruano a la Compañía del Dique, refiere Lynch que al producirse la ocupación chilena la Compañía se mantuvo en las condiciones ordinarias de una empresa particular, esto es, sometida a los gravámenes fiscales y municipales que se les estipulaba a los territorios ocupados. Sin embargo, la empresa reclamó en repetidas ocasiones el derecho a las concesiones que le otorgaba el contrato que tenía firmado con el Perú. El almirante Lynch consultó por telegrama a su ministro de Guerra y Marina el 9 de mayo de 1881, si debía mantenerse el privilegio de la Empresa. Dos días después, recibía la respuesta ministerial en los siguientes términos: "Continúe contrato con la Compañía Dique del Callao, sobre liberación de derechos y rebajas de precios"[285].

Lynch acató la disposición de Santiago, empero quiso hacer respetar los términos estrictos del artículo 9º del decreto de concesión que consideraba libres de pago de derecho de aduana la maquinaria, los materiales y repuestos y útiles para la construcción y conservación del dique y sus factorías en tierra. Guillermo H. Smith, gerente de la Compañía del Dique Flotante del Callao, el 23 de noviembre de 1882 solicitaba a la administración chilena la liberación de derechos de Aduana de 30 cajones de planchas para el consumo de su empresa. Manifestaba que durante los dieciséis años de vida del dique no se había pagado jamás derechos por esta clase de artículos[286]. Aunque finalmente se le otorga por esa vez la exención, Lynch, por una razón de celo fiscal, no se hallaba convencido de su conveniencia. Empero, en su misiva dirigida al ministro de Hacienda del 6 de abril de 1883, manifiesta que en los últimos meses el Estado había estado gozando en más vasta escala de la rebaja del 33% que la compañía del Dique hacía a los buques chilenos, pues habían ocupado el Dique la corbeta *Chacabuco*, el monitor

Huáscar, el transporte *Amazonas*, la cañonera *Pilcomayo*, el *Tolten* y los vaporcitos *Isluga*, *Toro*, y *Valparaíso*. Concluye: "de manera que la economía que el Fisco ha obtenido haciendo uso del Dique del Callao en vez del de Valparaíso, no es despreciable". Además, menciona que el gerente ofrece aumentar la rebaja a un 50%. Finalmente, recomienda dejar sin efecto el decreto de Hacienda que le remitiera el ministro en su nota de 28 de febrero de 1883, y tomando por base la propuesta de Guillermo Smith, "declarar que la Compañía del Dique tiene derecho a internar libremente todos los artículos necesarios para la compostura y construcción de naves"[287].

En su siguiente memoria, Lynch manifiesta que la renta total de la Aduana del Callao, por derechos de importación y exportación, para el año 1882 había sido de cinco millones, ciento treinta mil, seiscientas treinta y ocho pesos, cuarenta y siete centavos ($5 130 638, 47), cifra dentro de la cual se incluían setenta y dos mil cuatrocientos ocho pesos, catorce centavos ($72 408,14) que existían como saldo en caja el 31 de diciembre de 1881. Estima la renta líquida del año en seis millones y medio de pesos, de los cuales la Aduana remitió a la Comisaría General de Valparaíso un millón, ochenta y tres mil, setecientos cuarenta y tres pesos ($1 083 743). En Aduana quedaron de saldo en caja para el año 1883, setenta y dos mil ciento cincuenta y cinco pesos ($72 155,79)[288].

Manifiesta Lynch que ha habido, pues, durante este segundo año un aumento en las entradas de Aduana de un millón quinientos cincuenta y un mil cincuenta y cuatro pesos, cuarenta y seis centavos ($1 551 054.46). Pero añade que, en la misma proporción crecieron asimismo los gastos en setenta y tres mil ciento setenta y ocho, setenta y seis centavos ($73 178,76). Señala que, según el administrador de Aduana, tan satisfactorio resultado se debía a la ampliación que desde el mes de agosto se había dado al servicio, así como a la reorganización de las oficinas distribuidas a los largo de la costa ocupada y la creación de otras en puntos importantes con las Tenencias necesarias; Observa que las más productivas son las de Pisco, Chimbote, Salaverry, Eten y Paita, las cuales contaban con un personal suficiente para garantizar una "recta y cabal recaudación de los intereses fiscales"[289].

Lynch demanda que, a su juicio, principalmente ha contribuido al éxito de la recaudación la confianza del comercio en su régimen de gobierno, "la expectativa de una perfecta tranquilidad, mientras se creyó que se prolongaría la ocupación chilena, y el alza tan considerable en los derechos establecida por el decreto de 27 de setiembre" de 1882[290], justamente el decreto que tan acerbamente iba a criticar en su informe el cónsul británico Wilson.

Respecto de ese año 1882, el cónsul británico interino, Wilson, se permite hacer una apreciación sobre la administración chilena.

Sostiene que las autoridades de la Aduana chilena no llevan una cuenta estadística de los artículos importados y exportados, por lo cual no puede dar un informe comparativo del comercio del año 1882 respecto de cualquier otro anterior. Señala que han dictado tantos decretos respecto de los cambios en la tarifa de la Aduana, que no entra en el detalle de especificarlos, pero sí considera remarcable el decreto del 27 de setiembre de 1882, el cual ordena impuestos sobre los derechos de importación y exportación que significan un fuerte recargo de precio en un corto plazo de aplicación. Dice que la medida ha tenido una repercusión inmediata: varias de las casas extranjeras de importación en Lima cablegrafiaron a sus correspondientes en Europa pidiendo la suspensión de los embarques; observa que mientras permanezca en vigor esta disposición, el comercio de embarque se va a mantener obstaculizado. Explica que bajo el gobierno peruano la maquinaria agrícola y minera no pagaba gravámenes, mientras que ahora se le aplica el cincuenta por ciento de tarifa arancelaria. El carbón, que se importaba libre de derechos, paga ahora el cincuenta por ciento sobre una valuación de cinco dólares por tonelada[291].

Lynch va a fundamentar más adelante la razón de un recargo tan drástico de los impuestos aduaneros. Explica que decretó que las mercaderías pagarían un derecho de internación de cincuenta por ciento sobre su avalúo, tanto en el Callao como en sus dependencias; y los productos chilenos y los peruanos, uno de treinta, siempre que estos últimos procediesen de puertos bajo la ocupación.

Prosigue explicando que la tarifa que fijaba el decreto de 24 de mayo de 1881 se especificaba el veinticinco por ciento en el primer caso y diez para los segundos, de tal manera que ahora el recargo llegaba a ser de ciento y doscientos por ciento, respectivamente.

Dice que:

> "Este decreto que tanto impresionó al comercio y que llegó a ser motivo de quejas y reclamaciones diplomáticas, no tuvo por objeto alcanzar un exorbitante e inequitativo aumento en las entradas de Aduana, sino tan solo hacer más y más difícil e insostenible la situación de nuestros enemigos, manifiestamente obstinados en no pedir ni buscar la paz, única posible del porvenir de su patria.
>
> Por lo demás, es bien sabido que las contribuciones indirectas, cuando son exageradas, no oprimen a los comerciantes e industriales sino a los consumidores, a quienes se obliga a pagar precios muy subidos por las especies. Entre los perjudicados se contaban, a más de las poblaciones peruanas, los numerosos miembros del Ejército y los numerosos empleados de oficinas civiles, que por cierto habrían podido quejarse con mucha más razón que los importadores de mercaderías.
>
> Por otra parte, el infrascrito, en su carácter de General en Jefe de un Ejército ocupante de territorio extranjero, estaba en su perfecto derecho y dentro de los preceptos y prácticas internacionales, al adoptar esa eficaz

medida de hostilidad contra el enemigo, y así lo manifestó a los reclamantes en una extensa y luminosa nota el señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Manteniéndose igual el movimiento comercial, nuestra renta aduanera se habría duplicado a lo menos; pero como lo dejó dicho, con el decreto de 27 de setiembre no se quiso perseguir un provecho pecuniario. Obtúvose, sin embargo, un aumento nada despreciable que yo estaba muy lejos de esperar, pues al principio llegué a temer que con el fuerte recargo se paralizara casi por completo la importación, una vez que hubiesen arribado al Callao los buques ya despachados del extranjero" [292].

El 23 de setiembre del mismo 1882 había dado otro decreto que cambiaba el régimen administrativo de la Aduana. Por el mismo se le rescindían facultades al administrador de la Aduana del Callao para nombrar y remover empleados, transfiriéndoselas al Cuartel General. Lynch exponía al ministro de Hacienda las razones por las que expedía el decreto que derogaba el de 4 de febrero de 1881 que por conveniencia de las circunstancias del momento, diera facultades extraordinarias al administrador de la Aduana del Callao. Con aquel no había habído jamás propósito de crear una autoridad independiente del general en jefe, tanto así que los nombramientos de entonces fueron hechos directamente por el general Baquedano. Sin embargo, ahora la situación era distinta, alegaba, y esa medida ya no resultaba conveniente. Sustenta que la Administración de Aduana a la postre detentaba mayor alcance del que en realidad tenía, que los sueldos de los empleados de aduana que en 1882 resultaban verdaderamente crecidos, y que se habían creado nuevos puestos que aparentemente no son necesarios para el despacho.

Decreto:

Derechos de importación y exportación

Lima, 27 de setiembre de 1882

Ha sido ordenado y decretado:

Art. I. La mercadería que pueda entrar al puerto del Callao o sus dependencias pagará un impuesto de 50 por ciento sobre su valor, a excepción de la siguiente, la cual pagará un impuesto de 30 por ciento:

Los productos de Chile y del Perú, teniendo en cuenta que estos últimos proceden de puertos ocupados por las fuerzas chilenas.

Impuesto Específico:

ARTÍCULOS	POR	IMPUESTO DOL.	C.
Coñac y ron	Docena de botellas	4	00
Coñac y ron	Litro	0	42
Gin	Docena de botellas	3	00
Gin	Litro	0	32
Espíritus de vino	"	0	50
Vinos dulces y licores	"	0	48
Vinos dulces y licores	Docena de botellas	4	50

Vino blanco	” ” ”	6	00
Vino blanco	Litro	0	50
Vino tinto	”	0	25
Vino tinto	Docena de botellas	2	25
Cerveza	” ” ”	1	25
Cerveza	Litro	0	12
Tabaco de La Habana	Kilo	1	25
Tabaco de otras partes	”	1	00
Puros	”	3	00
Cigarros	”	2	50
Té	”	1	20
Café	”	0	15
Manteca de cerdo	”	0	12

Los productos chilenos y peruanos, cuando proceden de puertos ocupados por el ejército chileno pagarán tan solo la cuarta parte de los impuestos específicos arriba mencionados.

Art. II. Todos los productos o mercancías manufacturados serán exportados exentos de derechos, con la excepción de los siguientes, los cuales pagarán:

ARTÍCULOS	POR	IMPUESTO DOL.	C.
Algodón	100 kilos	2	25
Azúcar blanca	” ”	1	25
Azúcar rubia	” ”	1	25
Azúcar filtrada en barro	” ”	1	25
Cueros	Kilo	0	01
Lana de alpaca y vicuña	100 kilos	5	00
Lana corriente	” ”	2	50
Moneda acuñada de plata Plata en barras Plata vieja Plata llamada piña	Kilo	2	50
Mineral de plata	100 kilos	1	20
Cobre en barras, lingotes, residuos y “burilla”	” ”	0	80
Mineral de cobre, calcinado o en régulos	” ”	0	60
Mineral de cobre en bruto	” ”	0	30

Art. III. Para los propósitos de impuestos de aduana, los puertos peruanos que no están ocupados por las fuerzas chilenas serán considerados extranjeros.

Art. IV. Los artículos Nos. 1, 2, 3, 4 y 10 del decreto del 24 de mayo de 1881, del cuartel general, y todos los decretos contrarios al actual, quedan anulados en lo que respecta a los derechos de exportación e importación desde esta fecha, veinte días después de la publicación de este decreto en el “Diario Oficial”. (Firmado) *P. LYNCH.- M. GUERRERO BACUÑAN*, Secretario General[293].

Con referencia a los sueldos, habían sido apropiados cuando se organizaba la Aduana bajo el régimen chileno, pues se pensaba que la comisión de los empleados sería transitoria y que no estaba libre de peligros y representaba sacrificios y privaciones. Aclara Lynch que por el momento esas consideraciones ya no deben tomarse en cuenta, por cuanto la ocupación se ha prolongado más de lo previsto y podía extenderse aun más. Observa que la vida en el Callao, en cuanto a alimentación, hospedaje y vestuario se encuentra en paridad de gastos que en Lima y más ventajosa que en Valparaíso, por lo que no justifica los elevados sueldos de que gozan hasta ese momento los empleados de Aduana y que afectan al Erario público[294].

20.4 EL PUERTO DE PISCO DURANTE LA GUERRA

El puerto de Pisco, uno de los más antiguos de nuestra costa, prestaba servicios a la región de su influencia, muy importante y activa en el aspecto portuario y agrícola desde épocas muy remotas, comprendía el departamento de Ica, Huancavelica y otros. Durante la colonia el puerto mantenía un tráfico hacia el Callao y otro al sur, hacia Arica. Posteriormente el comercio de Pisco se extendió a los otros puertos, y a partir de entonces se le daba el apelativo de "El Degolladero", por terminar ahí el tráfico costero.

En la época de la República continuó su desarrollo conforme se intensificaba la actividad agrícola y comercial de su zona de influencia. Se exportaba aguardientes de uva (pisco), azúcar de diferentes clases, vinos, algodón, frijoles, dátiles y otros. De Huancavelica y Ayacucho se exportaba lanas (de carnero y vicuña), metales preciosos y otras mercaderías.

En 1859 se había terminado la construcción de un muelle con pilares de fierro, que el gobierno había encargado el año 1855 a Guillermo Wheelwright. Tenía un largo de 700 varas por 11 de ancho, sostenidos por 384 pilares. Su longitud rebasaba la línea donde reventaban las olas, lo que permitía realizar operaciones de embarque y desembarque seguras. Contaba con escalas y pescantes, así como con una torre de luz de señalización.

Para su explotación el muelle fue entregado a concesionarios. Al entrar en servicio en 1859 estaba catalogado como un muelle de lanchonaje de primera clase. En la playa y a ambos lados del muelle se encontraban instaladas las oficinas de capitanía y resguardo.

El año 1871 el puerto de Pisco había sido conectado con Ica, capital del departamento y principal centro comercial de la región que tenía su salida por ese puerto[295].

Así como la Expedición Libertadora había recalado en Pisco en la bahía después llamada de la Independencia, al desencadenarse los sucesos de la guerra con Chile, perdida la campaña marítima, perdidas las campañas terrestres del sur, en Pisco se preveía la inevitable llegada de la flota chilena. El puerto no contaba con una fuerza militar para resistir una invasión por mar, pero al tenerse aviso de la proximidad y seguro desembarque de las fuerzas chilenas, se hicieron aprestos para la resistencia. Era subprefecto de esta provincia don Juan Matute, y alcalde don Eduardo R. Bernaola, y bajo su liderazgo se formó un escuadrón de voluntarios, "Lanceros de la Independencia", que se puso bajo las órdenes del ciudadano notable Demetrio S. Miranda; como inmediato superior, Juan Manuel Panizo y Zárate, con el grado de coronel; Melchor Navarro como capitán de caballería, y como alférez Matías Penagos. Se cavaron zanjas como trincheras por el lado de la Cruz de la Playa, y con no más de 300 hombres a caballo y a pie, armados con lo que se pudo encontrar: revólveres y carabinas de distintas marcas y calibres, se prepararon para defender el puerto.

Al amanecer del día 19 de noviembre de 1880 hizo su aparición en la bahía de Paracas la flota chilena, que sobrepasaba la cantidad de diez buques. En horas de la mañana los buques se desplegaron en línea de combate frente a la costa pisqueña. El transporte *Angamos* se adelantó e hizo las señales convencionales indicando a tierra que venían a bordo los parlamentarios para pedir la rendición de la plaza.

El *Angamos*, buque, de pequeño calado, se acercó al muelle para permitir el desembarco de los parlamentarios que intimaron a las autoridades pisqueñas a entregar la plaza. En vista de la respuesta negativa de las autoridades locales, los jefes chilenos procedieron a regresar a sus respectivos buques para proceder con el siguiente paso: la operación de desembarco de sus fuerzas en "La Puntilla" y el bombardeo de la costa desde el transporte *Angamos*, y las corbetas *Chacabuco* y *Pilcomayo*.

En tierra, la caballería que se encontraba posicionada en las higueras de San Andrés al ser sorprendida por los soldados chilenos, se desbandó en dirección al valle, aunque el grueso de la tropa pudo luego concentrarse en Humay, donde junto con los lugareños resistieron valerosamente, causando bajas en las fuerzas enemigas. Sin embargo, a las diez de la mañana los chilenos habían tomado el pueblo; el subprefecto, que cayó prisionero, se ahorcó en su propia celda.

La soldadesca incursionó por todo el valle, cometiendo toda clase de tropelías, un anticipo de los que ocurriría después en Chorrillos, Barranco y Miraflores. Tomaron el ferrocarril y el 22 de noviembre pasaban a Chincha Alta, mientras el pueblo de Pisco quedaba ocupado por el batallón "2º de Línea"[296].





Dos Vistas del puerto de Pisco:
Antiguo Muelle Fiscal de Pisco
Malecón Demetrio Miranda, Pisco playa
(Reproducidas de: http://ciudad-pisco-peru.blogspot.com/)

El objetivo de las fuerzas chilenas era la toma de la capital y Pisco era el primer escalón. En los días subsiguientes se siguió hostilizando a las fuerzas dispersas de la resistencia local.

Consumada la ocupación de Lima, se envió a Pisco el día 19 de enero de 1881 el batallón "Lontué", que llegó el 21 y procedió a tomar posesión del ferrocarril. La línea había sido destruida en varios puntos por orden del coronel Pedro Mass, prefecto del departamento, lo cual dificultó el viaje de las fuerzas chilenas que se trasladaban a la capital del departamento. No obstante, lograron llegar a Guadalupe, pueblo inmediato a Ica. Los chilenos ocuparon el departamento de Ica el 26 de mayo de 1881 con una división al mando del coronel Estanislao del Canto, compuesta de quinientos hombres del batallón "Segundo de línea" y cincuenta granaderos a caballo. Tomaron posesión del rico departamento; de inmediato no se estableció una administración civil, pero la fuerza se centró en perseguir a los montoneros, a fin de asegurar el orden que permitiese el normal discurrir de las actividades agrícolas, principal fuente económica de la región. Establecidos en la capital, se procedió a imponer contribuciones para mantener sus fuerzas. Empero, no podían reposar en sus laureles, por el asedio constante de partidas de montoneros a caballo que los obligaban a desplazarse hasta Ayacucho y dieron trabajo a las fuerzas invasoras hasta mediados del mes de agosto, aunque a fines de junio Lynch había ordenado que esas fuerzas militares regresaran a Lima, donde estaba concentrando el grueso de su ejército[297].

Con la ocupación de Ica, los puertos del departamento quedaron convenientemente vigilados a fin de percibir los derechos aduaneros. Pisco fue ocupado por el regimiento "Caupolicán", más tarde por el "Rengo", el que después relevado por el "Victoria"[298].

Ica, aliviada de la fuerza de ocupación, pudo quedar otra vez bajo la autoridad de su prefecto, coronel Mas, quien había logrado reunir tropas y pertrechos.

En Pisco, el 26 de agosto del mismo 1881, el capitán de corbeta Emilio Valverde, comandante del monitor *Huáscar*, jefe de las fuerzas de la ocupación de Pisco, se hizo cargo de la administración civil y militar de ese puerto. En esa fecha, por decreto sometió a la población bajo la ley marcial, y en riesgo de sufrir bombardeo e incendio sin previo aviso, en caso de cualquier intento de hostilidad[299]. Estableció impuestos de embarque y muellaje, cuyos fondos estaban destinados al sostenimiento de la tropa. Los comerciantes del departamento presentaron su reclamo ante el prefecto coronel Mass, quien se dirigió al alcalde de Pisco, don Florencio Escardó. El alcalde puso en conocimiento del jefe de la plaza de Pisco la protesta de los comerciantes, como consta en la carta de fecha 31 de agosto de 1881;

en ella le comunica también que "la Prefectura del departamento ha pedido informe a esta Alcaldía, ordenando, a la vez la suspensión de todo procedimiento y ejercer toda clase de hostilidades". En el siguiente párrafo el alcalde le comunica que desde la fecha esa alcaldía cesa en la administración del referido impuesto, pudiendo la autoridad chilena "nombrar a los empleados que tenga a bien, o dictar las medidas que crea más convenientes"[300].

El jefe chileno le contesta el 1º de setiembre expresando con crudeza la situación en que se halla:

> "La autoridad que ejerce el prefecto de Ica sobre U. mientras este pueblo esté ocupado militarmente, me es de todo punto desconocida y fuera de todo razonamiento. Siempre que esté U, bajo su autoridad en el pueblo donde él dicte sus decretos, está bien; pero en un lugar como el actual, en donde U. se encuentra y en donde ejerce el cargo de alcalde municipal accidental, porque lo acepto así, desde el momento que mi carácter de jefe de la plaza no reconoce ninguna autoridad civil ni militar sino las que yo nombre, no puede el referido prefecto de Ica decretar a U. ni U. tomar en consideración sus decretos. Sin embargo de lo expuesto, como digo a U. antes, puede continuar ejerciendo el cargo de alcalde municipal autorizado por mí, sin que por esto deje de aceptar la renuncia que hace de la administración del impuesto aludido".

Agrega luego que ha nombrado una junta de notables que con el tesorero que había venido manejando los fondos, continúe efectuando bajo las mismas bases, el cobro del impuesto, la entrega de víveres y administración de fondos[301].

Emilio Valverde nombra el mismo 1º de setiembre una comisión de vecinos notables y comerciantes de Pisco, la cual está conformada por: José Fidel Gereda, Abraham Melgar, José Manuel Dueñas, Demetrio J. Miranda, Domingo M. Elías, Melchor Álvaro, Federico Céspedes y Tomás Bull. El nombramiento, señala el documento oficial, es de un carácter tal, que no admite renuncia sino en caso de un motivo muy justo[302]

Desde el 19 de enero de 1882 la provincia litoral o departamento de Ica, queda a cargo del coronel Leocadio E. Tagle. El puerto de Pisco, así como el de Tambo de Mora se encuentran bajo su jurisdicción. Lynch informa que Pisco, unido a la capital de Ica por el ferrocarril, y con los servicios de correos y telégrafos establecidos regularmente, así con los caminos en muy buen estado, se goza de facilidades y garantías para desarrollar las operaciones mercantiles y conducir al puerto los productos y mercaderías del departamento. Esto ha dado como resultado que la aduana de Pisco obtenga cuantiosas entradas, superiores a las de años anteriores bajo la administración peruana. Señala que para el bienio de 1876-77, la aduana había producido ciento cinco mil, ciento setenta pesos ($105 177), en contraste con las ganancias de 1882, que daban ciento ochenta y cuatro mil seiscientos

dieciocho pesos ($184 618), sin incluir las entradas que corresponden a la misma, pero que han sido percibidas en el Callao. Preveía que para el año 1883, a juzgar por lo percibido ya en los primeros cuatro meses, serían mucho mayores. Señala que estos exitosos resultados se deben a la brillante gestión del jefe político y militar de Ica, quien desarrolla su responsabilidad con acción enérgica y laboriosa[303].

El puerto de Pisco no estuvo a salvo de la epidemia que Tagle, el jefe político militar, denomina fiebre amarilla, y que la comisión sanitaria llama también, indistintamente, tifus maligno, tifus icteroides y fiebre icteroides. El mal indudablemente se propagaba a través de las naves que procedían de los puertos del norte, donde ya se habían detectado casos desde comienzos del año 1883. En previsión, desde hacía un año, la jefatura política y militar del departamento había ordenado el blanqueo de las casas de la ciudad y alrededores, pues se consideraba entonces que la cal y el alquitrán purificaban la atmósfera de todo miasma. Sin embargo, a pesar de esas y otras medidas de higiene que se habían dispuesto para el departamento, la epidemia hizo su aparición, con caracteres alarmantes. En Pisco y en Ica, se dieron los primeros casos en los primeros días de abril de ese año de 1883. Las autoridades chilenas, temiendo que la plaga diezmara a sus soldados, dispuso enérgicas medidas para contrarrestar el flagelo. El número de víctimas, entre las que se contaban algunos oficiales y dos secretarios de la jefatura, llegó aproximadamente a sesenta. En cuanto a las bajas en las fuerzas de la ocupación, se anotaban diecisiete defunciones, todas correspondientes al batallón movilizado "Lontué".

Al siguiente mes de mayo, la epidemia declinó ostensiblemente, para volver al poco tiempo con mayor fuerza. Se continuaba aplicando enérgicas medidas para contrarrestarla. El 2 de mayo, Leoncio E. Tagle, jefe político y militar del departamento, ordenaba la limpieza interior de las casas, extrayendo todo tipo de basura para ser recogida por carretones destinados a ese servicio; además, se procedería a colocar en sus pozos interiores (silos) cal u otra materia desinfectante que cubriese las materias fecales. Las visitas domiciliarias examinarían cada casa para verificar el cumplimiento de las medidas dispuestas. Y en el caso de Chincha y Pisco, donde se presentaban los casos de fiebre en proporciones más alarmantes, se ordenaba, con fecha 18 de mayo de 1883, a los jefes militares de las guarniciones respectivas, las siguientes medidas: prohibir a la tropa el uso de licores espirituosos; procurar el aseo de la población: limpieza interior de techos y corrales, impidiendo que se mantuvieran en el poblado puercos y otros animales inmundos; mandar desecar los pantanos; blanquear las casas, especialmente los cuarteles y hospitales; fumigar con fenol o cloruro de cal, además del desinfectante enviado de Lima por el último vapor, el cual se utilizaría

para irrigar las calles; suprimir los ejercicios y servicio de policía de la tropa; evitar la aglomeración de gente, formando nuevos cuarteles y hospitales.

Afortunadamente, el nuevo rebrote solo fue un periodo transitorio y poco después la fiebre disminuía en violencia y malignidad. Contribuía a atenuarla el cambio de estación, pues parecía que la humedad y el calor propiciaban el desarrollo de la enfermedad. Con la llegada del invierno el mal estaría conjurado. Así, para junio de 1883, Pisco, y en general todo el departamento de Ica se encontraban completamente libres del azote[304].

ANEXO A
Tratado de Paz de Ancón

Lima, 20 de Octubre de 1883

La Republica de Chile por una parte; y de la otra, la Republica del Perú, deseando restablecer las relaciones de amistad entre ambos países, han determinado celebrar un tratado de paz y amistad, y al efecto han nombrado y constituido por sus plenipotenciarios a saber:

S. E. el Presidente de la Republica de Chile, a don Jovino Novoa; y S.E. el Presidente de la Republica del Perú, a don José Antonio de Lavalle, Ministros de Relaciones Exteriores, y don Mariano Castro Zaldívar; quienes, después de haberse comunicado sus plenos poderes y de haberlos hallado en buena y debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

Art. 1.- Restablécense las relaciones de paz y amistad entre las Repúblicas de Chile y el Perú.

Art. 2.- La República del Perú cede a la República de Chile, perpetua e incondicionalmente, el territorio de la provincia litoral de Tarapacá, cuyos límites son: por el norte, la quebrada y río Camarones; por el sur, la quebrada y río del Loa; por el oriente, la Republica de Bolivia; y, por el poniente, el mar Pacífico.

Art. 3.- El territorio de las provincias de Tacna y Arica que limita, por el Norte, con el río Sama, desde su nacimiento en las cordilleras limítrofes con Bolivia hasta su desembocadura en el mar, por el Sur, con la quebrada y el río de Camarones, por el Oriente, con la Republica de Bolivia; y por el poniente con el mar Pacífico, continuará poseído por Chile y sujeto a la legislación y autoridades chilenas durante el término de diez años, contados desde que se ratifique el presente tratado de paz. Expirado este plazo, un plebiscito decidirá en votación popular, si el territorio de las provincias referidas queda definitivamente el dominio y soberanía de Chile o si continúa siendo parte del territorio peruano. Aquel de los países a cuyo favor queden anexadas las provincias de Tacna y Arica, pagará otros diez millones de pesos, moneda chilena de plata, o soles peruanos de igual ley y peso que aquella.

Un protocolo especial, se considerará como parte integrante del presente tratado, establecerá la forma en que el plebiscito debe tener lugar, y los términos y plazos en que haya de pagarse los diez millones por el país que quede dueño de las provincias de Tacna y Arica.

Art. 4.- En conformidad a lo dispuesto en el Supremo Decreto del 09 de Febrero de 1882, por el cual el Gobierno de Chile ordenó la venta de un millón de toneladas de guano; el producto líquido de esta sustancia, deducidos los gastos y

demás desembolsos a que se refiere el artículo 13 de dicho decreto, se distribuirá, por partes iguales, entre el Gobierno de Chile y los acreedores del Perú, cuyos títulos de créditos aparecieran sustentados con la garantía del guano.

Terminada la venta del millón de toneladas a que se refiere el inciso anterior, el Gobierno de Chile continuará entregando a los acreedores peruanos el cincuenta por ciento del producto líquido del guano, tal como se establece en el mencionado artículo 13, hasta que se extinga la deuda o se agoten las covaderas y actual explotación.

Los productos de las covaderas o yacimientos que se descubran, en lo futuro, en los territorios cedidos, pertenecerán exclusivamente al Gobierno de Chile.

Art. 5.- Si se descubrieren en los territorios que quedan del dominio del Perú covaderas o yacimientos de guano, a fin de evitar que los Gobiernos de Chile y del Perú se hagan competencia en la venta de esa sustancia, se determinará, previamente, por ambos Gobiernos, de común acuerdo, la proporción y condiciones a que cada uno de ellos deba sujetarse en la enajenación de dicho abono.

Lo estipulado en el inciso precedente, regirá, asimismo, en las existencias de guano ya descubiertas que pudieran quedar en las islas de Lobos, cuando llegue el evento de entregarse esas islas al Gobierno del Perú, en conformidad a lo establecido en la cláusula novena del presente tratado.

Art. 6.- Los acreedores peruanos a quienes conceda el beneficio a que se refiere el artículo 4 deberán someterse, para la calificación de sus títulos y demás procedimientos, a las reglas fijadas en el supremo decreto de 9 de febrero de 1882.

Art. 7.- La obligación que el Gobierno de Chile acepta, según el artículo 4 de entregar el cincuenta por ciento del producto líquido del guano de las covaderas en actual explotación, subsistirá, sea que esta explotación se hiciese en conformidad al contrato existente sobre la venta de un millón de toneladas, sea que ella se verifique en virtud de otro contrato o por cuenta propia del Gobierno de Chile.

Art. 8.- Fuera de las declaraciones consignadas en los artículos precedentes, y de las obligaciones que el Gobierno de Chile tiene espontáneamente aceptadas en el supremo decreto del 28 de marzo de 1882, que reglamentó la propiedad salitrera de Tarapacá, el expresado Gobierno de Chile no reconoce créditos de ninguna clase que afecten a los nuevos territorios que adquiere por el presente tratado, cualquiera que sea su naturaleza y procedencia.

Art. 9.- Las islas de Lobos continuarán administradas por el Gobierno de Chile, hasta que se dé término en las covaderas existentes, a la explotación de un millón de toneladas de guano, en conformidad a lo estipulado en los artículos 4 y 7. Llegado a este caso se devolverán al Perú.

Art. 10.- El Gobierno de Chile declara que cederá al Perú desde el día en que el presente tratado, sea ratificado y canjeado constitucionalmente, el cincuenta por ciento que le corresponde en el producto del guano de las islas de Lobos.

Art. 11.- Mientras no se ajuste un tratado especial, las relaciones mercantiles entre ambos países subsistirán en el mismo estado en que se encontraban antes del 5 de abril de 1879.

Art. 12.- Las indemnizaciones que se deban por el Perú a los chilenos que hayan sufrido perjuicios con motivo de la guerra, se juzgarán por un tribunal arbitral o comisión mixta internacional, nombrada inmediatamente después de ratificado el presente tratado, en la forma establecida por convenciones recientes ajustadas entre Chile y los Gobiernos de Inglaterra, Francia e Italia.

Art. 13.- Los Gobiernos contratantes reconocen y aceptan la validez de todos los actos administrativos y judiciales pasados durante la ocupación del Perú, derivados de la jurisdicción marcial ejercida por el Gobierno de Chile.

Art. 14.- El presente tratado será ratificado y las ratificaciones canjeadas en la ciudad de Lima, cuanto antes sea posible, dentro de un término máximo de sesenta días contados desde esa fecha.

En fe de lo cual los respectivos plenipotenciarios lo han firmado por duplicado y sellado con sus sellos particulares.

Hecho en Lima, a veinte de octubre del año de nuestro Señor de mil ochocientos ochenta y tres.

(Fdo.) *JOVINO NOVOA*
(Fdo.) *A. DE LAVALLE*
(Fdo.) *MARIANO CASTRO ZALDÍVAR*


Miguel Iglesias
Presidente Provisorio de la República
del
Perú
Por cuanto entre la República del
Perú y la República de Chile se ede
bró por los respectivos Plenipotencia-
rios en veinte de Octubre de mil ocho
cientos ochenta y tres el siguien
te Tratado de Paz y Amis

Facsímil del documento original del Tratado de Ancón.
(Reproducido de: Mario Barros. *Historia diplomática de Chile*. Barcelona, Ediciones Ariel, 1970).

ANEXO B

Carta de Domingo del Solar al general Juan Buendía
Memorandum *para el general en jefe del Ejército*

Lima, abril 26 de 1879.- Señor General D. Juan Buendía, general en jefe del Ejército del Sur.- *

S. E. el Presidente ha acordado que las instrucciones a que US. debe ajustar sus procedimientos como General en Jefe del Ejército, sean las siguientes:

1ª.- En virtud del carácter de que US. se halla investido, quedan a sus órdenes todas las fuerzas que existen en esa parte del territorio y que no pertenezcan a la guarnición de las respectivas localidades.

2ª.- Siendo por ahora el objeto de esas fuerzas defender el honor nacional evitando la ocupación por los enemigos de cualquiera de los puntos del litoral, US. los distribuirá como lo juzgue más acertado.

3ª.- Con el mismo propósito de evitar una agresión del exterior, establecerá US. comandancias militares en los pasajes convenientes, que serán guarnecidas suficientemente y vigiladas con constancia y actividad.

4ª.- Si a pesar de estas medidas pretendiera el enemigo verificar un desembarque, US. procederá como corresponde al Jefe del Ejército peruano.

5ª.- Con el objeto de estar al corriente de los movimientos de los enemigos y cruzar sus planes oportunamente, debe US. procurar establecer el espionaje de sus propios campamentos.

6ª.- Conviene también como medida de circunstancias inhabilitar el ferrocarril de Huanillos, y con tal objeto dictará US. órdenes terminantes.

7ª.- Como pudieran agotarse los recursos pecuniarios y pudiera también no ser posible remitirlos de aquí, US. dará socorro al Ejército solo mientras tenga plata, sujetándolo después a ración.

8ª.- Para este efecto se ha arreglado un contrato, del que se remitirá a US. copia oportunamente, según el cual el proveedor está obligado a dar a cada soldado, veinte onzas de carne como ración, aparte de las menestras.

9ª.- En la imposibilidad de prever todos los acontecimientos que pudieran desarrollarse, el Gobierno deja a la discreción de US. las medidas que convenga adoptar.

10ª.- En cuanto a las operaciones militares, las ordenanzas marcan a US. su camino y de esperarse es que US. sabrá ponerse a la altura de su puesto y del honor de la República que está encargada de defender.

Por lo demás el Gobierno abriga la firme persuasión que dirigidas las armas nacionales por la inteligencia y experiencia de US., así como por su probado valor y pericia, los resultados habrán de ser satisfactorios.- Dios guarde a US. *DOMINGO DEL SOLAR*".

MEMORANDUM PARA EL GENERAL EN JEFE DEL EJÉRCITO

1º.- Tendrá arreglados y listos los parapetos y explanadas para dos baterías de cuatro cañones cada una, a fin de impedir en caso necesario el desembarque de fuerzas en el Colorado, por el norte y en Cavancha, por el sur; o en ambas partes a la vez.

2º.- Se esmerará mucho en aumentar y perfeccionar las obras de defensa, preparándose desde luego, para la rápida colocación de agua y municiones en las zanjas.

3º.- Ejercerá la mayor vigilancia en las caletas de Chucumata y punta Colorada, para precaverse de toda sorpresa por cualquiera de ellas.

4ª.- Hará proporcionar a la Artillería las mulas que le faltan.

5º.- Formará un cómputo aproximativo de los víveres, pasto y carbón que haya en este puerto y en las oficinas.

6º.- Procurará tener en previsión de cualquier eventualidad, la cantidad de agua suficiente para el Ejército y población, fuera de la que se consume diariamente.

7º.- Hará que se proporcionen los calderos necesarios para el rancho de los cuerpos que no los tienen.

8º.- Se observará la mayor economía en el consumo de los forrajes principalmente.

9º.- Procurará que la prensa escriba convenientemente, combatiendo de preferencia las versiones calumniosas, falsas y apasionadas de la prensa de Chile.

10º.- Tratará de cambiar los víveres que no nos sirvan, por otros que necesitemos.

11º.- Dispondrá que de la caballería de Tarapacá se desprendan dos comisiones, una que partiendo de Canchones vaya por Soledad hasta cerca de Quillagua, estudiando y reconociendo prolijamente el trayecto, y determinando los parajes en que deba acampar el ejército, y los lugares en que pueda hacerse aguadas; la otra que partiendo también de Canchones, vaya por Pica y las alturas hasta Santa Bárbara, practicando igual reconocimiento que a Quillagua.

12º.- Si se encontrase cañería en la plaza para que se establezca un ramal de la cañería principal a Molle, para surtir de agua a las divisiones acantonadas ahí, hará que el prefecto se los proporcione inmediatamente.

13º.- Cuidará además que los víveres y otros artículos para el ejército, se trasladen paulatinamente al campamento de Molle.

14º.- Vigilará que todos los jefes y oficiales del Ejército, cumplan estrictamente con su deber, debiendo dar de baja, sin consideración de ningún género, a todos los que para ello den motivo.

15º.- Mandará comisionados a los valles de Tarapacá, Pica, Huatacondo, Camiña, etc., con el fin de examinar cuidadosamente la cantidad de trigo que exista en esos valles, y contar en caso necesario.

16º.- Dispondrá que los rifles Winchester que ya deben estar en el campamento, se den al Batallón Nº 7, completándolos con los que existen en la batería de Artillería.

17º.- Cuidará mucho de las municiones y hará que se le pase un estado diario de su existencia.

18º.- Los rifles del Nº 7, que se den al batallón Arequipa.

Iquique, junio 2 de 1879
PRADO"

* MONTANI, Alejandro, *La Guerra del Pacífico*, pp. 82-85.

ANEXO C
Acta. Comité de Defensa Nacional

ACTA

Los ciudadanos infrascritos, haciendo uso de la garantía que les acuerda el artículo 29 de la Constitución Política del Estado, se comprometen por la presente, dentro de los límites de la citada ley; y al efecto invitan a los ciudadanos de esta capital a constituirse en una asociación permanente, durante la actual guerra con la república de Chile, bajo la denominación de Comité de Defensa Nacional con el fin de contribuir todos y cada uno de los asociados, por cuantos medios lícitos estén a su alcance, a la recuperación de la honra nacional e integridad territorial que han sido holladas por las armas enemigas; reservándose discutir y excogitar aquellos medios en las reuniones posteriores que tuviere a bien celebrar la Junta Directiva del Comité, que se elegirá oportunamente por la mayoría de él.

Los medios que acordare el Comité de Defensa Nacional con el objeto expresado, previas convenientes discusiones y votaciones, serán consignadas en una acta, que se elevará al Supremo Gobierno en los casos en que su realización requiera de acción oficial.

En la ciudad de Lima, a los 26 días del mes de Noviembre de 1879 (Siguen las firmas).

En la sesión de hoy, fue aprobada por unanimidad, las siguientes proposiciones:

Considerando:

1º.- Que en cada palmo de tierra que cubre el pabellón peruano, está el asiento de la honra e integridad nacionales, cuyo legado nos viene del heroísmo de nuestros padres para transmitirlo sin menoscabo ni mancilla a nuestros hijos;

2º.- Que por nuestro pacto de concordia o Constitución del Estado, el ceder la menor porción del territorio a poder extraño, es el más negro crimen de lesa Patria;

3º.- Que aún cuando no existiera tal disposición, el hecho sería ante el sentido común, de inconsecuencia inexplicable hacia los que nos dieron su sublime ejemplo de la independencia, a la vez que sería una defraudación a los que nos pedirán estrecha cuenta en la posteridad;

4º.- Que declarada una guerra contra el Perú, cada ciudadano no tiene derecho para tomar en cuenta su fortuna y su vida, sino como secundarias a la salvación de la república y al triunfo de su causa;

5º.- Que si los simples ciudadanos no tendrían disculpa para eximirse de tal obligación, mucho menos la tienen los que forman su centro con el carácter y con la responsabilidad de autoridades;

6º.- Que estas, colocadas al frente de los pueblos en los supremos momentos

del sacrificio, son en realidad sus centinelas avanzados; y el abandonar a estos a su suerte en tal lance, equivale a la deserción en campaña, frente al enemigo, en un centinela de facción;

7º.- Que por el recuerdo de las víctimas de Pisagua, Mejillones y Huanillos, y por la sangre del inolvidable Grau y sus valientes compañeros, nos llenaríamos de mayor ignominia con cualquier hecho innoble, porque reduciría de una vez el precio de sus vidas a la insignificancia de los sacrificios estériles;

8º.- Que a pesar de tales consideraciones e innegables razones, nuestro territorio, en el puerto de Iquique, fue entregado por las autoridades peruanas a los cónsules extranjeros, sin que siquiera hubiera habido previa fórmula de intimación por parte del enemigo; como si el sagrado suelo de la patria se hubiese convertido en *res nullius*, y nuestros hermanos en propiedad trasmisible, peor que parias, peor que esclavos vendidos por la moneda convencional de la traición.

Por todas estas poderosísimas razones, hemos acordado protestar, como en efecto

PROTESTAMOS

En nombre de nuestro pabellón humillado; en nombre de la Constitución del Estado; en nombre de nuestros padres y de nuestros hijos; en nombre de nuestro deber como ciudadanos; en nombre de la sangre y de las víctimas del patriotismo; en nombre de toda dignidad y de todo derecho, contra la entrega del puerto de Iquique a los cónsules, para que estos se lo entregaran, como en efecto lo han entregado a nuestros enemigos; y a más pedimos que sean juzgados con todo el rigor de las leyes los autores y sus cómplices, para que sufran inmediatamente el ejemplar castigo que merecen.- Lima, diciembre 3 de 1879.

ANEXO D

Acta del Cuerpo Consular de Iquique el 22 de noviembre de 1879

"En la ciudad de Iquique, capital del departamento de Tarapacá, en la República del Perú, a los veintidós días del mes de noviembre de mil ochocientos setenta y nueve, a solicitud del señor comandante general de la plaza, coronel don Miguel J. de los Ríos, los señores cónsules de Alemania, Austria, Estados Unidos, Ecuador, la República Argentina y vicecónsules de Francia, Italia e Inglaterra, se reunieron.

El comandante general manifestó, que debiendo evacuar esta plaza por orden superior, no podía dejar la fuerza indispensable para mantener el orden y garantizar las vidas y propiedades de los neutrales que aún quedaban en ella; que, por consiguiente, suplicó a los señores cónsules que, en protección de los intereses de sus nacionales, tomaran las medidas que creyeren necesarias para la seguridad de ellas, pues existían algunos criminales y otros detenidos por delitos comunes que debían ser custodiados.

Indicó que los prisioneros chilenos, tomados en el combate de la *Esmeralda*, quedaban en completa libertad por el hecho de evacuarse la plaza.

Hizo presente que habiéndose trasladado el hospital militar de Molle a este puerto, y no habiendo autoridad alguna que atendiera a su cuidado, encarecía al Cuerpo Consular ejerciera ese acto filantrópico, salvando de la muerte a los infelices que allí se encontraban. Que, con el objeto de aplicarse al uso del referido hospital y repartir entre los prisioneros, dejaba una cantidad de zapatos y víveres, que serían oportunamente entregados, así como también una suma de dinero, cuyo monto no indicó.

Habiendo sido convocadas a esta junta las autoridades civiles, se hizo constar que ninguna de ellas había asistido, excepto el señor capitán del puerto, don Antonio C. de la Guerra, y que casi todas habían hecho abandono de sus puestos.

Después de algunas otras ligeras indicaciones, se retiró el señor comandante general, habiéndose convenido entre los señores cónsules presentes formar en el acto un cuerpo de Guardias de Propiedad, sirviendo de base las compañías de bomberos, el cual tomaría la custodia de los presos, en lugar de la fuerza que los guardaba, y haría patrullas en la población durante la noche para evitar los desórdenes que pudieran ocurrir después de la salida de las tropas.

Algunos de los señores presentes hicieron palpable la imposibilidad de garantizar la vida de los prisioneros chilenos al dejarlos en libertad, y después de una detenida discusión, se acordó nombrar una comisión, compuesta de los señores: agente consular de Italia, cónsul alemán, cónsul americano y vicecónsul inglés, los

cuales, después de evacuada la población, harían presente al comandante de las fuerzas bloqueadoras la inconveniencia de que permanecieran en la población los prisioneros y que adoptara las medidas convenientes al respecto, con lo que se concluyó esta acta, y firmaron los presentes.

J. W. Merriam, cónsul de los Estados Unidos y decano del Cuerpo Consular.- Dr. Hugo Rossi, agente consular italiano.- Jewell, vicecónsul británico.- M. F. Aguirre, cónsul del Ecuador y encargado del consulado argentino.- J. Corssen, cónsul de Alemania.- H. J. Schmidt, cónsul de Austria y Hungría.- Ed. de Lapeyrouse, vicecónsul de Francia".

ANEXO E

Relación de los prisioneros de la Cañonera Pilcomayo *capturada el 18 de noviembre de 1879 por el blindado* Blanco Encalada

PLANA MAYOR	
Comandante	Capitán de navío grdo. C. Ferreyros
2º comandante	Capitán de corbeta grdo. O. Freire
Oficial de Detall	Teniente 1º grdo. T. G. Otoya
	Teniente 1º grdo. C. L. Torres
	Teniente 1º grdo. L. E. Avaria
	Teniente 1º grdo. M. C. de la Haza
	Alférez de fragata P. Roel
	Guardiamarina B. de la Haza
ASPIRANTES:	E. Silva Rodríguez
	E. A. Gago
	O. Lama
	J. F. Andraca
	F. Flores
OFICIALES MAYORES	
Cirujano de 2da. Clase	R. Pérez
Contador, Oficial 3ro.	
Cuerpo Político	W. Alvarado
Maquinistas	
1º Maquinista	J. Gregory
2º Maquinista	A. Ward
4º Maquinista	B. Portal
4º Maquinista	P. Falcón
Subtotal	(19)

TRIPULACIÓN OFICIALES DE MAR	
1º Contramaestre	N. Kriache
1º Guardián	A. Morro
2º Guardián	C. Macrin
1º Condestable	M. Guerrero
1º Carpintero	A. Venegas
Farmacéutico	L. Samamí
Maestro de Víveres	J. F. Rarouhill
Herrero	M. Rivadeneyra

1º Calafate	J. Chanavá	
Cabo de Timoneles	A. Petrayo	
Mayordomo de 1ª Cámara	E. Ríos	
Mayordomo de 2ª Cámara	I. Herrada	
Cocinero de Cámara	A. Montalva	
Cocinero de Equipaje	M. Romero	
Subtotal	(14)	

ARTILLEROS DE PREFERENCIA

Ch. Herbline	S. Vivanco	G. Babusso
C. Hoyos	W. Brown	C. Salas
Subtotal	(6)	

ARTILLEROS ORDINARIOS

C. Wilson	T. Croford	G. Sajanio
E. Nodon	D. Burnes	L. Oben
	S. Cayetano	
Subtotal	(7)	

MARINEROS

R. Gutren	F. Adolfo	B. Manoguin
M. Ferro	L. Hernández	S. Chavaná
M. Espinoza	M. Moralea	S. Díaz
P. Alvarez	F. González	J. Chinga
J. Ortiz	J. Ramírez	
Subtotal	(14)	

GRUMETES

G. Belaochaga	L. Vallejo	M. Velásquez
M. Dueñas	M. Montes	D. Huapaya
J. Vargas	C. Zúñiga	M. Aguilar
F. Villalba	L. Guajaras	L. González
J. Trucios	J. Catalán	A. Montes
S. Aguirre	A. Reinaza	P. Campo
J. Chávez	V. Ponce	L. González
J. Silva	S. Benites	M. Cardenal
S. Calisaya	R. Alvarado	J. Campos
J. Zapata	I. Espíritu	J. Mollineas
M. Pachingo	C. Salazar	J. Sesa
C. Denegri	T. Zevallos	L. Araoz
D. Goytezalo	T. Farfán	M. C. Iturrizaga
F. Aguilar	J. Guzmán	J. de la Cruz
M. Bermeo	D. Quiróz	M. Reyna
J. Bernal	E. Morán	P. Avilés
A. Céspedes	P. Rivera	A. Orellana
M. García	M. Siote	T. Sánchez
H. Bautista	P. Rojas	M. Evangelista
V. González	M. Villalba	B. Gil
M. Quispe	G. A. Manriquez	A. Norrea

ANEXO E

M. Quiner	C. Johnson	J. Pérez
J. Mores	M. Valdez	M. Torres
	C. Alipa	
Subtotal	(70)	

CABOS DE FOGONEROS

J. Walters	E. Marem	F. Exter
	W. Cowan	
Subtotal	(4)	

FOGONEROS

A. Subauste	J. Power	M. Calderón
F. González	H. J. Berthilson	C. Cortés
J. Anderson	E. Medina	O. Larzon
	J. Osborne	
Subtotal	(10)	

CARBONEROS

M. López	I. Apasa	H. Pape
	A. Apasa	
Subtotal	(4)	
Subtotal (129) gente de mar		

COLUMNA CONSTITUCIÓN

E. Igreda	M. Herrada	A. Durán
L. Camaná	A. Gutiérrez	
Subtotal	(5)	

GUARNICIÓN

Batallón Callao Nº 4

Sargento 1º	R. Noriega
Cabo 1º	C. Valenzuela
Cabo 1º	R. Chuquihuanca
Corneta	M. Palitano

Soldados

M. Lara	P. Tijero	F. Charuro
L. Andrade	M. Flores	N. Castillo
M. Quispe	J. Pérez	I. Choque
Subtotal	(13)	
GRAN TOTAL	(166) De capitán a paje	

Nota.- Como pasajero se encontraba Miguel McKeffery, lo que eleva a 167 el total de prisioneros.

ANEXO F
*Organización de la Secretaría de Marina**

NICOLÁS DE PIÉROLA
JEFE SUPREMO DE LA REPÚBLICA
Considerando:

Que creada la Secretaría de Marina con el exclusivo objeto de dar impulso a este importante ramo, separándolo por completo del de Guerra, es preciso organizarla de manera que llene todas las exigencias del servicio de la Armada, dejando así cumplidos los fines de su creación;

DECRETO:

La Secretaría de Marina queda establecida en la forma siguiente:

Art. 1º.- La administración de la oficina estará a cargo del subsecretario, a cuyas inmediatas órdenes funcionarán todos los empleados de ella.

Art. 2º.- Los diversos asuntos del ramo se distribuirán en tres secciones, denominadas:

Del personal y del movimiento de la escuadra;

Del material;

De contabilidad.

Cada una de estas secciones seran servidas por un jefe, un oficial auxiliar y dos amanuenses.

Art. 3º.- El archivo que deberá formarse, separando y desglosando todos los documentos y expedientes relativos a la Marina y a sus dependencias, que existan en el archivo de Guerra, o en otras oficinas, correrá a cargo de un jefe y un amanuense.

Art. 4º.- La mesa de partes será desempeñada por un oficial y un amanuense.

Art. 5º.- Además de los empleados anteriores, habrá dos oficiales auxiliares que trabajarán especialmente a órdenes del secretario y subsecretario.

Art. 6º.- La Secretaría tendrá dos jefes, ayudantes.

Art. 7º.- Un portero y dos conductores se ocuparán de la policía y de la conducción de pliegos.

Art. 8º.- Los asuntos que se encomienden a cada sección y las atribuciones de los empleados, se determinarán en el reglamento interior de la oficina que se expedirá oportunamente.

Art. 9º.- El personal de los empleados y haberes, se designarán por decretos separados.

ANEXO F

Art. 10º.- El secretario de Estado en el despacho de Marina, queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima, a 1º de enero de 1880.- *NICOLÁS DE PIÉROLA*.- *MANUEL VILLA*".

Otra resolución de la misma fecha (1), designaba la dotación siguiente:

SECCIÓN DEL PERSONAL Y DEL MOVIMIENTO DE LA ESCUADRA

Jefe	Capitán de fragata grdo.	Neracio Zegarra
Oficial Auxiliar	Zenobio L. Bravo	
Amanuense	Germán Gamboa	
íd.	Oscar Alvarado	

SECCIÓN DEL MATERIAL

Jefe	Capitán de fragata grdo.	Ruperto Gutiérrez
Oficial Auxiliar del C. P.		Enrique Balaguer
Amanuense		Enrique Guerrero
íd.		Rosendo Sánchez

SECCIÓN DE CONTABILIDAD

Jefe	Capitán de corbeta	Lino M. Cueto
Oficial Auxiliar		Juan Ariadela
Amanuense		Carlos Tizón
íd.		Augusto Gluchord

ARCHIVO

Jefe	Ricardo Suárez
Amanuense	Augusto García

MESA DE PARTES

Oficial	Rodolfo Villar
Amanuense	Enrique Muñoz

SECRETARÍA

Oficial Auxiliar de la Secretaría	Teniente 2do.	Bernabé Carrasco
Oficial 3º del C. P.		Emiliano Niño

AYUDANTE

	Sargento Mayor	Manuel Elcorrobarrutia
Un portero y dos conductores		No aparecen nombres

El haber de cada uno de estos empleados se determinará en el presupuesto del Ramo.

---

* AHM, Capitanías, 1880, Doc. 11

ANEXO G

Presentes en el monitor Manco Cápac *durante los combates en febrero, marzo y junio de 1880*

PLANA MAYOR	
Cuerpo General de Marina (14)	
Comandante	Capitán de fragata José Sánchez L.
2º comandante	Capitán de corbeta Rómulo G. Tizón*
	Teniente 1º grdo. Bernardo Smith
	Teniente 1º grdo. José S. Pizarro
	Teniente 2º grdo. Juan E. Taboada
	Teniente 2º grdo. Eulogio S. Saldías
	Teniente 2º grdo. Nicanor Asín
	Alférez de fragata Ramón E. Bueno
	Guardia marina Carlos A. Leguía
	Guardia marina Carlos Barandiarán
	Guardia marina Luis B. Arce F.
	Guardia marina Felipe Alcorta
	Guardia marina Juan Mulgrew
	Aspirante Francisco E. y Vidaurre
Guarnición (1)	
Jefe	Subteniente de Infantería Daniel Durán
Maquinistas (8)	
1er. Maquinista	Thomas Calquhoun
2do. Maquinista	Aníbal Loayza
3er. Maquinista	Manuel Hidalgo
3er. Maquinista	Toribio Villalobos
3er. Maquinista	Alcibíades Maldonado
3er. Maquinista	James Bonar
Aydte. de Máquinas	Manuel Salas
Calderero	José Zavaleta
Subtotal (23)	
TRIPULACIÓN	
Oficiales de Mar (14)	
1er. Contramaestre	Miguel Berna
1er. Guardián	José B. Gómez
2do. Guardián	José Mairongo

ANEXO G

Condestable	Carlos Luer
2º Carpintero	Cayetano Calera
Herrero	Jorge Jayo
Farmacéutico	Eustaquio del Pozo
Armero	Víctor Leroy
Maestre de víveres	Hilario Falcón
Cabo de timoneles	James Ryan
Cocinero de equipaje	Antonio Silva
Pañolero	Rufino de la Cruz
Despensero	Oloff Nilsson
Cabo de luces	Guillermo Terread

Artilleros de Preferencia (11)

M. Espinosa	E. Carlín	P. Rodríguez
C. Castro	J. B. Gosseline	F. Pettel
I. Gorge	Ch. Sanders	G. Olson
H. Muller	F. Bustavino	

Artilleros ordinarios (2)

I. Arévalo	S. Oviedo

Marineros (18)

H. Ramos	A. Rafael	P. Beltrán
M. Gordillo	E. Rodríguez	M. Mendoza
V. Freire	M. Carreño	F. M. Moncada
N. Altamirano	A. Tafur	J. L. Gordillo
F. Huamanchunga	J. Díaz	F. Telles
J. F. Boza		D. Livingstone

Fogoneros (8)

A. Arce	F. Mogollón	J. Castro
P. Martínez	G. Skates	W. Grinishaw
J. Ortega	F. Spencer **	

Carboneros (7)

M. Bermejo	M. N. Vélez	C. Maléndez
V. G. Espinosa	A. Tagle	P. Medrano
J. de Dios Morán		

Subtotal Gente de mar (66)

Guarnición del Batallón de Marina (antes Columna Constitución)(17)

Sargento 1º	F. Mejía
Sargento 1º	P. Osorio
Sargento 2º	E. Garaicochea
Sargento 2º	E. Pérez
Cabo 1º	F. de la Cruz
Cabo 1º	T. Ramos
Cabo 2º	M. Montúfar
Cabo 2º	J. Ramírez

Soldados		
C. García	J. Pérez	J. Mendoza
I. Paredes	J. Aguilar	T. Rosado
I. Rayo	F. Faisán	M. Díaz

Guarnición del batallón Callao Nº 4 (13)	
Sargento 1º	M. Corrales
Sargento 2º	T. Valderrama
Cabo 1º (Tambor)	M. Ramírez
Cabo 1º	L. Palomino
Cabo 1º	A. Pedraza
Cabo 2º (Corneta)	A. Escalante
Cabo 2º	R. Sánchez

Soldados		
M. Vásquez	I. Caso	J. Romaní
M. Ramos	S. Méndez	L. Rojas

Subtotal guarniciones (30)

TOTAL (119) de capitán a paje

* El comandante R. G. Tizón embarcó en el monitor después del 17 de marzo

** El fogonero F. Spencer embarcó en la *Alianza* después de su hundimiento.

ANEXO H

Relación nominal de los individuos de las dotaciones que salieron de viaje el 12 de marzo de 1880

TALISMÁN

CLASES		
Comandante	Capitán de corbeta grdo.	Manuel Ma. Carrasco
2º comandante	Capitán de corbeta grdo.	Federico Rincón
	Teniente 1º grdo.	Carlos Corpancho
	Teniente 2º	Juan F. Otoya
	Alférez de fragata	Manuel G. Cárdenas
	Alférez de fragata	José Antonio Cañote
	Subteniente del Batallón Mirave Nº 69	Emilio Mesa
	Guardia marina	Florentino Flores
	Guardia marina	Pío Forcelledo
	Aspirante	Felipe Suárez
Subtotal: 10		
MAQUINISTAS		
1er. Maquinista		Santiago Pizarro
3er. Maquinista		Emilio Agreda
4to. Maquinista		Antonio Mesones y Burga
4to. Maquinista		Francisco Sifuentes
Ayudante de Máquinas		Manuel Dulanto
Subtotal: 5		
CIRUJANO		
Doctor		Pedro Iruyo
Voluntario		Pedro Morgues
Subtotal: 2		
OFICIALES DE MAR		
2º Contramaestre		José Garibaldi
1º Carpintero		Daniel Romero
Herrero		Manuel Murgado
1º Calafate		Cecilio Rojas
2º Condestable		Carlos Hoyos

Farmacéutico	Julio G. Córdoba
Maestro de víveres	Manuel Mejía
Cocinero de equipaje	Martin Dorregaray
Mayordomo 1ª Cámara	Simón Castro
Mayordomo 2ª Cámara	Eduardo Falledo
Cocinero Cámara	Alejo Laura

Subtotal: 11

ARTILLEROS DE PREFERENCIA (3)

Mateo Copaidiche	Manuel Castro	Felipe Arellano
Aureliano Navarrete	Roberto Rodríguez	José Lucas Zapata
Eugenio Nodon	Andrés Silva	

ARTILLEROS ORDINARIOS (5)

MARINEROS (15)

Ramón Chunga	José Chunga	Pedro P. Gómez	Porfirio Barrera
Miguel Panta	Manuel Rodríguez	Fermín Chinga	Ramón Aguirre
Manuel Flores	José Silva	Manuel Bermeo	Meldías Cárdenas
Mateo Evangelista	Doroteo Durán	Eusebio Agreda	

GRUMETES (6)

Delfín Vásquez	Teófilo Cobos	Federico Rodríguez
Carlos d'Ugard	Natalio Duran	Estanislao Navarrete

CABO DE FOGONEROS (1)
Daniel Morales

FOGONEROS (6)

Fabio Chernet	Manuel Angeldonis	Antonio Joaquín
Antonio Bulens	José M.Villarán	Petter Smith

CARBONEROS (4)

Fernando Campos	Luis Victorio	Juan Chinga	Isidro Loayza

Subtotal Tripulación: 51

GUARNICIÓN DEL BATALLÓN MIRAVE Nº 69 (13)

Sargento 2º	Federico Aldón
Cabo 1º	Manuel Rojas
Cabo 2º	Alejandro Odría
Corneta	Martín Rojas

SOLDADOS

Tiburcio Gonzales	Miguel Guerrero	Pablo Vergara
Felipe Vásquez	José Galarza	Isidro García
Juan Ríos	Pedro Pascacio	Manuel Vera

TOTAL DOTACIÓN: 81 de capitán a paje

ANEXO I

Relación de la dotación de la Unión *el 12 de marzo de 1880*

(Según Nota de J. J. Elías pp. 92/93 obra de STORACE)

PLANA MAYOR

Comandante	Capitán de navío grdo.	Manuel A.Villavisencio
2º comandante	Capitán de corbeta	Arístides S. Aljovín
3º comandante	Capitán de corbeta grdo.	Emilio M. Benavides
	Teniente 1º grdo.	Arnaldo Larrea
	Teniente 2º	Pablo A. Duffóo
	Teniente 2º grdo.	Ramón Sánchez Carrión
	Alférez de fragata	Carlos L. Rodríguez Alcorta
	Capitán de Ejército	
	Jefe de la Guarnición	
	Militar	Manuel Vera
	Guardia marina	Enrique Gamero
	Guardia marina	César Romero
	Guardia marina	Enrique Chávez
	Guardia marina	Edmundo Gago
	Guardia marina	José F. Seminario
	Guardia marina	Héctor Villarán
	Guardia marina	Oliverio Sáenz
	Guardia marina	Tomás Lama
	Guardia marina	Alfredo Villavisencio
	Aspirante de marina	Emilio Díaz
	Aspirante de marina	Maximiliano Reyes

OFICIALES MAYORES

Contador de 1ª Clase	Ezequiel Fernandini
Cirujano de 1ª Clase	Miguel Rodamonte
Cirujano de 1ª Clase	Joaquín Diez Canseco

MAQUINISTAS

1er. Maquinista	Benjamin Bostford
2do. Maquinista	James Laurie
3er. Maquinista	Pedro L. Storace

4to. Maquinista	Gabriel A. Portal
4to. Maquinista	Henry Lewer
Ayudante de Máquinas	Guillermo Zavaleta
Subtotal: 28	

TRIPULACIÓN
OFICIALES DE MAR (21)

1º Contramaestre	J. A. Aguilar
1º Condestable	J. Urquiza
2º Condestable	F. Spiell
1º Guardián	F. Sena*
2º Guardián	A. Riglos*
Armero	I. R. Livia
Herrero	J. Pryce
1º Carpintero	Schelmory
1º Carpintero	L. Landa*
2º Carpintero	J. Dávalos
1º Calafate	J. Apóstol
2º Calafate	L. Pantoja
Maestre de víveres	R. Nafarrate
Despensero	E. Brunelli
Farmacéutico	M. Oliva
Cocinero de equipaje	M. Herrera
Cocinero de 1ª Cámara	F. Calderón
Cocinero de 2ª Cámara	A. Montalvo
Mayordomo	I. Herrada
Cabo de Timoneles	M. Mariño
Bocafragua	A. Subauste

ARTILLEROS (18)*
MARINEROS (76)*
GRUMETES (45)*
CABOS DE FOGONEROS (4)
FOGONEROS (15)*
CARBONEROS (13)*
GUARNICIÓN del Batallón MIRAVE Nº 19 (28)
Subtotal: 220
TOTAL: 248 de capitán a paje

* Personal que había participado en el Combate de Angamos a bordo del *Huáscar*: 3 Oficiales de Mar: F. Sena, A. Riglos, L. Landa. Igualmente 5 artilleros: de preferencia A. Bayosopoulos, J. Pryce, J. Grant y J. Gómez, y 1 ordinario J. Sifuentes. 3 Marineros: J. Velasquez, J. Sifuentes y M. Portales. 2 Grumetes: E. Ramírez y V. Arteaga. 2 Fogoneros: A. Salazar y M. Balbino. 1 Carbonero: G. Noé. Total: 17

Sobre estos hombres, J. J. Elías en su obra, pp. 41-42 dice:
"Nos quedamos sorprendidos de que todos estos hombres, que al lado de Grau habían conquistado la inmortalidad, casi ignoren esta condición de héroes y con toda modestia, sin ascenso alguno, regresen a la lucha y vuelvan a cosechar nuevos

laureles en Arica. Son dignos de que la Marina recuerde su nombre, colocándolo en las naves que se adquieran. Quizá en pocas armadas del mundo, un grupo de hombres que ya había penetrado en la Historia, repita sus hazañas a fin de ser doblemente ilustres; y que no obstante tales hechos, se les vaya olvidando. Claro que modestos servidores, pero peones que construyeron la base para que quienes mandaban, pudiesen cumplir sus grandes actos".

ANEXO J

Instrucciones a que se sujetará el capitán de navío don Manuel A.Villavisencio, comandante de la corbeta Unión*, en la importante comisión que se le confía por el Supremo Gobierno, con el buque de su mando. (No tiene firma ni fecha, pero es probable fueran redactadas antes del 27 de octubre 1880)*

"Amagada como se halla la capital de la República de un próximo ataque por las fuerzas invasoras de Chile, considera el Gobierno que desorganizar los elementos navales que el enemigo va acumulando en la bahía de Arica para el transporte de su proyectada expedición, es una operación militar de la mayor importancia y trascendencia.

Para conseguir el fin que el Gobierno se propone, descansa no solo en la seguridad de que sus instrucciones serán fielmente cumplidas, sino también en que penetrado US. de la gravedad de la situación no omitirá, así como sus oficiales y tripulación, esfuerzo alguno por extraordinario y penoso que fuere para llegar al resultado que buscamos.

Bloqueado en la actualidad el puerto del Callao, se hace preciso para franquearse con el buque de su mando, burlar la vigilancia del enemigo, o romper la línea de ellos, atravesándola a favor de la oscuridad de la noche; como una u otra maniobra habrá sido acordada en instrucciones verbales, estas solo principian desde que haya US. sacado el buque de su mando de la vista o alcance de los bloqueadores.

1º.- La corbeta *Unión* se hallará el día de su salida con su completo de carbón, útiles de máquinas y aparejo, velas, pertrechos y repuestos para tres meses.

2º.- Una vez franca la *Unión* de la escuadra bloqueadora principiará a hacer a todo vapor diligencia para el Oeste y rebalsando la isla de San Lorenzo, enderezará su rumbo hacia el sur, gobernando a treinta millas al Oeste de San Gallán.

3º.- A la altura de San Gallán hará derrota paralela a la costa sur, pero nunca a menos de treinta millas de las partes más salientes.

4º.- Siendo el puerto de Arica, el de su destino, procurará recalar a ese fondeadero precisamente en la noche, teniendo presente que las mejores horas son las comprendidas entre las 11 de la noche y las dos de la mañana, lo que facilitará tanto el ocultar el arribo, como la dirección en que salga.

5º.- El plano de la bahía de Arica que se acompaña determina la posición de los buques fondeados allí el día 27 de octubre último. El número de aquellas naves puede haber aumentado por esperarse otras más; pero como las existentes se hallaban acoderadas, con las nuevamente llegadas se habrá extendido más el grupo. de modo que al entrar la *Unión* bien sea por barlovento o bien por sotavento, se introducirá entre los claros de buque a buque, procurando, si le es posible, promediar el centro del pelotón. Si llega a tan ventajosa posición, se aguantará sobre la máquina rompiendo sus fuegos de artillería con punterías muy bajas, y a bomba, sobre todos los buques de su contorno indistintamente y prolongando sus fuegos cuanto sea posible.

No debe olvidarse que manteniéndose confundido con el grupo se impide los disparos certeros del Morro o de cualquier buque enemigo que esté en la línea exterior, por la imposibilidad en que se encontrarán de saber sobre quien dirigir sus fuegos.

Siendo Arica una plaza fuerte y el punto donde se apresta una expedición bélica, todo buque que se halle allí, tiene que soportar las consecuencias de un ataque de sorpresa como del que se trata.

6º.- Cuando se haya hecho el mayor daño posible a los buques de una y otra banda, o si ocurre algo extraordinario que exija salir, se dará andar y luego que se tenga proa franca, toda fuerza para alejarse hasta desorientar a los enemigos.

7º.- En el plano se halla marcada la posición de tres luces que permanecen encendidas sobre el muelle durante toda la noche y ofrecen magnífica visual para entrar al fondeadero. Se ha observado también que los buques de vapor enemigos tienen sus fuegos apagados.

8º.- Se deja a la discreción del comandante Villavisencio el uso de las luces reglamentarias como ardid para entrar sin despertar sospechas, o el hacerlo, por el contrario, con toda luz oculta.

9º.- Haciéndose mutuamente los enemigos sus señales por medio de destellos, colocará un oficial experto que teniendo oculta una linterna clara y otra roja, pueda sacarlas para repetir cualquiera señal que observe, como medio de engañarlos.

10º.- Recomendará a los oficiales a cargo de las piezas el mantener completo silencio, hacer solamente tiros con puntería segura, pasar fósforo por la calidad de la alza y ángulo de la mira para facilitar la visual en la oscuridad; y dar un baño de cal a la cubierta a fin de distinguir todos los objetos y útiles en ella colocados.

11º.- Dejando el puerto de Arica puede navegar muy despacio para el sur en la línea de derrota de los buques de Valparaíso; si algunos encuentra los visitará, y siendo sospechosos se apoderará de los papeles, trasbordará la tripulación y prenderá fuego al buque.

12º.- Si después de aguantarse por seis u ocho días a la capa en un punto conveniente a 100 o 120 millas al sur de Arica, no encontrase ningún buque virará para el norte, poniéndose a la vela, pero con fuegos atrás. Si le es posible recalará a máquina a una caleta donde pueda comunicarse con el Gobierno, Huarmey o Chao serán buenas. Si no recibe órdenes o tiene sospechas de enemigos próximos, se dirigirá a la vela a un puerto neutral de Centro América como Punta Arenas y en último extremo a San Francisco a espera de órdenes.

13º.- No provocará combate a los buques de guerra enemigos que puedan perseguirlo procurando siempre el evitarlo, salvo el caso de ser estrechado, o en la imposibilidad de escapar; entonces llenará sus deberes militares para tales casos. Perseguirá sí, y destruirá a todo transporte y buque fletado por el Gobierno de Chile que halle en su camino.

Al honor y cumplimiento de los deberes militares y profesionales de US. confía el Supremo Gobierno el exacto cumplimiento de estas instrucciones".

ANEXO K

Instrucciones a que deben sujetarse los comandantes de los buques en los bloqueos o reconocimientos que se les encomienden

MODO DE NOTIFICAR EL BLOQUEO – Callao, octubre 19, 1880*

1º.– El comandante notificará el bloqueo a los cónsules de todas las naciones neutrales, por medio de una circular que les dirigirá para el efecto, señalando en ella con precisión los puntos y caletas que quedan bloqueados, así como un plazo fijo para que puedan salir los buques mercantes neutrales.

2º.– Desde el momento que se establece el bloqueo, no podrá entrar nave alguna mercante, como tampoco salir una vez expirado el plazo.

3º.– Los buques de comercio neutrales que se encuentren en el puerto al principiar el bloqueo, tendrán el derecho de salir de él dentro del plazo señalado.

4º.– Los buques de guerra de las potencias amigas o neutrales, tienen el derecho de entrar y salir del puerto bloqueado cuando les convenga; pero sin ser una obligación, es una cortesía establecida, que los buques de guerra neutrales, soliciten, tanto al entrar como al salir, el permiso correspondiente al jefe de las fuerzas bloqueadoras.

5º.– A los buques que se presenten a la entrada del puerto, al hacerles la visita, se les notificará el bloqueo, estampando la notificación en el rol de la tripulación o diario del buque, dejando que la embarcación se dirija en seguida al puerto que le convenga, pero no al bloqueado.

6º.– El oficial que haga la notificación exigirá del capitán un recibo de ella.

7º.– Habiéndose dado este aviso y llenado las anteriores formalidades, si el mismo buque intentase entrar al puerto o comunicar con la costa enemiga, o si se presentase de nuevo en el puerto bloqueado, el comandante del buque chileno tiene derecho de apresarlo y enviarlo al puerto más próximo del Litoral chileno, para ser juzgado por el Tribunal de Presas.

DE LAS VISITAS

1º.– Los comandantes de los buques de guerra chilenos están autorizados para ejercer el derecho de visitas a todos los buques mercantes, cualquiera que sea su nacionalidad.

2º.– El único caso que deben abstenerse de hacerlo, es en las aguas territoriales de las potencias neutrales.

3º.– La extensión de esas aguas territoriales está marcada por el mayor alcance de la artillería de los buques de la escuadra.

4º.- Al practicar la visita se procederá del modo siguiente:

El buque de guerra chileno intima por medio de un cañonazo, sin bala, e izando su bandera, al buque para que se detenga, largue su bandera y espere reconocimiento. Si no lo hiciese, le disparará un segundo cañonazo con bala, procurando no tocarlo, y si todavía no se consiguiese el objeto, lo obligará por la fuerza, siendo el capitán del buque mercante enteramente responsable de las averías que resulten.

Una vez detenido el buque mercante, el de guerra chileno se mantendrá a una distancia conveniente, compatible con la seguridad de la embarcación que ha de mandar a bordo y teniendo presente que el buque que trata de reconocer, aunque largue bandera neutral, puede ser un buque enemigo u hostil.

5º.- Se enviará al buque que se trata de reconocer un bote al mando de un oficial, el cual lo abordará, subiendo acompañado solo de dos o tres hombres y procederá a cerciorarse de la nacionalidad, de la clase de buque, de su carga y si se emplea o no en comercio ilícito, esto es, si lleva contrabando de guerra.

6º.- El oficial que aborde el buque exigirá que el capitán le presente los siguientes documentos:

A.- La *patente*, esto es, el permiso de las autoridades de su país que autorizan a ese buque para navegar bajo su bandera y gozar de las preferencias anexas a su nacionalidad, debe contener el nombre y descripción del buque, el nombre y residencia de su propietario.

B.- *Letras de mar*, las cuales especifican la naturaleza y cantidad de la carga, su procedencia y destino.

C.- *Títulos de propiedad del buque*, los cuales sirven para manifestar que el buque pertenece verdaderamente a un súbdito neutral. Si aparece construído en país enemigo, se necesitan pruebas auténticas de haberlo comprado el neutral antes de haberse declarado la guerra o de haberse apresado y condenado legalmente en el curso de ella… y en este último caso, debe acreditarse del mismo modo la venta.

D.- El *rol* de la tripulación, contiene el nombre, edad, profesión, naturaleza y domicilio de los oficiales y gente de mar; es utilísimo para probar la neutralidad de la nave, la que se considerará sospechosa si la tripulación se compone principalmente de extranjeros y sobre todo de enemigos.

E.- *Contrata de fletamento* del buque, la cual es de la mayor importancia para calificar su neutralidad.

F.- *Los conocimientos* que son los recibos de las cargas otorgados por el capitán con promesa de entregarlos al consignatario.

G.- *Diario*. Este, si es llevado con exactitud y prolijidad, es un documento importante y que puede ser fácil que se descubra una impostura.

H.- *Certificados consulares*. Estos, dados por los cónsules de los puertos donde navegan los buques mercantes, pueden ser de mucha utilidad para probar su inocencia.

7º.- Si de los documentos anteriores resultare que el buque visitado es neutral, y se dirige a puerto neutral, queda concluída la visita y debe dejarse en libertad el buque, sin proceder a examinar la naturaleza de la carga, aun cuando esta fuere contrabando de guerra.

8º.- Si el buque reconocido se dirige a puerto enemigo, y si del examen de los documentos resultare que hay en ello contrabando de guerra, se procederá a la captura del buque, debiendo quedar entendido que, ni aun en este último caso, deberá procederse a abrir escotilla, armarios o cajones con el objeto de ver si hay otros papeles o mercancías sospechosas.

9º.- Se tendrá presente que es de la mayor importancia el examen de la documentación del buque, puesto que esta ha de ser la base en que se de fundar la validez o no validez de su apresamiento para el Tribunal de Presas.

10º.- Si a consecuencia de la visita fuere apresado el buque, el oficial se quedará con todos sus papeles, dando recibo de ellos al capitán.

11º.- Una vez decidido el apresamiento del buque, se procederá a marinarlo, previniendo al oficial que ha de mandarlo que proceda a formar inventario de todo lo que contenga el buque, sellando las escotillas luego de formado.

12º.- Para que no haya duda alguna acerca de los artículos que se consideran contrabando de guerra, se entenderán como tales los que se enumeran a continuación:

Cañones, morteros, toda clase de armas, así como toda clase de proyectiles, cureñas, fulminantes, cápsulas, mechas, pólvora, salitre (nitrato de potasa), azufre, prendas de vestuario militar, correajes, sillas de caballo, bridas, tiendas de campaña, y, en general, todos los objetos o instrumentos fabricados para la guerra.

13º.- Será también apresable todo buque mercante neutral que por la construcción de su casco, por su distribución interior o por otras circunstancias especiales, no deje duda de que ha sido construído para guerra, aunque aparezca como mercante y su carga no sea contrabando de guerra, puesto que podría suceder que el tal buque hubiese sido construído por la industria particular para el enemigo o por haber sido expedido de un puerto neutral para vendérselo al mismo enemigo, porque en ambos casos, el tal buque debe considerarse contrabando de guerra como instrumento indudable para esto.

14º.- Se considerarán buques sospechosos y serán sometidos a registro los buques mercantes neutrales siguientes:

A.- Los que lleven documentos dobles o que parezcan falsos.

B.- Los que carezcan de la documentación requerida por la nacionalidad.

C.- Los que arrojen papeles al agua.

D.- Los que no detengan su andar cuando sean intimados para ello.

E.- Los que se resistan al registro de aquellas partes del buque en que se sospeche que hay contrabando de guerra.

F.- Los que se nieguen a exhibir al oficial que los visite los documentos que se mencionan en estas instrucciones.

15º.- Los buques enumerados como sospechosos en el artículo anterior, serán tratados como enemigos y apresados si no logran retribuir las sospechas que sobre ellos recaigan.

16º.- El oficial que practica la visita tomará nota de los puntos siguientes: clase, nombre, nacionalidad del buque, tonelaje, nombre del capitán, dueño y consignatario, lugar de procedencia y destino, cargamento, días de navegación, número de tripulantes y pasajeros, si los tiene, y las demás informaciones que se crean necesarias.

17º.- Es apresable también todo buque mercante que haya violado el bloqueo y que sea encontrado, antes de llegar a su destino, por una nave de guerra chilena.

18º.- Se recomienda que en el acto de la visita se proceda con la mayor cordura y moderación, procurando que en ese acto no haya procedimiento alguno que signifique vejación o maltratamiento al neutral.

19º.- Si se encontrase un buque mercante neutral convoyado por un buque de guerra también neutral, podrá aquel eximirse de la visita, siempre que el comandante del buque declare bajo su palabra, verbalmente, que el buque convoyado no contiene contrabando de guerra.

ANEXO K

20º.- Será apresable todo buque mercante neutral que transporte con destino al enemigo, o de este mismo enemigo, despachos oficiales, jefes, oficiales o tropa de tierra o marinería para los buques de ese enemigo.

21º.- Si por arribada forzosa, ya sea por mal tiempo o falta de víveres, quisiera un buque neutral entrar al puerto bloqueado, se le permitirá que lo verifique, previa justificación de la fuerza mayor que a ello le obliga.

Pero si el tal buque llevare contrabando de guerra, deberá este depositarse a bordo del buque que lo reconoce o en los demás que mantienen el bloqueo, o si prefiere su capitán, obligarse a conservarla a bordo hasta su salida, debiendo, en este caso, hacerse constar en un documento lo mas explícito posible lo acordado por el capitán.

ADVERTENCIAS

1ª.- Todo buque de guerra que forme parte de una escuadra o división, no reconocerá buque alguno sin la orden del jefe, salvo el caso de que tenga órdenes especiales dadas anteriormente.

2ª.- Si se encontrase alguna embarcación abandonada conteniendo carga de cualquier naturaleza que sea, no deberá ser atracada al costado del buque sino será destruida del modo más conveniente.

3ª.- Si se encontrase una embarcación tripulada, el buque se acercará solo a una distancia prudente y enviará un bote con gente armada para extraer solo a los tripulantes, procediendo en seguida a la destrucción.

4ª.- Queda estrictamente prohibido, a los comandantes de los buques, recibir a bordo embarcación alguna menor que fuese encontrada en puertos enemigos o en sus costas inmediatas, así como tampoco ninguna clase de mercaderías. Tanto estas como las embarcaciones menores deberán ser, en todo caso, consideradas como sospechosas y se procederá a la destrucción de ellas lejos del buque.

5ª.- Todos los individuos que se hayan encontrado tripulando las embarcaciones referidas, aun cuando sean pasajeros, serán mirados como sospechosos, sometiéndoseles a un registro a bordo y se les pondrá bajo la custodia necesaria, hasta que se disponga de ellos.

6ª.- Cada vez que una embarcación menor se dirija a un buque de la escuadra, deberá ser reconocida antes de que se aproxime al buque, aunque fuere con bandera neutral, puesto que el enemigo puede valerse de ella para un ataque cualquiera.

7ª.- Queda prohibido a los comandantes de los buques amarrarse a boyas o muertos que se encuentre en puertos enemigos. En caso de tener que fondear, lo harán siempre con un anclote y espía y a una distancia prudente de tierra y de esas boyas o muertos, siempre listos para moverse.

Dése en la orden del día y circúlese a los buques ausentes de esta escuadra.

De orden del Almirante

Fdo.
L. A. CASTILLO

---

* AHUMADA, M. P.., *Ob. cit.,* T. V, pp. 79-80.

NOTAS AL CAPÍTULO

1. PAZ SOLDÁN, M. F…, *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.* Buenos Aires, 1884 pp. 285-289; DENEGRI L., F. "Cartas del general Prado al general La Puerta", En: *Revista Histórica*…, T. XXXII, Lima, Perú, 1979-1980, Órgano de la Academia Nacional de la Historia, p. 354; *El Comercio*, setiembre 28, 1879; *El Peruano*, octubre 13, 1879; MILLA BATRES, Carlos…, *Biblioteca Histórica Peruana*. T. VIII. "Guerra con Chile. La Campaña del Sur". Lima, 1967. T. I, pp. 122-123; *El Comercio*, Crónica de la Guerra de 1879. Suplemento LXVIII del 28 setiembre 1979.
2. AHUMADA MORENO, P…, *Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia*. Valparaíso, 1884. T. I, p. 574.
3. VARGAS UGARTE, Rubén…, *Historia General de la Guerra del Pacífico*. 1979, T. 1, p. 200.
4. *El Comercio*, octubre 1º, 1879; MILLA B, C… *Op. cit.,* pp. 124-125.
5. *El Comercio*, octubre 1º, 1879; AHUMADA M, P..., *Op. cit.,* T. II, p. 39; *Documentos inéditos chilenos*; MILLA B, C..., *Op. cit.,* p. 126.
6. DENEGRI L., F…, *Op. cit*., pp. 357-358 del 13 octubre; pp. 359-360 del 22 octubre; p. 366 del 27 octubre; p.367 del 28 octubre; pp. 363,364 del 24 octubre; p. 366 del 27 octubre, 1879.
7. Cartas de Prado a Buendía: del 16 oct., 1879; MILLA B., C…, *Op. cit*., p. 137; *El Comercio* "Crónica de la Guerra 1879" Suplemento LXXVII del 19 al 23 de octubre 1979; MILLA B., C..., *Op. cit*., p. 158; *El Comercio... Ibídem...,* LXXIX del 28 octubre 1979; del 25 y 26 octubre 1879; MILLA B., C..., *Op. cit*., pp. 158-161; *El Comercio... Ibídem...,* LXXXI del 31 octubre 1979; Carta de Buendía a Prado del 22 oct./1879; MILLA B., C..., *Op. cit.*, p. 138; *El Comercio, Ibídem...,* LXVIII del 22 octubre 1979.
8. PAZ SOLDÁN, M. F... *Op. cit*., Carta de Buendía a Prado del 29 de octubre 1879, p. 305; MILLA B., C... *Op. cit*., p. 143.
9. KEEGAN, J..., *A History of Warfare*, Alfred A. Knopf New York, 1993, p. 307.
10. DELLEPIANE, C…, *Historia Militar del Perú*, 1965, T. II, p. 73.
11. LUNA G. P., Julio A…, "Libro de Actas del Consejo de Ministros (1875-1879) En: *Revista Histórica*, Órgano de la Academia Nacional de la Historia, T. XXXII, Lima, 1979-1980, pp. 68-69; *El Comercio*, octubre 28, 1879. El concepto de Asamblea ha sido definido en el Capítulo III.
12. DELLEPIANE, C…, *Op. cit.*, p. 67.

13. FUENZALIDA, R…, *La Armada de Chile- Desde la Alborada al Sesquicentenario*, 1975, T. II, pp. 774-777.
14. BULNES, G…, *Guerra del Pacífico*, Santiago, Chile 1974, T. I, pp. 287-296.
15. PETTIS, N…, pp. 3-27; CHRISTIANCY, I. P, pp. 240-283 y OSBORN T., pp. 90-98 *Message from President of the U.S. to the Congress of U.S.A.* Washington, 1882, G. P. O.
16. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. I, p. 205.
17. BULNES, G*..., Op. cit.,* p.158.
18. PAZ SOLDÁN, M. F…, *Op. cit.*, pp. 94–95.
19. EKDAHL, W…, *Historia Militar de la Guerra del Pacífico entre Chile, Perú y Bolivia (1879-1883),* Santiago, 1917, T. I, pp. 449-453, 455-459.
20. MILLA BATRES, C…, *Op. cit.,* pp. 152-154.
21. *Ibídem.*.., T. II, pp. 62-69; 73-75; 76-83; FUENZALIDA, R…, T. II, *Op. cit.,* pp. 775-781; EKDAHL..., *Op. cit.,* pp. 465-471.
22. *El Peruano*, noviembre 4, 5, 6, 12, 14, 21,1879; AHUMADA M, P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 70-72; 98-101; DENEGRI L., F..., *Op. cit.,* pp. 368-374.
23. AHM - Guerra con Chile, 1879, Doc. 85; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 299-305.
24. *El Peruano*, noviembre 28,1879.
25. CARVAJAL, M. M…, Conferencia del 23 de febrero de 1886: "Explicación táctica de los desastres militares del Perú en la guerra con Chile y la necesidad de formar un ejército instruido". En: *EL ATENEO* de Lima, 1886, en Biblioteca Nacional, pp. 68-81.
26. OCHOA, José Vicente…, *Semblanzas de la Guerra del Pacífico*. Encargado de llevar el Diario de Campaña del Ejército Boliviano. Párrafo sobre Hilarión Daza. La Paz, Bolivia, 1881, pp. 78-82.
27. BASADRE, J..., *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Lima, 1983, T. VI, p. 108.- *El Peruano*, noviembre 20,1879.
28. PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 857-859.
29. *Ibídem...,* pp. 343, 349-357, 359-361, 860-869.
30. *El Peruano*, diciembre 9, 18, 1879.
31. *La Patria* de Lima, diciembre 3, 1879.
32. MILLA BATRES, Carlos*..., Op. cit*., pp. 175, 204; *El Comercio*, Suplemento XCVIII del viernes 7 de diciembre de 1979, con Resolución del contralmirante L. Montero, Arica, 27 de noviembre de 1879; *El Peruano*, diciembre 10, 1879.
33. MILLA BATRES..., *Op. cit.,* pp. 174, 201, 202; BASADRE, J..., *Op. cit.,* p. 122.
34. CARVAJAL, M. M..*., Op. cit.,* pp. 74-77. El mariscal Gouvion Saint-Cyr, natural de Francia, se des empeñó en la vida militar y escribió varias obras: *Journal des operations de l'armée de Catalogne en 1808-1809* (París,1821); *Mémoires sur les campagnes des armées du Rhin et de Rhin-et-Moselle* (1829); *Mémoirs pour servir a l'histoire militaire sous le Directoire, le Consulat et l'Empire* (1841), obras adoptadas como libros clásicos en las escuelas militares. En: Enciclopedia Universal Ilustrada, ESPASA, T. 26, pp. 798-99.
35. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 175-176.
36. *Ibídem...,* p. 179.
37. CHRISTIANCY, I. P…, pp. 284-292; OSBORN T. A…, pp. 100 *Message from President of the U.S. to the Congress U.S.A.* Washington, 1882, G. P. O.
38. SAINT JOHN, S..., F.O. 61 319 X/L 01030 p. 250; F.O. 61 319 X/L 01030, pp. 340,344; F.O. 61 330 X/L 01118 p. 46.

39. AHM - División Naval del Perú, 1879, doc. 115.
40. AHM - *Unión*, corbeta, 1879, doc. 116.- L.C. Nº 301, pp. 222-223.
41. AHM - *Pilcomayo*, cañonera ,1879 doc. 60, *La Patria*, noviembre 6, 1879 *El Comercio*, Suplemento XCI del miércoles 21 de noviembre de 1979, con carta del general La Cotera a Prado, del 6 de noviembre de 1879.
42. LUNA G. P., Julio A..., *Op. cit.,* pp. 69-70; DENEGRI L, F..., *Op. cit.,* p. 373.
43. *La Patria*, Lima, 7, 8, 10, 19 noviembre, 1879.
44. AHM - *Pilcomayo*, cañonera, 1879, doc. 59.
45. AHM - Guerra con Chile, 1879, doc. 91.
46. STORACE, P. L…, *Un Marino italiano en la Guerra de 1879*. Lima, 1971, pp. 77-79.
47. DEL CAMPO, J. R…, *Campaña Naval 1879* - I.E.H.M.P.- Serie Crónicas y Testimonios. Lima, 1976, pp. 173-175.
48. *El Peruano*, 26 de noviembre, 1879, AHUMADA M, P.*.., Op.cit.,* T. II, pp. 125,166-171, 173, 176-179 (con editorial de *El Nacional* del 29 de noviembre, 1879), 181-182, 181-183, *La Patria*, Lima, noviembre 24, 29, 1879; PAZ SOLDÁN, M. F.*.., Op. cit*., pp. 340-341, 344; DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* pp. 146-148; RODGERS, R., P..., contralmirante U.S. Navy. Call Nº 1869-1885, Microcopy Nº 89 Roll Nº 69. Letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of the Squadron ("Squadron Letters"), 1841-1886. (Pacific Station). v., 73 Jan. 1-Dec. 28,1880.- Cartas Nº 66 y 110.- *El Comercio*, Suplemento XCI del miércoles 21 de noviembre de 1979, con carta del general Buendía al Director Supremo de la Guerra, fecha Tarapacá, 21 de noviembre, 1879, Suplemento LXXXV del jueves 8 de noviembre de 1979, con carta de Prado al coronel Suárez, de fecha 5 de noviembre 1879; Suplemento LXXXVIII del miércoles 14 de noviembre de 1979 con trascripción de telegramas sobre bloqueo Iquique el 15 de noviembre 1879.
49. AHM Guerra con Chile, 1879, doc. 86; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, p., 128. AHM.- L.C. Nº 94 pp. 740-741.- AHM - L.C. Nº 301 p. 250.
50. AHM *Chalaco* ,1879 doc. 94.
51. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 128,129.
52. *El Peruano*, noviembre 22,1879.
53. AHM Mayoría de Órdenes del Departamento, 1879, doc. 129.
54. *El Peruano*, diciembre 12, 1879; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, p. 127,128, PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 338-342.
55. *Ibídem*..., T. II, pp. 126, 127, *El Peruano*, diciembre 13,1879.
56. *Ibídem*..., T. II, pp. 125, 226, 326.
57. *El Peruano*, enero 16, 1879.
58. MARTIN, J. C..., En: *El Comercio*, Suplemento XCI del 21 de noviembre de 1979, citando a Felipe A. Barreda en *El caballero de los Mares, Almirante Miguel Grau*, Lima 1950, y PAZ SOLDÁN, M. F., en su *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra Perú y Bolivia*. T. II, Editorial Milla Batres, Lima 1979.
59. AHM Guerra con Chile, 1879, doc. 90.
60. *Ibídem*..., doc. 90.
61. STORACE, P. L..., *Op. cit.,* pp. 83-85.
62. AHM *Unión*, corbeta, 1879, doc. 130.
63. STORACE, P. L..., *Op. cit.,* pp. 87, 88, Libro de Guardias de la *Unión*, pp. 55-76, AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, p. 274, *La Patria*, Lima, diciembre 22, 1879.

64. STORACE, P. L..., *Op. cit.,* p. 88; AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 274-275.
65. *El Comercio* de Lima, diciembre 23, 1879; DEL CAMPO, J. R..., *Campaña Naval 1879*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1976. Serie Crónicas y Testimonios. pp. 176-178, *El Peruano*, enero 29, 1880.
66. LUNA G. P., Julio A..., *Op. cit.,* pp. 374-375.
67. *El Peruano*, diciembre 10, 1879, *El Comercio*, Suplemento IC, Crónica de la Guerra de 1879, Lima, 10 de diciembre de 1979; AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, p.183.
68. *El Peruano*, enero 9, 1880, con cartas de Daza y Montero, así como telegramas del cónsul Granier y del coronel Camacho para Montero, AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 283-285.
69. *El Peruano*, enero 10, 1880.
70. *La Patria*, Lima, enero 7, 1880.
71. *El Peruano*, febrero 6, 1880.
72. *El Peruano*, diciembre 9, 1879, AHUMADA MORENO, P..., *Op. cit.,* T. II, p. 221.
73. PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* p. 343; CAIVANO, T…, *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia,* v. 1, p. 308. Imprenta de la Marina 1976; DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* T. II, p. 159.
74. *El Comercio* Suplemento XCV, Crónica de la Guerra 1879, 1º de diciembre de 1979.
75. PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 378, 379, *El Comercio* Suplemento XCVI, Crónica de la Guerra 1879, 3 de diciembre de 1979, AHM, Guerra con Chile, 1879 docs. 88, 89.
76. *Ibídem...,* Suplemento XCVI, *El Mercurio*, Diario de la Guerra del Pacífico. Suplemento 286, 27 de noviembre de 1979.
77. *El Peruano*, diciembre 9,1879, *El Peruano* del 5 de diciembre, *La Patria*, diciembre 1º 1879; Christiancy, I. P..., *Op. cit.,* p. 291, Londres, P.R.O. F.O. 61 319 X/L 01030 pp. 312, 348; F.O. 61 330 X/L0 1118 p. 32; ARCE FOLCH, Luis B…, capitán de navío. "Conferencia sobre la Campaña Naval de Arica", dictada en la Sociedad de Fundadores de la Independencia, Vencedores del 2 de mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, 13 de febrero de 1926. En: *Revista de Marina del Perú*, 1926 Año XI, Nº 1, ene-feb., pp. 101-114, Nº 2, mar-abr., pp. 140-167.
78. *La Patria*, de Lima, noviembre 29, 1879; *El Comercio*, Suplemento XCV, Crónica de la Guerra 1879 del 1º de diciembre 1979; Suplemento XCVI del 3 de diciembre de 1979; Suplemento XCVII del 5 de diciembre de 1979; Suplemento XCVIII del 7 de diciembre 1979; Suplemento IC del 10 de diciembre de 1979; Suplemento CI del 14 de diciembre de 1979; Suplemento CII del 17 de diciembre de 1979; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 343, 364 y 365; CHRISTIANCY, I. P..., *Op. cit.,* pp. 291-295, P.R.O. Londres, F.O. 61 319 X/L 01030, pp. 369-375; pp. 336-337; *El Peruano,* diciembre 17, 1879; AHUMADA MORENO, P…, *Op. cit.,* T. II, pp. 224, 225, 226; *El Mercurio*, Diario de la Guerra del Pacífico 287, 28 de noviembre de 1979.
79. *El Peruano*, diciembre 18, 19, 20, 1879; AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. I, pp. 248, 249, 250, T. II pp. 265, 266, 273, 274, 382; *El Comercio*, diciembre 19, 20, 1879; Suplementos CIII, CIV, diciembre 20, 22,1979; *La Patria*, diciembre 19, 1879; *South Pacific Times*, 19 diciembre, 1879; CHRISTIANCY, I. P..., *Op. cit.,* pp. 296, 297; P.R.O. Londres, F.O. 61 319 X/L 01030 pp. 315, 316, OCHOA,

J. V..., *Op. cit.,* pp. 21-24, 73-74; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 787-788; BASADRE, J…, *Op. cit.,* T. V, pp. 172-182; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op.cit.,* ARCHIVO PIÉROLA, Biblioteca Nacional, Caja 26.

80. Suplementos de *El Comercio* CV del 23 de diciembre, CVI del 24 de diciembre, CVII del 28 de diciembre, 1979; *El Peruano*, diciembre 25, 27, 31, 1879. CIX, enero 7, 1879; DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* pp. 159-160; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 366-368; MELO, R..., *Op. cit.,* p. 155; VEGAS, M. I..., *Op. cit.,* p. 250, 251; CAIVANO, T..., *Op. cit.,* pp. 308- 309; *El Comercio,* diciembre 23, 24, 1879; BASADRE, J..., *Op. cit.,* pp. 146-148, 190-191; *La Patria*, diciembre 21,1879; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 266, 267, 272, 273, 299, 300, 304, 305, 325, 326; BASADRE, J…, *Op. cit.,* pp. 202-203; CHRISTIANCY, I. P…, *Op. cit.,* pp. 297-298, 302, 307, 309, 317, 322, 326, 327; *El Peruano* del 18 de marzo 1880, consigna que a las 2 p.m. del 19 Piérola recibiría a Christiancy, quien le haría entrega de la carta autógrafa del Gobierno de Washington, reconociendo al de S.E. don Nicolás de Piérola; ST. JOHN, S, F.O. 61 319X/L 01030 pp. 346-350; *El Peruano*, diciembre 25, 27, 31, 1879; *El Peruano,* enero 1º, 3, 5, 12, 16, 21, 28, 30; febrero 3, 4, 18, 20, 25, 28, 1880; WAGNER DE REYNA, A..., "Intervención de las potencias europeas en Latinoamérica 1864-1868", *Historia Marítima del Perú,* T. VII, pp. 303-304; CASTAÑEDA M., Alicia, *Reseñas biográficas de Oficiales de Marina 1500-1930*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1999, p. 83.

81. AHM - Constitución, baterías, 1879 doc. 10. *Ibídem...,* 1880, Doc. 2, 5, 6, 7, 8 y 12, Comisaría de Marina 1880, doc. 5.- *El Peruano*, marzo 16, 17 de 1880.

82. AHM.- Comisaría de Marina, Secretaría, 1880 docs. 13, 15; *El Peruano*, marzo 10 y 12 de 1880.

83. AHM - Comisaría de Marina, Secretaría, 1880, doc. 16, 17.

84. *La Patria*, diciembre 24, 29, 1879; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 786-789, 793, 794; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 234, 275, 276, 280, 285, 288, 289, 272, 273, 290-292, 295-297, 299-300, 340-341, 346-347; *El Peruano*, enero 23, 24, 27, 28, 1880; BULNES G..., *Op. cit.,* T. II, pp. 39-42, 53-55, 57-59; *El Mercurio*, Diario de la Guerra del Pacífico, Suplemento 272 del martes 13 de noviembre de 1979; OSBORN, Thomas..., *Op. cit.,* pp. 102-103; *El Mercurio*, Diario de la Guerra del Pacífico. Suplemento 351, sábado 2 de febrero de 1979.

85. *La Patria*, noviembre 12, 15; diciembre 5, 20, 1879; *El Comercio*, Suplemento CIII, diciembre 20, 1879; *El Peruano*, diciembre 25,1879; AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 234-235.

86. AHM.- *Manco Cápac*, monitor, 1879, doc. 57.

87. *El Peruano*, enero 31, 1880.

88. AHM.- Factoría Naval, 1879, doc. 65.

89. *El Peruano*, enero 16; febrero 3, 18, 25,1880; marzo 6 y 10, 1880; AHM, Comisaría de Marina, Secretaría, 1880, docs.7, 11, 12,14; AHM Escuadra Nacional, 1880, doc. 1.

90. AHUMADA M., P.*.., Op. cit.,* T. II, pp. 263, 264, 285, 310-312, 346-347; BULNES, G,*..., Op. cit.,* T. II pp. 44 y 46; DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* T. II, pp. 171, 183, 184; PAZ SOLDÁN, M. F…, *Op. cit.,* pp. 414-416.

91. AHUMADA M., P…, *Op. cit.,* T. II, pp. 371-374; BULNES, G..., *Op. cit*... T. II, pp. 64-67; EKDAHL, W..., *Op. cit.,* T. II, pp. 57-62; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 794-795, PAZ SOLDÁN, M. F…, *Op. cit.,* 387-388; DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* pp. 186-187; MELO, R..., *Op. cit.,* T. II, p. 155.

92. DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* p. 265-266; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 482-485; BASADRE, J..., *Op. cit.,* pp. 164-165; GAMIO P, F..., *A la Gloria del coronel Bolognesi y los Héroes de Arica*, Lima, 1975, pp. 121-128; VARGAS H., G…, *La batalla de Arica*, Lima, 1921, p. 15; ORTEGA E., H…, *Francisco Bolognesi: El Titán del Morro,* Lima, 1972, p. 219; *La Epopeya del Morro de Arica*, Lima 1980, pp. 74-75; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, pp. 183-184; EKDAHL, W..., *Op. cit.,* T. II, pp. 380-382; ESPINOSA I, Manuel..., *Diario de los combates en Arica;* AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 204-205 con artículo de *La Patria*, Lima, setiembre 1º 1879, y p. 202 con artículo *El Nacional* de Lima, sin fecha; *Ibídem...,* T. III, pp. 178-180, con los partes de M. Baquedano, P. Lagos y R. Castro; *L' Année Maritime*, Paris, "Guerre du Pacifique", Cap. II p. 78; *Rivista Maritima, Italia*, "La Guerra in America", Maggio, 1880, pp. 361-362; ELÍAS, J. J…, *Marinos peruanos en Arica*, Lima 1980, pp. 67, 75; AHM, Expediente Personal del capitán de navío, Camilo N. Carrillo; *El Mercurio*, "Diario de la Guerra del Pacífico", Suplementos 283 y 399 del sábado 24 de noviembre de 1979 y sábado 11 de octubre de 1980, respectivamente. *Historia militar de Chile.* Comité de Historia Militar del Ejército de Chile, T. II, Memorial del Ejército de Chile. Nº 351, 1969, p. 144; HOOKER, TERRY D..., "The Pacific War 1879-84". *Booklet* Nº 1 *The South and Central American Historians Society.* El Dorado Books, 1993, p. 16; ARCE FOLCH, Luis B..., *Ibídem*..., *El Peruano*, marzo 10, 22 y 27, de 1880; EKDAHL, W..., *Op. cit.,* T. II, p. 397. Aclaraciones sobre la artillería en Arica y otros.

a. Cañones Voruz
   Se ha hecho costumbre clasificarlos como de a 70 lb, cuando en realidad eran de a 68 lb, tal como está demostrado en el T. IX, vol. 2, pp. 492-496, y 945-949 de la *Historia Marítima del Perú*. Sin embargo, ante la afirmación de que en Arica también hubo Voruz de a 100 lb, cabe recordar que ni en el Perú, en Francia ni en parte alguna del mundo existieron Voruz de a 100 lb. Más aún, en las publicaciones de artillería de la época, el Voruz no figuraba. Estos cañones, de a 68 libras, fueron fabricados en Francia por Voruz en número de 28, exclusivamente para artillar a las corbetas *Unión* y *América*. Cuando en 1868 esta última se pierde, precisamente en Arica por causa de un maremoto, sus 14 cañones Voruz fueron recuperados y guardados en el Arsenal del Callao. De estos, 2 fueron montados en el *Chalaco,* que en noviembre los entregó a la plaza de Arica, y 6 fueron enviados desde el Callao, haciendo un total de 8 de la ex *América*; más 2 propios de la *Unión*, hacían un total de 10 Voruz de a 68 lb Como se ha visto, al regresar Portal al Callao, solicitó que a la corbeta le fueran repuestos de los 6 que quedaban en el Arsenal de la ex *América*.
b. Cañones Parrott
   Equivocadamente se menciona que en Arica hubo 2 Parrott de a 300 lb Como se ha visto, el *Chalaco* entregó en Arica los 2 Parrott de a 30 lb que tenía montados a bordo, y con toda seguridad se han confundido y anotado 300 en vez de a 30 lb. En julio de 1879, el *Chalaco* llevó a Arica 2 Parrott de a 60 lb, que fueron instalados en el Fuerte Este.
c. Cañones Rodman
   Entre los cañones conducidos por los transportes de la escuadra desde

el comienzo de la guerra, nunca se incluyó cañones Rodman. Por lo tanto, la afirmación de la existencia en Arica de Rodman de más de 20 cm. (8"), o menos, como se afirma, no es correcta.

d. Cañones Blakely
El *Chalaco* descargó en Arica, de su artillería, 2 Blakely de a 12 lb, que ningún autor menciona. Su ubicación en las baterías no se ha podido precisar.
e. Toda la artillería en Arica era rayada, de avancarga. Ningún autor ha podido precisar el alcance de los cañones de las baterías de Arica, y existen divergencias que causan confusión. Como los comandos chilenos le asignan un máximo de 3 500 metros (3 850 yardas) sus buques no se acercaban a menos de esa distancia, para evitar daños. El croquis indica la distribución de las baterías en Arica, pero se ha omitido los alcances medios. Como se ha dicho se aceptado como 3 500 metros el alcance máximo de las baterías de Arica.

f. Sobre cañones de cierre
En realidad la marina inglesa hacía varios años que decidió no usar el cañón de retrocarga o de cierre, en razón de una serie de explosiones que ocurrieran con cañones Armstrong de este sistema. Pero en Francia y Alemania continuaron usándose de su propia fábrica. Pero la decisión de adoptarlo nuevamente, la toma en 1879 cuando ocurre un grave accidente en el H. M. S. *Thunderer* en el que mueren un oficial y ocho artilleros. La Junta de Investigación opinó que el accidente no habría ocurrido en un cañón de retrocarga. Pero no fue este el único factor, pues la tecnología había logrado que la velocidad inicial de un proyectil disparado por un cañón fuera un 40% mayor que en uno de avancarga del mismo calibre. Además se habían hecho otros progresos en la fabricación misma del cañón y en la carga impulsora y así en la marina inglesa se introdujo el empleo de la balistita. Años después producirían la cordita cuyo empleo eliminó uno de los obstáculos en la precisión del tiro: el humo espeso que ocultaba el blanco e interfería con la operación y puntería del cañón mismo. De todos esos progresos se benefició la marina chilena al adquirir en 1879 y década de 1880 nuevos cañones de cierre, nuevos tipos de pólvora y otros más, aunque a juzgar por el humo que se producía en los disparos del *Angamos*, estaría indicando que empleaban balistita.
En realidad se habían dado muchos avances en materia de balística interior. En tanto, en esa época, las preocupaciones del dictador Piérola sobre la "regeneración republicana" primaban sobre una "verdadera regeneración militar del Perú en todo sentido".

g. Finalmente cabe consignar la existencia de discrepancias en cuanto a la altura del Morro y para dirimirla se ha optado por una altura de 139 metros (459 pies) sobre el nivel medio del mar, acorde con la que consigna el *Derrotero de la Costa de Chile* de 1961, de la Armada de Chile, pp. 70 y 71.

93. Esta nota contiene todas las referencias sobre la División de Torpedistas de la isla Alacrán en Arica: RAMÍREZ-RIVERA, Hugo Rodolfo E…, "La Isla del Alacrán, durante la Guerra del Pacífico. Publicación de un Archivo Inédito 1879-1880" En: *Revista Chungará*, Nº 13, Editorial Universitaria, Santiago de

Chile, 1984, pp. 35-52; Facsímiles; CARVAJAL P., M…, T. IX, vol. 3, cap. VIII, pp. 825-826, *Historia Marítima del Perú*; ELÍAS, J. J..., *Op. cit.,* p. 72; GARCÍA Y GARCÍA, A..., *Derrotero de la Costa del Perú*, 1870, p. 41; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 204-205, y artículo de *La Patria* del 1º de setiembre de 1880.

94. PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 388-389; MARIN, E...,"La Guerra in America" (Extracto de un informe del comandante de la corbeta de guerra italiana *Garibaldi*, de fecha 2 de marzo de 1880) en *Rivista Marittima,* Italia, mayo 1880, pp. 360-367; ARCE FOLCH, Luis B..., *Op. cit.,* pp.101-114 y 129-167; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 797-798; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, pp. 74-78; *The Journal of the Royal United Service Institution*…, vol. XXV, 1881, Bo. CXII, pp. 700, 703; EKDAHL, W.., *Op. cit.,* T. II, pp. 87-88; AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 379-393, 378-379, 386-392; VEGAS G., Manuel I…, *Op. cit.,* pp. 252-253; MELO, Rosendo..., *Op. cit.,* T. II, pp.155-156; *El Peruano*, 4, 5, 10, 18, 22, 23, 27 de marzo, 1880.

95. DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* T. I, p. 188; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* p. 395; EKDAHL, W.., *Op. cit.,* T. II, p. 88; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, p. 77; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, 794-795, 798-799, AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II pp. 379-382, 384-385, 386-390, 391; MADAN, Lieut. Royal Navy. "Incidents of the War between Chile and Peru 1879-1880", late H.M.S. *Shannon* en *The Journal of Royal United Service Institute*, vol. XXV, 1881, Nº CXII, pp. 700-702; *El Peruano*, marzo 15, 17, 20, 22, 23 y 24 de 1880.

96. FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* p. 800; BULNES, G…, *Op. cit.,* pp. 79-84; DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* pp. 189-190; AHM Capitanías, 1880, doc.117; ROMERO, F..., *Historia Marítima del Perú,* T. VIII, vol. 1, pp. 768-793 para Arica; pp. 793-809 para Islay; pp. 809-812 para Mollendo; CARVAJAL P., M..., T. IX, vol. 2 de la *Historia Marítima del Perú,* pp. 560-568 para Mollendo e Islay; FLÓREZ N..., *Monografía de los Puertos del Perú,* H.M.P. pp. 419-435 para Islay; pp. 443-470 para Mollendo. En todas las páginas citadas se puede ver cartas, dibujos y fotografías de los puertos mencionados; AHM: Expediente Personal DE LA GUERRA, Antonio, C. *Censo General de los Habitantes del Perú hecho en 1876*. Imprenta del Estado, 1878; EKDAHL W.., *Op. cit.,* T. II, pp. 95, 96-104; AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II pp. 393-394 parte de G. Riveros; *El Ferrocarril* pp. 396-398; pp. 394-395 Parte del Prefecto A. Gonzales Orbegoso; pp. 395-396 parte del coronel J. F. Goyzueta, al señor Prefecto y comandante General del Departamento. Estación de Tambo, marzo 17, 1880 en *El Peruano*, abril 2, 1880; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 396-404; CHRISTIANCY I, P.., *Op. cit.,* pp. 344-345; MELO, R..., *Op. cit.,* p. 157; *El Peruano*, marzo 15,16, 22, 23, 27, 30, 1880.

97. AHM: "Diario de Guardias de la corbeta *Unión*", asientos entre el 1º de enero-12 de marzo de 1880; STORACE, P. L..., *Op. cit.,* pp. 88-91; AHM: *Unión*, corbeta, 1880, docs. 7, 15, 19.

98. AHM: "Diario de Guardias de la corbeta *Unión* ", asientos entre el 12 de marzo al 22 de marzo 1880; STORACE, P. L..., *Op. cit.,* pp. 93-99; AHM, *Unión*, corbeta, 1880, doc. 33; *Unión*, corbeta, Secretaría de Marina, 1880, doc. 15 con partes de M. Villavisencio del 20 y 21 de marzo,1880; Escuadra Nacional, 1880, doc. 6; CARRILLO, C..., Parte del comandante General de las Baterías de Arica al J. E. M. G. del 1er. Ejército del Sur. Arica, marzo 17, 1880 En: *El Peruano*, abril 1º, 1880; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 406-408;

AHUMADA M, P…, *Op. cit.,* T. II, pp. 421, 422; DE LA TORRE, J..., Parte del J. E. M. G. del 1er. Ejército del Sur al contralmirante L. Montero General en Jefe del 1er. Ejército del Sur, Arica, marzo 18, 1880 en *El Peruano*, abril 12, 1880 y AHUMADA M, P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 422, 423; MONTERO, L..., Parte del General en Jefe del 1er. Ejército del Sur al Secretario de Estado en el Despacho de Guerra, Tacna, marzo 22, 1880, *El Peruano*, abril 9, 1880 y en AHUMADA M, P…, *Op. cit.,* T. II, p. 424; Oficio al J. E. M. G. del 1er. Ejército del Sur, Tacna, marzo 19, 1880, *El Peruano* abril 9,1880 y AHUMADA M, P..., *Op. cit.,* T. II, p. 424; Circular al Cuerpo Consular de Tacna, Tacna, marzo 18, 1880 y Respuesta del Cuerpo Consular de Tacna y Nota del Vice-Cónsul Británico en Arica, Arica, marzo 24, 1880, y Nota al Jefe de la Estación Naval (inglesa, francesa, alemana) de Tacna, marzo 18, 1880, *El Peruano* abril 15, 1880 y en AHUMADA M., P…, *Op. cit.,* T. II, pp. 424, 425; Telegrama fechado 23 marzo al Prefecto de Arequipa sobre combate,17 de marzo, *El Peruano*, abril 1º 1880; Telegrama del Comandante General de Marina de Perú al Jefe Supremo, transcribiendo telegrama de Villavisencio, Callao, marzo 20, 1880, en AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, p. 420; VILLAVISENCIO, M. A…, Parte al comandante General de Marina. Callao, marzo 20, 1880 en *El Peruano*, marzo 22, abril 8, 1880; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 408-411, y en AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 423, 424; RAYGADA, E..., Parte del capitán de puerto de Arica al contralmirante General en Jefe del 1er. Ejército del Sur, Arica, marzo 18, 1880 en *El Peruano*, abril 10, 1880; PANIZO, A..., Parte del comandante General de Artillería en campaña al J. E. M. G. del 1er. Ejército del Sur, Arica, marzo 17, 1880 en *El Peruano* abril 10, 1880; HORTA M., F…, Reseña de fecha Quilca, marzo 14, 1880 en *El Nacional*, marzo 19, 1880; Reseña de fecha, Arica, marzo 17, 1880 en AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 426, 427; Reseña de fecha, Callao, marzo 20, 1880 en *El Nacional*, marzo 21,1880, y *El Peruano* marzo 22, 1880, y AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 427-431; CÁRDENAS, L…, "Reseña sobre visita Piérola a la *Unión* del 11/12 marzo", En: *El Nacional,* marzo 12,1880; RIVEROS, G..., Parte del comandante en Jefe de la Escuadra al comandante general de Marina, Pacocha, marzo 19,1880 con noticias del *Matías Cousiño* sobre acción el 17 de marzo en Arica; Parte del comandante en jefe de la Escuadra al comandante general de Marina, Pacocha, marzo 19, 1880 elevando partes de Latorre y de Condell; Parte del comandante en Jefe de la Escuadra al Ministro de Marina, Pacocha, marzo 26, 1880, en AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 420, 421; LYNCH, P…, Telegramas desde Iquique el 17 y 19 de marzo a Santiago sobre ruptura del bloqueo, En: AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, p. 419; ESPINOSA, M. I…, *Diario de Arica* del 1º de marzo al 7 de junio, 1880; ARCE FOLCH, Luis B…, capitán de navío: "Conferencia sobre la Campaña Naval de Arica" dictada en la Sociedad de Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, 13 de febrero de 1926. En: *Revista de Marina del Perú,* 1926, Año XI, Nº 2, Mar-Abr. 140-167; VEGAS, M. I..., *Op. cit.,* p. 254; MELO, R..., *Op. cit.,* p. 157-159; ALAYZA E., N…, Parte del Jefe del Batallón Arica Nº 27, al Coronel comandante General de la 1a. División, Arica marzo, 17, 1880 en *El Peruano*, abril 9, 1880; ARCHIVO PIÉROLA, BIBLIOTECA NACIONAL; Caja Nº 33, con Instrucciones del Secretario de Marina de fecha 11 de marzo 1880, a los comandantes de la *Unión* y del *Talismán*.

99. *El Nacional*, marzo 22, 1880 Acta de reunión en Casa Consistorial del Callao el 21 de marzo, 1880; *El Nacional*, marzo 19, 22, 23, 1880; marzo 30 lunch-comida en el *Rímac; El Peruano*, marzo 22, 23, 24, 27; abril 1º, 29, 1880; *La Patria*, marzo 23, 1880; *La Opinión Nacional*, marzo 21, 23, 1880; *El Comercio*, Crónica de la Guerra, Suplemento CXXV, marzo 17, 1980; BULNES, G..., *Op. cit.* vol. II, p. 97; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, p. 803; EKDAHL, W..., *Op. cit.,* T. II, p. 110; CHRISTIANCY I, P..., *Op. cit.,* pp. 345, 346; MASON, T. B. M..., *Op. cit.,* p. 55; *Rivista Maritima* de Italia, diciembre de 1880, p. 706; *L'Année Maritime* de Francia de 1880, p. 59; *El Peruano*, mayo 31, 1880.

100. AHM.- *Oroya*, vapor, 1880, docs. 11, 14, 15, 16, 30, 31, 35; L. C. Nº 14 p. 255; Diario de Guardias de la *Unión*, asientos de los días lunes 29 marzo y 8 de abril, 1880; LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor, *Historia Marítima del Perú,* T. X, p. 254; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 454, 455; EKDAHL, W..., *Op. cit.,* T. II, p. 134; AHUMADA, P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 483, 484, 485; *El Peruano*, abril 7, 9, 13, 1880 Caleta Chira (o La Chira), no figura en el Derrotero de García y García de 1870. Sin embargo, sí aparece en la carta Nº 3747 del Almirantazgo Británico a unas 7 millas al SE de la quebrada del río Ocoña y a 15 millas al NO de punta Camaná, y 31 millas del puerto mayor de Quilca. No se ha encontrado ningún documento por el cual se había nombrado para esta caleta como capitán de puerto, al capitán de corbeta Manuel Suárez, excepto que a raíz de la guerra se había declarado hábiles para el tráfico marítimo todos los puertos mayores, menores y caletas. Distancia de La Chira a Tocopilla: 362 millas; Tocopilla a Pisco: 652 millas.

101. PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 413-433; 451-479; DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* T. II, pp. 193-202; 206-208; 215-220; 223-232; 238-245; EKDAHL W..., *Op. cit.,* T. II, pp. 135-205; 207-257; 259-280; 295-332; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, 91-110, 114-126; 131-135; 140-141; 152-181; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 431-434; 438-445; 449, 450; 476, 477; 507, 509-510; 527, 529; 557; 577; 591-598; 616-623; 629-630; T. III, p. 231.

102. FERNÁNDEZ DÁVILA, M…, AHM Expediente personal, folios 18-27; ESPINOSA M. I…, Diario Personal de las operaciones en Arica entre el 1º de marzo y el 7 de junio de 1880, proporcionado cortésmente por el vicealmirante Pedro Gálvez Velarde; ELÍAS, J. J…, *Marinos peruanos en Arica.* Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, Lima, 1980, pp. 76-90, 140-157.

103. ESPINOSA M., I..., *Op. cit.,* VARGAS H., G..., "La batalla de Arica". *Colección Documental de la Historia del Perú (1879-1884*). Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico, 1980. pp. 37, 38, 56, 58-59, 360, 378, 433-436; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 177-178, 182, 184-189, 226-228; ELÍAS, J. J..., *Op. cit.,* pp. 179-204.

104. VARGAS H., G..., *Op. cit.,* pp. 360-363, 379, 383-386, 396-401,436; ESPINOSA, M. I..., *Op. cit*., AROSEMENA G., G…, *El Coronel Alfonso Ugarte*, Lima, 1982, pp. 21-23, 25-31; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 173-207, 219, 223-224; MARKHAM, C, R..., *La Guerra entre Perú y Chile*, 1882, traducción de M. Beltroy, 1920, p. 179; ELÍAS, J. J.., *Op. cit.,* pp. 204-263.

105. VARGAS H, G..., *Op. cit.,* pp. 236-240, 379, 383-385, 436-441; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, 188, 189; *El Peruano*, mayo 31, junio 2, 7, 10, 12, 14, 1880; CHRISTIANCY, I. P..., *Op. cit.,* pp. 363-365; *El Peruano*, junio 14, 1880; *El Nacional*, junio 19, 1880; MARKHAM, C. R..., *Op. cit.,* p. 184; ELÍAS, J. J..., *Op. cit.,* pp. 263-279.

106. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 195, 196, 198, 200, 201; CAIVANO, T..., *Op. cit.,* pp, 355-356; MARKHAM C., R..., *Op. cit.,* pp. 183-184; *Année Maritime*, 1880 II, "La Guerre Chilo-Péruvienne", pp, 80, 81; *El Peruano*, mayo 24, junio 3, 16, 17, 1880; CHRISTIANCY, I. P..., *Op. cit.,* pp. 379-381, 372-373.
107. VARGAS H., G..., *Op. cit.,* pp. 486-492; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 233-239, 279, 281, 282, 305, 307; MARKHAM C., R..., *Op. cit.,* pp. 184-185; *El Peruano*, junio 19, 21, 1880; *La Opinión Nacional*, sábado julio 31, 1880; AHM. Libro de Guardias de la corbeta *Unión*, pp. 205, 206, 208, 209, 212, 213-214.
108. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, p. 489, 497, 498; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 804-806.
109. AHUMADA, M., P…, *Ibídem*..., pp. 488, 489, 491, 492; FUENZALIDA, R..., *Ibídem*..., pp. 812, 813; BULNES, G…, *Op. cit.,* T. II, pp. 265-269; AHM Libro de Guardias de la corbeta *Unión*, pp. 159, 160, 161; *Année Maritime* 1880, pp. 61-67; *Rivista Marittima*, diciembre 1880, "La Guerra nel Sud America", p. 711; MADAN, Lt…, *Royal Navy Journal of the Royal United Service Institute*. "Incidents of the War between Chile and Peru 1879-1880", vol. XXV, 1881, Nº CXII; MASON, T. B..., Lt. U.S.N. United Service. *A Monthly Review of Military and Naval Affairs*, vol. VI, Philadelphia, Penn, 1882. "The War in South America", pp. 36-39; AHM *Urcos*, lancha, 1880, doc. 3; *El Comercio*, Crónica de la Guerra 1880, Nº CXXVII, Lima, martes 1º de abril de 1980; *El Nacional,* Lima, viernes 19 de marzo de 1880; *La Patria*, abril 10, 1880; MELO, R..., *Historia de la Marina del Perú.* T. II, 1911, La Escuadra chilena en el Callao, pp. 166, 167; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 510-512; CHRISTIANCY, I. P..., *Op. cit.,* pp. 351-353.
110. AHM Libro de Guardias de la *Unión*, p. 161, asiento del sábado 10 al domingo 11 de abril, guardia del A. F. Carlos L. Rodríguez; AHUMADA MORENO, P…, *Op. cit.,* T. II, pp. 490, 491, 494, 495; *El Peruano*, abril 10, 12, 13, 14, 16, 17, 1880; CHRISTIANCY, I. P..., *Op. cit.,* pp. 355, 356-358; MASON, T. B…, *Ibídem...,* MADAN…,. *Ibídem*...; DE LISLE, R..., *Op. cit.,* pp. 108-112; *Année Maritime*..., *Ibídem*..., ST. JOHN, S..., P.R.O. F.O. 61 325 X/L 01030 pp. 125-126, 79-80, 74-76, 106-110, 125-128, 131-134; TRACY, José Carlos, Encargado de Negocios en EE.UU. (CHRISTIANCY..., *Ibídem...,* p. 359, 360); BULNES, G..., *Ibídem.*
111. AHM- L.C. Nº 197 p.124, 133, 142, 145-146, 147-149; *El Peruano*, abril 21,1880 *Rivista Marittima* diciembre de 1880 p. 711 "La Guerra nel Sud America"; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 804-806; BULNES G..., *Op. cit.,* T. II, pp. 265-269; YÁBAR ACUÑA, Francisco José, contralmirante, Armada peruana, *Las Fuerzas Sutiles y la Defensa de Costa durante la Guerra del Pacífico*. Tesis para optar el grado de Magister en Historia. Fondo de Publicaciones. Dirección de Intereses Marítimos de la Marina de Guerra del Perú. Lima, 2001, pp. 273, 274, 275, 276, 277.
112. AHM.- L.C. 197 p.126, 128; *El Peruano*, abril 14, 1880; AHM vapor *Chalaco*, 1880, doc. 26.
113. AHUMADA M., P... *Op. cit*.. T. II, pp. 497, 498.
114. *El Peruano*, abril 14, 21, 23, 26, 27, 28; mayo 1º, 1880; AHM Baterías, Secretaría de Marina, 1880, doc. 16; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, p. 811; *Année Maritime*..., *Ibídem*..., @@ *Rivista Marittima*…, *Ibídem*...; MADAN..., *Ibídem...,*@@; YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* pp. 223, 224, 264.

115. *El Peruano,* abril 16, 23, 24, 26, 27, 29, 30; mayo 1º, 3, 1880; AHUMADA M., P…, *Op. cit.,* T. II, pp. 497, 498, 499, 504-505, 506-507; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 812, 813; AHM L.C. Nº 262, pp. 229-231, p. 233; Libro Guardias *Unión,* asiento jueves 22, viernes 23 abril, 1880, pp. 269, 27; *Atahualpa*, 1880, fl. 62, 63, 64, 66, 67, doc. 24; Vapor *Chalaco*, 1880, doc. 42; CHRISTIANCY, I. P..., *Op. cit.,* pp. 360, 361; ST. JOHN, S..., P.R.O. F.O. 61 325 X/L 01030 pp. 150, 151; MASON, T. B…, *Ibídem*..., pp. 36-39, *Rivista Marittima*, Italia, diciembre 1880, pp. 711-713.- *Année Maritime;* MADAN..., Lt. Royal Navy, *Journal of Royal United Service Institute*, "Incidents of the War between Chile and Peru 1879-1880", vol. XXV 1881 Nº CXII; EKDAHL, W..., *Op. cit.,* T. II, p. 440; DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* T. II, p. 245, 246; YÁBAR A, J. F…, *Op. cit.,* pp. 238, 266, 267; ARCHIVO PIÉROLA, Biblioteca Nacional, Caja 47, con instrucciones para capitán de navío M. A. Villavisencio.

116. *El Peruano*, abril 23, 24, 26, 28, 29, 1880; *El Comercio*, Crónica de la Guerra, 1880, CXXXI 29 de abril 1980; DE LA JARA, Carlos A, *Historia Aeronáutica del Perú*, Lima, 1975, T. I, pp. 162-164; FUENZALIDA, R…, *Ibídem.*

117. AHM L. C. 197 p. 149; L. C. 14 p. 265; Escuadra Nacional 1880, doc. 9 (con partes de fecha 23 abril, 1880 de: alférez de fragata Valle Riestra, capitán de navío J. Fanning; capitán F. Canta; teniente José M. Delgado; comandante del *Atahualpa*, capitán graduado Juan José Raygada; Juan A. Valdivieso; Mayor de Órdenes, Emilio Días; Comandante General de Marina al Secretario de Marina); Libro de Guardias de la corbeta *Unión*, asientos jueves 22 al viernes 23 abril, 1880; L.C. Nº 262, p. 231; AHUMADA M, P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 498, 499, Parte de Manuel Señoret, *Rivista Marittima,* Italia, diciembre 1880; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 812, 813; MELO, R…, *Op. cit.,* T. II, p. 170; VEGAS, Manuel ..., *Op. cit.,* p. 262; YÁBAR A., J. F…, *Op. cit.,* pp. 238, 277, 278, 279, 280.

118. AHM Libro de Guardias de la *Unión* pp. 143-168, *El Peruano* de mayo 1880, día 11 con Editorial, y telegramas de B. Neto, telegrama del Cmdte Gral. de Marina; día 12, con telegramas de B. Neto, telegramas de Bello a *La Patria*, Relación de tripulantes del *Pontón* Nº *2* y fragata *Adelaida Rojas*, en combate 22 de abril; día 13 con informes de Cmdte. Gral. de Armas y Prefecto Callao, Cmdte. Gral. Batería del Sur, del Jefe Batería 2 de Mayo (cañón de barlovento) del Cmdte. Gral. Batería Norte, del Jefe de la Batería Pacocha, del Jefe de Estado Mayor General de Baterías, Cmdte. Gral de Armas, del Subprefecto del Callao, del Cmdte. Compañía de Bomberos Unión Chalaca Nº 1, del Alcalde Municipal del Callao; día 14 con Informe Cirujano en Jefe del Servicio de Sanidad del Callao, del Comisario del 1º Distrito del Callao, del Comisario del 2º Distrito del Callao, Telegramas de B. Neto (del 13 y 14); día 15 Editorial; día 18 con Parte del Jefe Fuerte Ayacucho, del Comisario del 2º Distrito del Callao, Cmdte. Gral. Batería Centro, Comisario de La Punta, Jefe de la Columna B de la la Guardia Civil, 2ª Compañía; día 23 con Informe del Director Gral. Telégrafos, Comisario de La Punta; *El Nacional*, mayo 10, 1880; AHUMADA M, P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 534-541; T. V documentos inéditos pp. 54-56; *Année Maritime,* 1880, pp. 69-74; *Rivista Marittima*, dic. 1880, pp. 713-715; CHRISTIANCY, I. P..., *Op. cit.,* pp. 361-363, YÁBAR A., J. F…, *Op. cit.,* pp. 311-317, 320; ST. JOHN, S... P.R.O.....171-173, 160-163.

119. *El Peruano,* 11 de mayo 1880: día 11 telegramas de Bello a *La Patria*; día 13 telegramas de Bello para *La Patria* sobre Ancón, Cmdte. de la *O'Higgins*,

del Comisario de Ancón; día 14 Cmdte de la *O'Higgins*, telegramas de B. Neto, día 15 con Reglamento de Operarios y Sirvientes; día 18 telegramas de Bello para *La Patria*, Resolución de Secretaría de Marina sobre comandante Suárez, telegramas de B. Neto; AHUMADA M, P.., *Op. cit.,* T. II, p. 541, T. IV, Documentos Inéditos pp. 56, 5; CHRISTIANCY, I. P.., *Op. cit.,* ST. JOHN, S..., P.R.O…, *Op. cit.*

120. ARCHIVO HISTÓRICO MILITAR DEL PERU, Sumaria averiguación mandada instruir de Orden Suprema para esclarecer las causas de la pérdida de la lancha *Independencia* y apreciar el grado de merecimiento de los tripulantes de la misma en el combate del 25 de mayo de 1880. Juez Fiscal teniente 2º Gervasio Santillana; AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. II, pp. 553-554; T. V, pp. 59, 631, 632; AHM L.C. Nº 197 pp. 188, 209, 210; AHM Libro de Guardias de la corbeta *Unión*, pp. 190-194, 196, 198-199; VEGAS, M…, *Op. cit.,* pp. 265, 266; MELO, R…, *Op. cit.,* T. II, p. 170; BASADRE, J…, *Op. cit.,* T. VI, p. 211; PAZ SOLDÁN, M. F…, *Op. cit.,* p. 515; DELLEPIANE, C…, *Op. cit.,* T. II, p. 246; STORACE..., *Op. cit.,* p. 107, 108; FUENZALIDA, R…, *Op. cit.,* T. II, pp. 815, 816; UGARTE Y CHAMORRO, H..., *Manuel S. Ugarte. Héroe Nacional,* 1ª edición, 1966, Imprenta El Cóndor S.A., Lima, Perú. Es una obra de 141 páginas, que presenta una monografía interesantísima sobre M. S. Ugarte, con abundantes fuentes de la época; *El Peruano* 28, 31de mayo; 2, 3, 4 de junio, 1880. Este diario trae varias transcripciones de *La Patria* sobre las acciones del 25 de mayo y sus protagonistas; *El Nacional* 27, 31 de mayo de 1880; *La Patria* 27 de mayo 1880, CHRISTIANCY, I. P…, *Op. cit.,* p. 363; YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* pp. 303-310.

121. YÁBAR A., F. J..., *Op. cit*., p. 143; MARKHAM C.R, Sir..., *La Guerra entre Perú y Chile*. Ediciones Tassorello, Lima, abril de 1922, pp. 166-168, 197; YÁBAR A., F. J…, *Op. cit.,* (Para torpedos McEvoy) pp. 148-153; 612-616; (Para torpedos fijos Delgado y Harris) pp. 154-162.

122. ARCHIVO PIÉROLA, Biblioteca Nacional, Cajas 24, 30 y 31, con expedientes sobre Torpedos Hubbe & Hardy.

123. ARCHIVO PIÉROLA, Biblioteca Nacional, Cajas 29, 30, 31, con expedientes sobre comparación de los torpedos Lay y Hubbe & Hardy (continuación informe Chester) LOCACIÓN Y APLICACIÓN.

Un cuidadoso y prolijo examen de la bahía del Callao me ha convencido de que estos torpedos a pesar de sus imperfecciones pueden ser empleados con racionales probabilidades de que harán un buen servicio. Refiriéndome al mapa que acompaña a este informe, se observará que los buques que entran en la bahía del Callao del Sud Este o de la bahía de Miraflores (por El Boquerón), están obligados por las resacas y los bajos a seguir su rumbo no más de media milla a distancia de la isla de San Lorenzo y tres millas distantes del fuerte San Rafael (sic).

Para el fin de bloquear esta entrada (pues no considero hasta aquí el caso de que el Callao sea atacado) un buque enemigo podría situarse a cualquiera distancia de la isla del Frontón. En tal caso, es extremadamente probable que, tentados por el abrigo que proporcionan esa isla y San Lorenzo pasen frecuentemente muy inmediatos al lado Sur de dichas islas, para reconocer el Callao a través del abra que hay entre ellas. Suponiendo que dicho buque siga la línea de puntos marcada en el mapa "ABC" estará durante su tránsito al alcance de torpedos dirigidos de los puntos marcados "abc".

La abertura entre el Frontón y San Lorenzo ofrece una excelente oportunidad para el empleo de una pequeña lancha a vapor de no mucha velocidad, como que el enemigo no podrá seguirla en el canal y un ligero movimiento la abrigará de los fuegos de aquel. La más notable ventaja, sin embargo, es esta: la lancha a vapor con torpedo, preparado todo y hechas las conexiones puede ocultarse en el lugar marcado "a" hasta el momento de despachar el torpedo, tomando así al enemigo por sorpresa.

Los puntos marcados "b, c, l" hacia la parte Sur de San Lorenzo, son lugares formados por quebradas que no bajan en ángulo recto sobre la línea de la costa sino en dirección Este u Oeste. Presentan un punto comparativamente pequeño, libre de marejadas, y las quebradas ofrecen abrigo completo contra la artillería. Harían muy buenas estaciones terrestres para los torpedos Hubbe & Hardy y podrían defenderse perfectamente de ataques por mar con muy poca gente.

La posición, sin embargo que parece dar mayores probabilidades de oportunidad para emplear aquellos torpedos es la línea de "D a E". En caso de que los buques enemigos se estacionen fuera de la costa, creo que sería grande la limitación de reconocer de cuando en cuando la bahía, desde el abrigo que les proporciona el extremo occidental de San Lorenzo. En tal caso, pasarían al Norte de los Palominos y muy pegados al extremo Oeste de la isla. Si tal reconocimiento fuera hecho por medio de una pequeña lancha a vapor, sería inútil exponer un torpedo, pero si un buque grande se acercara a ese punto, un vaporcito estacionado en la caleta marcada "k" podría dar la vuelta a la punta y aplicar un torpedo con gran facilidad.

Los puntos marcados "g, h, i, j", son también caletas abrigadas con buen fondeadero para lanchas de cualquiera clase.

OTRAS LOCALIDADES

No he examinado la costa del lado Norte del Callao y hacia el Rímac, como que no hay probabilidades de que los buques enemigos se situarán jamás al alcance de esa parte de tierra.

Se dice que el enemigo tal vez utilice para un desembarco la bahía de Miraflores; sin embargo, no he examinado esa costa.

SUMARIO

De lo dicho aparece que solo en la isla de San Lorenzo, hay por lo menos diez estaciones adonde sería de desear el establecimiento de torpedos ofreciendo algunos de esos puntos la oportunidad de aplicarlos con buen éxito.

Si se han de usar torpedos de esta clase, es de vital importancia mantenerlos siempre cargados y listos para inmediato servicio, pues el momento de emplearlos puede ocurrir en cualquier oportunidad y lugar, sin que haya tiempo que perder. Solo hay aquí tres torpedos utilizables y estos de clase inferior.

En vista de tales hechos y de que el limitado número de torpedos puede aprovecharse según las condiciones y emergencias que ocurran, presento respetuosamente para su consideración las siguientes:

INDICACIONES

1º.- Tres de las más pequeñas lanchas (de las que se usan para descargar buques) se prepararán para recibir cada una un torpedo listo y cargado, con baterías, ácidos y herramientas. Los preparativos requeridos pueden hacerse pronto y a poco costo, y de tal manera que el torpedo no sea visible, ni se sepa que está a bordo.

2º.- Ignoro si existe alguna lancha a vapor a disposición del Gobierno que por su tamaño, forma, poder y velocidad sea adaptable al servicio general de torpedos, pero hay varias que, a falta de otras, pueden ventajosamente emplearse en los puntos y de la manera arriba mencionada. La lancha *Independencia* en largo, ancho y forma es admirablemente adaptable para este servicio, aún cuando su velocidad actual no pasa de siete millas por hora, lo que no la hace a propósito para servicio fuera de la bahía. Su velocidad puede probablemente aumentarse sin modificaciones de consideración.
1ª. Sus parrillas son muy abiertas, consumen mucho combustible e impiden mantener fuego igual; 2ª. Está desprovista de medidores (manómetros, niveles) competentes y el Maquinista está por consiguiente obligado a descargar constantemente y a bombear, gastando así, inútilmente vapor; 3ª. El Maquinista está restringido al *máximun* de 50 libras de presión. Un cuidadoso examen me ha satisfecho de que esto no desarrolla su velocidad. El caldero debe ser examinado y reforzado, si es necesario, para permitir elevar la presión a ochenta libras de vapor en el caso de una emergencia.
Si esta embarcación estuviera obligada a llevar un torpedo Lay, en pescante, en un solo lado, es probable que se tumbase considerablemente; sin embargo, no se propone que los conduzca así a no ser en muy cortas distancias, en cuyo caso pueden aún tocar en el agua. Ante todo debe remolcar una de las lanchas a las inmediaciones del punto de operación y entonces tomarlo, llevarlo por corta distancia y soltarlo.
3º.- Se establecerá un sistema de señales eléctricas o de otra clase entre los dos extremos de la isla con conexiones a las estaciones de torpedos. Desde allí pueden emplearse banderas de señales.
4º.- Se organizará inmediatamente un Cuerpo de Torpedos.
Atendiendo al pequeño número de torpedos por ahora utilizables y el limitado alcance de su empleo probable, indico respetuosamente la siguiente:
ORGANIZACIÓN
Un jefe operador permanentemente de servicio.
Un Ayudante
Un mecánico competente que pueda o no concurrir a la aplicación de los torpedos.
Un maquinista
Tres fogoneros, uno siempre de guardia.
Doce marineros
MATERIAL
Tres lanchas pequeñas de descarga
Una lancha grande a vapor
Uno o dos botes de remo
De los doce marineros, tres se colocarán en cada lancha, habiendo uno siempre de guardia y tres en la lancha a vapor.
Los oficiales harán frecuentes rondas y probarán los torpedos a intervalos con la asistencia del mecánico.
En relación con este arreglo de torpedos pueden emplearse ventajosamente como defensa, minas terrestres.
Como los torpedos son ahora enteramente inútiles por la condición y estado en que se encuentran y como me parece de gran importancia hacerlos servibles con la menor demora posible, creo inoportuno extender este ya

bien largo informe, con detalles acerca de las señales, estaciones y líneas; torpedos fijos y minas conexionadas con ellos, aparatos y preparación de boyas.

Esto podrá ser, si así desea, objeto de otro informe con dibujos.

Basta por ahora, decir que las lanchas flotantes pueden arreglarse barata y prontamente, de manera que el torpedo se oculte y pueda ser sacado por una lancha a vapor u otro buque, o soltado al agua y aplicado desde las mismas lanchas. También pueden ser remolcados a cualquiera posición que se desee.

Todo lo que respetuosamente somete Fdo. *ESTEVAN CHESTER*"

Lámina Nº 2 con croquis de la bahía del Callao y los puntos citados.

124. ARCHIVO PIÉROLA, Biblioteca Nacional, Caja Nº 35, con expediente sobre torpedos Harris.

125. ARCHIVO PIÉROLA, Biblioteca Nacional, Caja Nº 36, 38, 45 y 48, con expediente sobre ofertas de contratistas para hundir buques chilenos; A.G.RR.EE, Carta de J. H. Evans del 11 de enero 1881 sobre bote submarino.

126. CARVAJAL P, M..., *Historia Marítima del Perú*. T. IX, vol. 2 pp. 92-95; ARCHIVO PIÉROLA, Biblioteca Nacional, Cajas Nº 29, 42, con expedientes sobre armas Ericsson; YÁBAR A, F. J…, *Op. cit.,* pp. 63, 411, 413, 414.

127. ARCHIVO PIÉROLA, Biblioteca Nacional, Caja Nº 24, Correspondencia sobre gestiones de J. Canevaro del 15 y 16 noviembre de 1879, y 16 de enero de 1880, para construir y/o adquirir buques en el extranjero, así como facturas por elementos bélicos; *Ibídem*..., Caja Nº 30 sobre oficios de Miller del 21 y 29 de enero 1880 para construcción de cañoneras, avisos y comisión a A. G. Muñoz; *Ibídem*..., Caja Nº 36 sobre carta de J. F. Canevaro del 9 de abril 1880 al Ministro Plenipotenciario del Perú; BASADRE, J..., *Op. cit.,* p. 128; AHUMADA M, P..., *Op. cit.,* T. IV, Documentos Inéditos Peruanos p. 54, 337-338.

128. RODRÍGUEZ ASTI, John…, *Cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Fondo de Publicaciones. Dirección de Intereses Marítimos. Marina de Guerra del Perú, Lima 2000, p. 51; DE LA COUR, Alfred, carta de París, 13 de marzo de 1884; *El Comercio*, lunes 5 de mayo de 1884.

129. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. IV, *Documentos Inéditos Peruanos*, pp. 40-41; T. II, *Documentos Inéditos Peruanos,* p. 28 RODRIGUEZ A., J..., *Op. cit.,* p. 50.

130. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, *Documentos Inéditos Peruanos*, pp.23-26; T. IV, *Op. cit.,* pp. 83, 84.

131. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, *Documentos Inéditos Peruanos*, p. 24; BASADRE, J..., *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Ed. Universitaria, 1969 T. VIII, p. 68; RODRÍGUEZ A., J..., *Op. cit.,* p. 50; PARKES, O... *British Battleships*, cap. 2, pp. 2-4.

132. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. IV, *Documentos Inéditos Peruanos,* p. 69.

133. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. VII, *Documentos Inéditos Peruanos*, pp. 65, 66; BASADRE, J…, *Ibídem...,* p. 69; *Ibídem...,* edición 1983, T. VI, p. 127, 128, 135, 137; *El Peruano*, agosto 9, 1880; *Revista de Marina del Perú,* "Reminiscencia Histórica. Apuntes biográficos del capitán de navío L. G. Astete"- Nov/Dic. 1932 p. 695-707; *Ibídem...,* "Apuntes Biográficos del capitán de navío L. G. Astete", Nov./Dic. 1980, pp. 301-311; *Ibídem...,* "El capitán de navío L. G. Astete; "Un Héroe de Gran Valía"; octubre 1976 pp. 139-147; POTTER, E., B. y NIMITZ Ch..., W. *Sea Power-A Naval History*. Englewood

Cliffs, N. J. Prentice Hall, Inc. 1961, pp. 238, 239; STEVENS INSTITUTE OF TECHNOLOGY, "A Failure", p. 1; "The Legacy", pp. 9, 10; http://www.stevens-tech.edu/about_stevens/history/the_stevens_legacy/; *Warships Of The World*, p. 94; GARDINER, Robert, *The Steam Warship 1815-1905*, p. 51. Conway Maritime Press; *American Naval Dictionary Of Ships*, T. VI, p. 626; T. VII p. 285; CANNEY, Donald, L. *The Old Steam Navy,* vol. Two. *The Ironclads 1842-1885*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1993, pp. 3-5, 8, 12, 13, 73, 74, 131, 132; CANNEY, Donald, L..., Lincoln's Navy. *The Ships, Men and Organization,1861-1865*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1998, pp. 14, 15, 81; SILVERSTONE, Paul H..., *Civil War Navies 1855-1883*. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2001, p. 10-11.

En base a estas ocho últimas publicaciones se ha preparado el resumen que sigue.

"Quizá el esfuerzo más notable en la era del blindado, se dio en los Estados Unidos de N. A. en 1842, en la forma del *Stevens Battery*. El éxito obtenido por una coraza de 4 1/2" hecha con planchas de hierro forjado para calderas, que no pudo ser perforada por balas de a 64 libras disparada a 30 yardas, persuadió a los hermanos Stevens de que se podía construir un buque de guerra blindado.

La familia Stevens, entre sus negocios tenía aquel de construcción naval y transporte de pasajeros y carga, tanto en el tráfico del Atlántico, como de transbordo entre Nueva Jersey y Nueva York.

En 1812 cuando las relaciones anglo-americanas estuvieron en crisis los Stevens, como Fulton con la máquina a vapor para los buques, se anticiparon en construir una batería para rechazar a los buques de guerra bloqueadores.

A comienzos de la década de 1840, a raíz de que las relaciones entre EE.UU. y México tomaron cierta tensión, el Gobierno mexicano contrata con los Hermanos Laird de Inglaterra, la construcción de dos fragatas con casco de fierro. En agosto de 1841, los hermanos Robert y Edwin Stevens presentaron una primera oferta a la Dirección del Material de la Marina de los EE.UU., por un vapor de alta velocidad, con su máquina por debajo de la línea de flotación, que accionaba una hélice; con casco de planchas de hierro y una coraza de de 4.5 a 6 pulgadas sin almohadillado de madera; su artillería consistiría de cañones de gran calibre, rayados, de retrocarga, de hierro forjado; velamen completo. Se destinaría a la defensa de Nueva York. Su concepción se basaba en el éxito de los experimentos de tiro realizados por los Stevens, los cuales habían demostrado la incapacidad, como se ha dicho, de las balas y granadas de a 64 libras disparadas a unas 30 yardas, para perforar una coraza de 4,5 pulgadas hechas con varias capas de planchas de fierro para caldera.

Pero en enero de 1842, los Stevens modifican sus planos. Se trata ya de un buque de unas 1 500 toneladas de desplazamiento, con ventilación artificial y que use antracita como combustible, que desarrollaría gran velocidad, sin velamen. El costo estimado era inferior a US$ 300 000. El 15 de marzo de 1842, una comisión de la Cámara de Representantes del Congreso, que veía el tema de la defensa de puertos, emite un dictamen favorable al proyecto Stevens, y el 14 de abril del mismo año, el Congreso autoriza a la Marina a contratar su construcción, asignando una partida de US$250 000. El contrato se firma el 10 de febrero de 1843, el mismo que especificaba entre otras cosas, que el casco debía resistir impactos de proyectiles de a 64 libras, desarrollar

más velocidad que cualquier buque norteamericano, cuatro máquinas instaladas por debajo de la línea de flotación, cada una con un cilindro, con sus ejes de hierro forjado, armado con más de seis cañones de calibres de 8 y 6 pulgadas; forro del casco de hierro 0,5 pulgadas, eslora mínima 250 pies, manga 40 pies, puntal 28 pies; coraza de 4,5 pulgadas en la obra muerta; salas de calderas estancas al aire, con ventiladores para las hornillas; plazo de construcción dos años, estipulándose algunas restricciones en el pago. Se le llamó *Stevens Battery* y puede considerársele como el primer blindado del mundo, y el más poderoso de habérsele terminado de construir en dicho plazo.

En diciembre de 1843, un nuevo Secretario de Marina, desestimó pagos adelantados a los Stevens.

Posteriormente, en noviembre de 1844, R. Stevens suscribe con Marina un anexo al contrato, el cual describía el contrato original como muy impreciso, tanto en lo referente a la descripción del buque cuanto a las condiciones de pago; se volvía a fijar en dos años la entrega, debiéndose admitir un inspector naval, y ofrecer una garantía que los Stevens satisficieron con la hipoteca de sus tierras, diques, muelles y vapores, que el Gobierno subastaría si los Stevens no cumplían con el contrato. Vino luego un periodo de disputas por ambas partes, tanto técnicas como financieras y legales, que retrasaron su construcción. Los nuevos planos especificaban una eslora de 400 pies, manga de 45 pies, puntal de 21 pies; 10 calderas y dos hélices accionadas por ocho máquinas. En la construcción en sí, se avanzó muy poco, incluso los Stevens tuvieron que construir en tierra un gran dique seco para facilitarla. En 1845, después de haberse invertido US$ 31 000, los pagos se interrumpieron en espera de los planos. Pero el carácter perfeccionista de R. Stevens lo lleva a rediseñar totalmente el buque antes de comenzar el trabajo. En efecto, enterado del montaje en el Princeton del cañón de 12 pulgadas de Ericsson, de hierro forjado, aumenta la eslora a 415 pies, dos hélices, máquina capaz de una potencia ocho veces mayor, coraza de 6,25 pulgadas. A pesar de las discusiones con la Dirección del Material, el casco queda terminado en 1856, coincidente con la muerte de R. Stevens. A él le había costado varios miles de dólares más de lo que el Gobierno había pagado. A la muerte de su hermano, Edwin Stevens asume la responsabilidad de continuar hasta terminar el proyecto, y todo indica que así fue, pues el 24 de diciembre de 1861 una Junta de Marina informaba que los planos actuales diferían de aquellos que se había contratado con Robert Stevens primero, y con Edwin Stevens después de la muerte del primero.

Las principales diferencias verificadas por la Junta citada eran: coraza de 6,75 pulgadas, inclinada, almohadillado de madera de 14 pulgadas, pero bajo la línea de flotación eran menores, tanto la coraza como el almohadillado; en la cubierta superior, en la línea de crujía, siete cañones: 5/15 pulgadas, Rodman, ánima lisa, y 2/10 pulgadas en proa y en popa, rayados; los siete cañones en plataformas giratorias accionadas por máquinas a vapor colocadas bajo cubierta; varias modificaciones respecto a la carga, retroceso y protección de los cañones. La chimenea podía retirársele; espolón en su proa; sistema de bombas y tanques de lastre con capacidad de 1 100 toneladas de agua, para sumergir el buque hasta dejar la cubierta superior y cañones a unas cuantas pulgadas sobre la superficie del mar. Tenía instaladas

cuatro máquinas verticales para cada uno de los dos ejes independientes; 10 calderas de tubos de fuego, que permitían una potencia de 8 600 hp, que permitirían una velocidad 17 millas por hora, que no se pudo verificar, pues jamás se hizo a la mar; desplazamiento 5 905 toneladas. Su cubierta blindada con planchas de hierro superpuestas, dando un espesor de 6,6 pulgadas en el centro y 1,5 pulgadas en la proa y popa.

En realidad, en 1861, al iniciarse la Guerra Civil en EE.UU., el buque distaba mucho de estar terminado. El Gobierno había gastado US$ 506 000 de un total de US$1 283 294 estimado por los Stevens, que su vez habían aportado US$ 228 435; el saldo de US$ 730 484 que los Stevens pedían al Gobierno incluía el monto aportado por ellos. Es cierto que a 1861 el costo era el doble del originalmente estimado, pero también el buque era el doble del propuesto inicialmente en 1841. La Junta Naval citada recomendó, a fines de 1861, no concluir la construcción aduciendo una serie de razones técnicas. Los Stevens no lo consideraron como un rechazo final, y su historia continuó por otros diez años, pero con otro enfoque.

Edwin Stevens, en férrea lealtad al blindado conocido como *Stevens Battery*, cuya construcción iniciara su hermano Robert, al morir en 1868 lo da en herencia al Estado de Nueva Jersey, más un millón de dólares, para que se terminara de construir. El Estado nombra al general ingeniero G. B. McClellan para supervisar la construcción, que se reinicia con la ayuda del ingeniero I. Newton, pero con un plan que se proponía incorporar la última tecnología. Así, se decidió instalarle un forro interior en el casco, mamparos transversales estancos, carboneras estancas, máquinas modernas, y transformarlo en un buque tipo *Monitor*, de alta velocidad, con artillería en una torre de blindaje excepcional, o bien en batería central, y por último con capacidad para hacer ataques con espolón. Al año, las perspectivas de lanzamiento para 1870 parecían brillantes.

Las modificaciones planteadas por McClellan y Newton para adecuarse a los nuevos desarrollos tecnológicos en blindados, requerían de varios miles de dólares más, luego de agotado el millón legado por Edwin Stevens, lo cual llevó a la paralización de los trabajos en 1874. Para entonces ni el Estado de Nueva Jersey ni la familia Stevens, estaban dispuestos a aportar más recursos, en algo que los periódicos calificaban como "una conocida antigua estafa". El Estado se hizo cargo y editó un folleto explicando las virtudes del buque y lo puso a la venta en subasta pública. Esto último ocurriría ya en 1881, y su comprador lo desguazó y convirtió a chatarra. La descripción contenida en el folleto se ofrece en el respectivo párrafo del texto. Respecto al *Stevens Battery* se han dado diversos comentarios. Así, en 1843 fue el primer buque de guerra que respondiera al concepto de blindado, esto es, un buque de guerra con casco de madera o de fierro, protegido con una coraza hecha de gruesas planchas de hierro. Otro comentario expresa que el *Stevens Battery* incluía tantas novedades que no garantizaban su éxito, luego de que se terminase su construcción. Otro explica que a diferencia de otros inventores, los Stevens eran acaudalados y esto les permitía mantener su dignidad, antes que someterse a la Dirección de Material de la Marina. Se dice también que el *Stevens Battery* tuvo muy poca influencia en el exterior. Scott Russell, de Inglaterra, amigo de Robert L. Stevens, fue un entusiasta partidario del blindaje, pero en la década de 1840 su voz no tenía peso.

Así, pues, la familia Stevens, de reconocida fama y riqueza en los Estados de Nueva Jersey y Nueva York, fue partícipe del desarrollo del blindado durante el siglo XIX, pero al intentar construirlo sufrió un gran fracaso. Buscaron correr antes de haber aprendido a caminar.

En conclusión, puede decirse que entre 1842 y 1862 los Stevens intentaron la construcción de dos vapores blindados. El primero iniciado en 1843 no fue terminado. El segundo, iniciado en 1854, al que se le conoció como *Stevens Battery*, al año 1874 estaba sin terminar. Según una fuente, a la construcción iniciada en 1843, se le llamó *Stevens Battery*. Según otra fuente, aquella iniciada en 1854 también fue conocida como *Stevens Battery*. De todas maneras, esta experiencia simbolizó una carrera de varias décadas entre la coraza y el cañón.

134. RODRÍGUEZ A., J..., *Op. cit.,* pp. 49-59; *El Nacional*, miércoles 7 de enero de 1880. Año XV Nº 4557; DE LA COUR, Alfred…, *El Comercio*, lunes 5 de mayo, 1884; P.R.O. Londres, F.O. 16 232 X/L 01176 1881, pp. 16, 17, 19, 21, 23, 25, 30, 37, 39, 46, 49, 51, 106, 115; DULANTO PINILLOS, Jorge…, *Nicolás de Piérola,* Compañía de Impresiones y Publicidad. Lima, Julio 1947, pp. 248, 255, 256; AHM. Memoria del Ministro de Guerra y Marina, coronel Belisario Suárez, Arequipa, 30 abril de 1883; JENTSCHURA, JUNG and MICKEL..., *Warships of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945, 1977;* BROOK, P..., *Warships for export. Armstrong Warships 1867-1927.* World Ship Society; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 816, 817, 822; YÁBAR A., F.*.., Op. cit.,* pp. 376-377, 434.

135. *El poder naval chileno*. *Revista de Marina*, Valparaíso, Chile, 1985, T. II, pp. 445-445, 454-458.

136. *Ibidem…,* pp. 445-445, 454-458.

137. Public Record Office, Gran Bretaña, serie Foreign Office, 8 de enero a 11 de febrero 1881. Correspondencia del coronel Jara Almonte, Legación del Perú. RODRÍGUEZ ASTI, "El buque construido para combatir al *Huáscar* y la *Unión*", En: *Revista de Marina*, Edición especial 1907-2007, pp. 126-145.

138. Public Record Office, Gran Bretaña, serie Foreign Office, 8 de enero a 11 de febrero 1881. Correspondencia del coronel Jara Almonte, Legación del Perú.

139. Foreign Enlistment Act, Ley de Alistamiento de Relaciones Exteriores 1870 (33 y 34 Vict. c. 90, Ley del Parlamento del Reino Unido que tiene por objeto regular las actividades mercenarias de los ciudadanos británicos

140. RODRÍGUEZ ASTI, "El buque construido para combatir al *Huáscar* y la *Unión*", En: *Revista de Marina*, Edición especial 1907-2007, pp. 126-145.

141. Public Record Office, Gran Bretaña, serie Foreign Office, 8 de enero a 11 de febrero 1881. Correspondencia del coronel Jara Almonte, Legación del Perú.

142. (http://www.armada.cl/prontus_armada/site/artic/20090720/pags/20090720024206.html Dirección de Comunicaciones de la Armada, Chile.

143. YÁBAR A., F. J…, *Op. cit.,* pp. 422, 423, 424; Anexo Nº 8 informe del 4 de julio, 1880 del Subsecretario de Marina al Secretario de Marina, pp. 630-632; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* pp. 823, 824; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, pp. 273, 274; *La Patria* de Lima, 26 de abril 1880; AHUMADA M., P.*.., Op. cit.,* T. III, p. 259.

144. YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* 424-427; Anexo Nº 8 informe del 4 de julio, 1880 del Subsecretario de Marina al Secretario de Marina, pp. 630-632.

145. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 288-304; FUENZALIDA, R.., *Op. cit.,* T. II, pp. 823-824; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, pp. 273-274.

146. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 295. Detalles completos de la catástrofe del *Loa* por el cirujano de la *O'Higgins* Ernesto Turenne en su carta del 23 de julio a Benjamín Vicuña Mackenna; *Ibídem...,* pp. 296-297; Correspondencia a *El Nacional* de Lima sobre el *Loa*, del 4 de julio, de M. F. Horta…, *Ibídem...,* 297; Correspondencia especial para la *Estrella de Panamá, Ibídem...,* pp. 348-349; Editorial de *El Ferrocarril* de Santiago del 12 de julio de 1880; *Ibídem...,* p. 349-350; *El Mercurio* de Valparaíso de 10 de julio de 1880; *Ibídem...,* T. V, Archivo inédito chileno, p. 63-65 sobre rescate cañones del *Loa;* VEGAS, M..., *Historia de la Marina de Guerra del Perú,* 1973, p. 268; CHRISTIANCY, I. P.., "Message from the President of the U.S", *Transmitting Papers Relating to the War in South America and attempts to Bring about a Peace*; Al Senado el Enero 26 and 27, 1882; A Diputados el 26 de enero y 17 de febrero, 1882; Washington, G.P.O., 1882; En Nota del 5 de julio 1880, p. 379; MADAN…, *The Journal of The Royal United Service Institution*, vol. XXV 1881, Nº CXII, p. 707; MASON..., "The War in South America".-The United Service- A monthly *Review of Military and Naval Affairs* – vol, VI, Philadelphia, Pa, L.R. Hamersly & Co., 1882 p. 46; Varigny Charles de…, *La Guerra del Pacífico*, Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires- Santiago de Chile, 1971, pp. 144-145*; L'Annee Maritime*, La Guerre Chilo-Peruvièn ne, pp. 96-97, Revista francesa de 1880; ST. JOHN, S..., P.R.O. F.O. 61 326 X/1 01030 Nº 68, Carta de St. John a Londres de 15 de julio 1880; YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* pp. 428, 433-441; AHM, Libro de Guardias de la corbeta *Unión,* pp. 212, 214; *El Peruano*, 3, 4 y 31 de julio 1880; *El Nacional*, 4 de julio, 1880; *La Patria* de Lima, 5 de julio,1880.

147. YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* pp. 377, 380, 381, 401-409, 444; MELO, R..., *Op. cit.,* p. 171; AHM Libro de Guardias de la corbeta *Unión,* pp. 223, 224, 226, 229, 238, 243.

148. Para introducción y párrafo (a): BULNES, G,... *Op. cit.,* T. II, p. 276; FUENZALIDA, R…, *Op. cit.,* T. II, p. 824-825; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 423; YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* p. 449-453; AHM, Libro de Guardias de la *Unión*, p. 239; STORACE, P. L..., *Op. cit.,* p. 119; *El Nacional*, Lima, 30 de agosto, 1880, Para párrafo (b); AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 423-424; *El Peruano*, 1º, 3, setiembre 1880; *El Porvenir*, 31 agosto, 1880; *La Patria*, 2 de setiembre; *El Nacional*, 31 de agosto 1880; AHM, Libro de Guardias de la *Unión*, p. 240; YÁBAR A., J. F..., *Op. cit.,* pp. 451-453; Para párrafo (c): AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 422, 423; AHM Libro de Guardias de la *Unión*, pp. 240, 241; STORACE P. L..., *Op. cit.,* p.119; *El Peruano*, 2, 3 de setiembre, 1880; *El Nacional* 1º, 2 de setiembre 1880;
YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* pp. 453-456; Para el párrafo (d): AHUMADA M, P.., *Op. cit*., T. III, p. 423, 425, T. V, p. 68; AHM, Libro de Guardias de la *Unión,* p. 242; STORACE, P. L..., *Op. cit.,* pp. 120, 121; *El Peruano*, 4 de setiembre, 1880; *El Nacional*, 3 de setiembre,1880; YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* pp. 456-461; P.R.O. F.O. 61 326 X/L 01030 Nº 78.

149. AHM Fuerzas Sutiles, 1880, doc. 1; YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* pp. 385-396, Anexo Nº 7, pp. 619-623.

150. Sobre informes del 10 y 23 diciembre 1879 y 6 enero 1880 del Cónsul F. Larrañaga: AHUMADA M., P.. *Op. cit.,* T. III, pp. 34, 42; T. VII, p. 67.

151. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. VII, pp. 53-54, T. III, p. 160; LÓPEZ, J. J…, *Op. cit.,* p. 284; PAZ SOLDÁN, M. F…, *Op. cit.,* p. 507; FUENZALIDA…, *Op. cit.,*

p. 807; BULNES, G…, *Op. cit.,* p. 261.

152. AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. III, pp. 166-168, T. V, p. 54, parte de Montt; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* T. II, pp. 807-808; LÓPEZ, J. J..., *Op. cit.,* vol. II, pp. 286; BULNES, G..., *Op. cit.,* vol. 2 p. 262; EKDAHL,W..., *Op. cit.,* vol. II, pp. 434-435.

153. Oficio del 5 mayo 1880 del Cónsul Rivera J. al almirante. G. Riveros y excursión *Amazonas 1*; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 308, T. V, pp. 56-59; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* p. 808; BULNES..., *Op. cit.,* pp. 262, 263; EKDAHL..., *Op. cit.,* p. 435, 436; LÓPEZ, J. J..., *Op. cit.,* vol. II, pp. 286, 287.

154. B. N., ARCHIVO PIÉROLA, Cajas Nº 27; BASADRE, J..., *Op. cit.,* T. VI, pp. 209, 210; LÓPEZ, J. J…, *Op. cit.,* pp. 292-293; FUENZALIDA, R..., *Op. cit.,* p. 809; AHUMADA M., P…, *Op. cit.,* T. III, pp. 264-265, T. V, pp. 63-67, Documentos Inéditos, T. VII, p. 73.

155. AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. I, p. 405; T. III, pp. 530-532, T. V, pp. 67, 70; B. N. ARCHIVO PIÉROLA…, Cajas Nº 28, 43; YÁBAR A., F. J..., *Op. cit.,* pp. 417, 418.

156. AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. IV, pp. 173-174, T. V, pp. 75-77, T. VII, pp. 64,73; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, p. 263; FUENZALIDA R..., *Op. cit.,* T. II, p. 809; LÓPEZ, J. J..., *Op. cit.,* vol. II, pp. 291-292.

157. AHUMADA M., P.., *Op. cit*... T. III, Documentos Inéditos, pp. 23, 29, 33, 39, 36, 42, 48-50, T. III, cap. 7, pp. 506, 507, T. IV, Documentos Inéditos, pp. 24, 46, 172, 173, 129-132, 136, 137, 139, 140, T. VII, Documentos Inéditos, pp. 44, 46, 48, 49, 60; BASADRE, J..., *Op. cit.,* Edición 1983, T. VI, pp. 126, 128, 135, 194, 346; Biblioteca Nacional, ARCHIVO PIÉROLA, Caja Nº 27; GUICE, Norman C..., *Dando una voz al Perú: Federico Larrañaga y El Canal de Panamá*. Wayne State University, Detroit, Michigan. U.S.A.

158. LÓPEZ, J…, *Op. cit.,* vol. I pp. 295-298; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. II, pp. 32, 39, T. IV, pp. 39, 41, 42, 52, 60, 61, 63, 68, 80, 132, 232; T. V pp. 34-37, 387, 398, T. VI, pp. 84, 162, 163, T. VII, pp. 5-35; LE DANTEC G, F. *Revista de Marina de Chile*, Nº 4, Julio-Agosto 1980, vol. 97, Nº 737, "Guerra del Pacífico-Análisis logístico de las primeras operaciones navales" (llega hasta el Combate de Angamos) pp. 332-369; AG RR. EE. Legación del Perú en EE.UU de N.A. oficio Nº 4; L.C. H4-424; L.C. 5-17-L Legaciones del Perú en Europa y América: Legación en Brasil, oficio Nº 20; L.C.5-17-E Consulados del Perú en Europa, cartas de los Cónsules en Amberes, Hull, Londres; L.C. 5-17-L oficio del Ministro de RR.EE. Salisbury al Ministro del Perú, Pividal; MAURTUA, Víctor M, *La Cuestión del Pacífico*, Lima, Imp. Americana Santo Toribio, 1919, pp. 230-234, 238-243; ENCINA, F. A. y CASTEDO L…, *Historia de Chile*, T. II, p. 1420, T. III, p. 1584.

159. AHUMADA M., P.., *Op. cit.,* T. III, pp. 432-448; YÁBAR..., *Op. cit.,* pp. 462-470; *Ibídem*..., pp. 442, 443 para artículo de B. Vicuña Mackenna de marzo 1881; *El Peruano*, 15, 16 de setiembre 1880, 10 noviembre 1880; *La Patria*, 14, 15 de setiembre 1880; *El Mercurio*, 18 de setiembre 1880; PAZ SOLDÁN M. F..., *Op. cit.,* pp. 562, 564-566; RUBATTO S., R..., *La* Covadonga - *Símbolo y Trofeo*. Lima, 1996. pp. 179- 226; p. 189 con fotografía del puente Pasamayo; RUBATTO S., Rómulo..., Informe del 13 de mayo 1998 sobre inmersiones y recuperaciones de partes y piezas de la *Covadonga* que corre en Museo Naval del Perú, Callao; *El Comercio,* 25 y 26 de agosto 1998, sobre piezas rescatadas de la *Covadonga* y exhibidas en el Parque de Chancay, y en el Museo Naval del Perú en el Callao; relatos sobre el hundimiento y lista cronológica de inspecciones submarinas; FUENZALIDA, R…, *Op. cit.,* pp.

826-829; BULNES, G…, *Op. cit.,* pp. 278-279; COSTA y L, Federico, *Reseña Histórica de los Ferrocarriles del Perú*, 1908, p. 64; BULNES, G…, *Op. cit.,* pp. 276-278, FUENZALIDA, R…, *Op. cit.,* pp. 825-827; ST. JOHN, S…, P.R.O F.O.61 326 X/L 01030 p. 105 Nota N° 83 del 18 de setiembre 1880; P.R.O. F/0 177/165 enero 1880/noviembre 1881, en Español, p. 117, Of. N° 64 del 19 octubre 1880, del Secretario Calderón al Ministro S. St. John para firma Protocolo.

160. PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 564-566; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, p. 277; CHRISTIANCY, I. P…, *Op. cit.,* cartas a Evarts del 14 de agosto y 12 de setiembre 1880, pp. 386 y 388; AHUMADA MORENO, P…, *Op. cit.,* T. III, pp. 451-471, con Sesiones Cámara Diputados, Chile; ST. JOHN, S…, P.R.O F.O.61 326 X/L 01030, p. 111 Nota N° 84 del 18 setiembre 1880.

161. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 476 con carta de *El Mercurio* que cita llegada del *Angamos* al Callao, con instrucciones; *Ibídem...,* T. V, p. 73, carta del 17 setiembre del Ministro J. F. Vergara con instrucciones a G. Riveros para bombardeo; *Ibídem...,* T. III, pp. 481-482, informe de 2 de octubre de Riveros al Ministro Vergara; Ibídem..., T. III, p. 472, nota de 21 setiembre de Riveros a L. G. Astete sobre intimación; nota de Astete del 21 de setiembre al Secretario de Guerra con intimación; *Ibídem...,* T. III, 472, con telegrama de Villar y respuesta de Astete a G. Riveros; *El Peruano*, 21 de setiembre con telegrama de Villar a Astete con respuesta para G. Riveros; *El Peruano*, 23 setiembre con respuesta de Astete a G. Riveros; *Ibídem...,* T. V, p. 73 nota del 21 de setiembre de G. Riveros al Cuerpo Diplomático; 21 de setiembre respuesta del Cuerpo Diplomático a G. Riveros; 22 setiembre respuesta de G. Riveros al Cuerpo Diplomático; T. III, pp. 380-381 nota del 3 de agosto con notificación del bloqueo de Chorrillos; T. III, p. 472 oficio de 21 setiembre de G. Riveros para Cmdte. del *Cochrane* ordenando bombardeo de Chorrillos.

162. GARCÍA Y GARCÍA, A. *Derrotero de la Costa del Perú*, Lima 1870, pp. 92-95 (Las anotaciones entre paréntesis son del autor para aclarar) "PUNTA SOLAR, La antedicha playa (Conchán) limita al Norte con la punta de este nombre (Solar); es de piedras altas que descienden gradualmente al mar. Un islote se desprende a muy poca distancia y en sus inmediaciones hay varias rocas en las que bate siempre la mar; se halla cubierto de una ligera capa de huano.

CALETA Y MORRO SOLAR.- En la parte Norte de la punta que va descrita, se forma una pequeña caleta llamada así (Solar) y limitada por el morro del mismo nombre. El morro es una masa de cerros de piedra azulados, vistos a la distancia y de los que se destaca uno sobre el mar, elevándose 860 pies (275 m) sobre su nivel.

De la parte del morro para el Norte, limitando con la inmediata punta de Chorrillos, existe otro recodo o pequeña caleta. En ambas hay fondeadero de 9 a 5 brazas (17 a 9 m) a 3 cables (546 m) de tierra. Se carece de abrigo y el atracadero no es siempre accesible en la playa por la rompiente de la mar.

PUNTA DE CHORRILLOS.- Al Norte de la última caleta, se halla la punta denominada así, la que se desprende del cerro próximo al morro por el Norte, conocido por el Salto del Fraile (89 m de altura). Es poco saliente y con reventazón constante sobre las piedras próximas que se le separan.

ENSENADA DE CHORRILLOS.- Desde la punta anterior, forma la costa la espaciosa y prolongada ensenada, que se distingue por este nombre. Se

encuentra circunvalada toda ella por barrancos altos, cortados casi a pique y muy próximos a la orilla. Partiendo de la punta forman los barrancos un pequeño recodo al Este, corren luego hacia el Norte inclinándose al Oeste; la parte superior a perfil de ellos es casi horizontal y descienden muy lentamente a medida que avanza la costa al Norte.

El mejor fondeadero de Chorrillos, está a 3 cables (546 m) un poco a sotavento de la puntita, cuando se principia a estar enfilado con ella y la que desciende del morro; allí se encontrarán de de 7 a 6 brazas (13 a 11 m) de agua, en cascajo y piedra. Si se tiene que permanecer algunos días en este paraje, es muy conveniente acoderarse con la proa al Sur Suroeste, a fin de defenderse de la marejada boba que viene de esa parte, pues como no hay ningún abrigo para ella, ocasiona balances muy desagradables, si toma al buque de través.

Existe un muelle de madera en el recodo o caleta de sotavento de la punta, por cuyo lugar es el desembarcadero y también el sitio preferido para los baños. Al nacimiento de este muelle se extiende un malecón, encima del que se hallan las casas de baños.

Una cuesta plana y de fácil acceso, mejorada con las obras en ella ejecutadas, conduce desde el malecón de los baños a la parte superior del barranco, dividiéndose como a la mitad de la subida, en dos ramales que se dirijen a dos puntos de la villa de Chorrillos, hallándose a su término un bonito paseo o alto malecón, construido en la parte superior del barranco. Después, el terreno es plano y en él está fundada la villa de Chorrillos. Esta es concurrida por las familias de Lima, durante la estación de baños que principia en enero y concluye en abril. También lo es en los demás meses del año, aunque en menor escala. Posee cómodos y lujosos edificios y se proporcionan allí provisiones en abundancia.

Se halla en comunicación telegráfica con la capital, y se une a ella por un ferrocarril que corre la distancia de 9 millas (16,7 kms.) (Recordar que Chorrillos era la estación terminal del cable submarino). Actualmente se construye el gasómetro destinado al alumbrado público, que es probable funcione antes de terminar el presente año (para 1880 el servicio funcionaba).

Hasta poco tiempo ha se surtía de agua solamente de las filtraciones que existen en el barranco llamado de *la Agua Dulce* que está al pie del pueblo un poco al Norte. Hoy se han plantado cañerías que la conducen por todas partes.

EL BARRANCO.- El caserío e iglesia que lleva este nombre, se encuentran situados sobre el borde de la planicie alta, 1,5 milla (2 778 m) hacia el Norte de Chorrillos. Una pequeña quebrada divide la costa en este sitio. Lugar de convalecencia y baños con escasos recursos. La playa próxima no ofrece atracadero seguro por la continua reventazón y bajo de la mar. (Es uno de los puntos de estación del ferrocarril inglés Lima-Chorrillos establecido en 1857. La ley del 26 octubre de 1874 le dio categoría de distrito, ratificado por el decreto ley 19001 del 19 octubre 1971).

MIRAFLORES.- Este pueblo se halla 2 millas (3 707 m) más hacia el Norte en la misma ensenada y sobre el barranco. Sus edificios se distinguen perfectamente desde Chorrillos. Lugar de convalecencia y concurrido también por familias de la capital, en la estación de verano. Se cultivan bonitos huertos en sus alrededores, y en los mismos edificios de la población; razón por la que, en la parte de campo, le lleva ventaja a Chorrillos; pero es

muy inferior en lo que respecta a baños de mar, tanto porque la bajada no ha recibido las mejoras necesarias, como porque la playa es más brava y por consiguiente más peligrosa. No ofrece atracadero cómodo, por la reventazón que siempre se experimenta. Se encuentra de 5 a 4,5 brazas (9 a 8 m) a 1/2 milla (926 mts) de tierra y se carece de abrigo.
Es uno de los puntos de estación del ferrocarril (inglés) de Chorrillos a Lima. (Algunos documentos de la época mencionan "El Barranco de Miraflores", cuya interpretación correcta es "el barranco de Miraflores", pues el pueblo estaba edificado en un barranco que se extiende desde Chorrillos hacia el Callao, disminuyendo progresivamente de altura hasta La Punta, Callao. Otra aclaración que no aparece en el Derrotero se refiere a la quebrada divisoria entre Barranco y Miraflores, denominada Armendáriz. A 1880 no había dispositivo legal creando Miraflores como distrito, pero su existencia legal como ciudad se remonta a la ley del 2 de enero de 1857 que disponía entre otras cosas que debía elegir municipalidad distrital. La altura media del barranco en Chorrillos, Barranco y Miraflores es de unos 33 m sobre el nivel del mar.) AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 481 da la Descripción de los puertos del Perú bombardeados por la escuadra chilena (tomada de la Geografía Náutica publicada por la Oficina Hidrográfica de Chile, y que abarca Lurín, Chorrillos, Barranco, Miraflores, Ancón y Chancay. No se ha encontrado diferencias sustantivas con el ya citado".
AHM.- Diario de Bitácora *Unión*, pp. 251-253 asientos días 16 a 19 setiembre 1880, GARCÍA, J. M…, AHM L.C B1-b48 pp. 318, 320 y Diario Bitácora *Unión* p. 254; PAZ SOLDÁN, M. F..., *Op. cit.,* pp. 567, 568; RIVERA D, S. AHM Relación Historiada, folio 58; HAZA DE LA, B..., AHM Relación Historiada folios 10, 17; VILLAR, M., AHM Secretaría de Marina, 1880, oficio N° 55, 21 de setiembre 1880 al Secretario de Guerra; GARCÍA, J. M…, AHM L.C B1-b48, p. 318; ROMERO P, F…, *Historia Marítima del Perú,* T. VIII, vol. 1 p. 117, vol. 2 pp. 260, 262, 276; DELLEPIANE, C..., *Op. cit.,* T. II, p. 328; MESONES, J. A..., AHM Relación Historiada p. 25, Exposición Histórica folio 2- AHM - Baterías 1880, docs.13, 18, 28; TORRICO, J y PIÉROLA, E. en AHUMADA M., P…, *Op. cit.,* T. III, pp. 473, 476, YÁBAR, F..., *Op. cit.,* pp. 485; VILLAVISENCIO, M. A..., AHM Libro Copiador de Relaciones Historiadas T. 1, N°, D-24 p. 27; Diario de Bitácora *Unión,* pp. 5, asiento del 27 octubre; *Unión*, corbeta, 1880, doc. 97; YÁBAR A, F…, *Op. cit.,* p. 486; LATORRE, J, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 473; RIVEROS G, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 471; REYES, J. O. En: *La Opinión Nacional*, miércoles 22 setiembre 1880, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 479; PIÉROLA, E..., *Ibídem*..., T. III, p. 475; *L'ANNEE MARITIME*, p. 100.

163. LATORRE, J, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 472, 473; *Ibídem*..., T. III, p. 471 telegramas peruanos informando del bombardeo de Chorrillos; PIÉROLA E.., En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 473-475 parte oficial de las baterías incluyendo el de F, Moreno (23 set.), J. A. Navarro (22 set.) y G. Yáñez (22 set.); ROSSELL, R. G..., Corresponsal *La Patria,* artículo transcrito en *El Peruano* del 25 setiembre, 1880; Parte del 24 de setiembre por el bombardeo de Ancón por el *Blanco Encalada* En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 473; *Ibidem*…, del 25 de setiembre bombardeo Chancay por *Pilcomayo*, ambos bombardeos se realizaron el 23 setiembre; p. 473 parte oficial del 30 setiembre de P. I. Suárez al Secretario de Guerra sobre

bombardeo Ancón; RIVEROS G, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, p. 471 con informe del 6 octubre al Presidente Pinto sobre resultados bombardeos; GARCÍA DE LA HUERTA, M…, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. V, pp. 80, 81 oficio del 27 octubre al almirante G. Riveros, En: AHUMADA M., P…, *Op. cit.,* T. V, p. 81, informe del 11 diciembre al Ministro de Guerra y Marina de Chile, García de la Huerta, ST. JOHN, S…, P.R.O. F/0 61 326 X/L01030 p. 113 Nota N° 85 del 25 de setiembre al Ministro de Relaciones Exteriores de Inglaterra; LATORRE, J, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. V, p. 81 informe 21 noviembre a G. Riveros sobre bombardeo.

164. GRAMATZKI, V. En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. IV, pp. 355-356, notas del Ministro Alemán en Lima del 23 setiembre 1880 al Secretario M. Barinaga; *Ibidem…,* nota del 3 de octubre 1880 al mismo Barinaga; *Ibidem…,* nota del 12 de octubre al Secretario P. J. Calderón (según nota del 22 de julio 1880 de M. A. Barinaga, Secretario de Hacienda, informaba al Ministro S. St. John que se había encargado de la Secretaría de RR.EE. mientras durase la enfermedad del titular P. J. Calderón, quien en nota del 11 octubre 1880 comunicaba haber reasumido la Secretaría de RR.EE.); RIVEROS, G…, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. III, pp. 481-482, informa el 2 de octubre 1880 al Ministro de Guerra y Marina de Chile; YÁBAR A., F..., *Op. cit.,* pp. 487-488; DE LISLE, R..., *Op. cit.,* pp.147-148; CALDERON, P. J…, y VILLAR, M…, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. IV, p. 358, notas intercambiadas el 15 y 17 noviembre, respectivamente; ST JOHN S…, Ministro inglés en Lima, nota del 24 noviembre 1880 al Secretario Calderón, En: AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. IV, p. 358; informe del Prefecto del Callao, L. G. Astete p.358; nota del Secretario Calderón a St. John del 29 noviembre, 1880, p. 359; nota de St. John del 1° diciembre 1880 al Secretario Calderón, p. 359; DE VORGES, E.., nota del Ministro francés en Lima del 11 noviembre al Secretario Calderón, En: AHUMADA M, P..., *Op. cit.,* T. IV, p. 360; *Ibidem* del 3 y 7 de enero 1880 al Secretario Calderón; ST. JOHN S…, P.R.O. F/O 61 326 X/L01030 Of. N° 92, pp.145-151; *Ibídem...,* Of. N° 93, pp. 153-154; Of. N° 102, p. 188 sobre almirante Stirling; P.R.O. F/0 177/165, en Español, pp. 96, 98, 107, 109-110 y 111 con cartas N° 48 del 1/7/80, N° 50 del 22/7/80, N° 58 del 2/10/80, N° 60 del 9/10/80, N° 61 del 11/10/80 del Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores del Perú al Ministro Residente de S.M.B. Spencer St. John, sobre el asunto de embarques de personas por Callao y Chorrillos; *Ibídem...,* pp. 130-133 con cartas N° 70 del 26/11/80 y N° 71 del 29/11/80 del Secretario de Estado, Iglesias, a St. John sobre el asunto de despeje de la bahía del Callao y prohibición de visita al *Thetis* y asunto Almirante inglés Stirling. *El Peruano*, 23 de setiembre 1880.

165. AHM Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, p. 250; Oficio del comandante General de Marina al Secretario de Marina, 17 setiembre 1880; YÁBAR A, F..., *Op. cit.,* p. 474-475; AHUMADA M., P…, *Op. cit.,* T. III, pp. 448-449.

166. AHM Diario de Bitácora de la corbeta *Unión*, pp. 250, 251; SALAVERRY, Juan…, Relación Historiada, folio 21; AHUMADA M., P..., *Ibídem*..., T. III, pp. 449-450, 481- 482, 451 para artículo de *El Nacional* del 17 setiembre 1880; YÁBAR A., F..., *Op. cit.,* pp. 477, 517-520; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, p. 319.

167. AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* T. IV p. 175; MESONES Y BURGA, J .A…, AHM Relación Historiada, folios 26 y siguientes YÁBAR, F…, *Op. cit.,* pp. 551-554; AHM Mayor de Órdenes del Departamento, 1880 Of. 30 de noviembre de

1880 del Cmdte. Gral. de Marina al Sub Secretario de Marina.

168. AHM *Diario de Bitácora* de la corbeta *Unión*, adenda 4; adendas 4, 5, 6, adendas 8, 9, adenda 9; adenda 23; *El Peruano*, 16 diciembre, 1880, partes del 6 de diciembre del comandante de la *Arno* y del Mayor de Órdenes del Departamento; VEGAS, M. I..., *Op. cit.,* p. 272; YÁBAR, F..., *Op. cit.,* pp. 526-540; MADAN, Lt. R.N. late H.M.S. *Shannon* en "Incidents of the War between Chili and Peru 1879-80", p. 710 en *The Journal of the Royal United Service Institution,* vol. XXV-1881, N° CXII; *La Patria*, diciembre 6, 1880; *El Peruano*, diciembre 16, 1880; martes, diciembre 14; AHM Caja A23, sobre 207, Of. Cmdte. Gral. de Marina al Sub Secretario Marina, diciembre 7,1880; Lima, lancha, diciembre 10, 1880, AHM Guarnición de Marina,1880, doc. 80 Of. Cmdte. Gral. Marina al Sub Secretario de Marina, diciembre 13, 1880, AHM, Órdenes Generales de la Armada, doc. 41, Callao, diciembre 16, 1880; *Arno*, 1880, doc. 12; YÁBAR, F..., *Op. cit.,* p. 540 Of. Cmdte. Gral. de Mar al Mayor Órdenes del Departamento, diciembre 16, 1880; BULNES, G..., *Op. cit.,* T. II, pp. 319-321; AHUMADA M., P..., *Op. cit.,* partes chilenos T. IV, pp. 275, 276; T. VI, pp. 40-42; T. V, pp. 84, 87; T. IV, pp. 277, 278 para artículo *El Nacional* fdo. M. F. Horta Para la descripción que sigue sobre cohetes siglo XIX se ha tomado como referencias:

La *Enciclopedia General del Mar*, T. II p. 267; *Apuntes sobre Artillería*, Lima, 1860, Artículo Décimo, por el coronel de artillería peruano, Mariano Delgado de la Flor; *Encyclopaedia Britannica, Macropaedia*, v. 19, p. 685; si se desea hay más información internet como sigue: http://www.spacefame.org/congreve.html; Flashman and the Congreve Rocket.htm; congreve.gif; frame.gif; rok3a.gif. y muchas más.

El cohete es un artificio o proyectil que utiliza para su propulsión la reacción que producen en su rápida salida por uno o varios orificios, los gases producidos por la combustión de una carga de pólvora u otro combustible. En general, un cohete está constituido por: la *carga transportada*, que puede ser explosiva, incendiaria, fumígena, dinámica, etc.; el *cartucho propulsor*, que contiene el combustible y se caracteriza por el ánima, los orificios de escape y el artificio de fuego, y el *sistema estabilizador*, que puede ser de rabiza, de aletas o giroscópico. Sir William Congreve, célebre inventor y artillero inglés, muy conocido por su cohete militar denominado "a la Congreve" (1804), y cuyo uso se extendió en Europa durante la primera mitad del siglo XIX, uso que vino a menos conforme progresó la revolución en la artillería naval y terrestre. Según Delgado de la Flor, los cohetes son de dos clases: los llamados *cohetes de señales* y los *cohetes de guerra* que sirven como proyectiles, que llevan el nombre de "cohetes a la Congreve". Al describir este último, Delgado comenta que solo se diferencias de los primeros por su mayor calibre, y la granada que llevan en su cabezo, que estalla al final de su trayectoria. Igualmente, que el mixto de ambas clases de cohetes es igual, esto es, 607 partes de nitro, 107 de azufre y 286 de carbón de pólvora.

La granada que lleva en la cabeza tiene dos oídos diametralmente opuestos: en uno se coloca una espoleta, y por el otro se introduce la carga de pólvora al interior de la granada. La fuerza de impulsión del cohete es producida por los gases que se forman con la combustión de los mixtos, que solo pueden salir por los agujeros de la base, que al hacerlo ejercen un movimiento impulsivo progresivo hacia adelante.

Según Delgado, el coronel Congreve se alucinó tanto con su invento, que llegó a creer que sus cohetes podían y debían reemplazar a toda la artillería. Es cierto que los cohetes podían ser disparados con más rapidez que los cañones de campaña, que nunca se usaron en cantidad. La imprecisión le venía de que su trayectoria estaba sujeta a algunos factores muy difíciles de neutralizar. Unos eran, por ejemplo, el viento, que podía estar soplando de costado al cohete desviándolo de su primitiva dirección; pero si su trayectoria era en la misma dirección del viento, el cohete podía impactar más allá del objetivo, y viceversa si el viento soplaba en contra.
Otro de los inconvenientes era la diversidad de velocidades iniciales, desde que se le dispara, hasta el momento en que su acción queda terminada.
Los cohetes de guerra, comenta Delgado, se disparan sobre caballetes con un aparato de madera, que consiste en un marco con dos anillos que abrazan el cilindro y lo sujetan con la presión de un muelle que colocado sobre el marco lo comprime contra las anillas, hasta que después de la ignición haya adquirido bastante fuerza para vencer la presión del muelle, en cuyo momento parte con la suficiente velocidad para evitar el cabeceo. Algunos de los inconvenientes de los cohetes "a la Congreve", fueron superados por el señor Hale que diseñó cohetes sin cola, sirviéndose para ello, del ingenioso medio de hacerlos rotar sobre su eje durante su trayectoria. En 1846 el inglés Hale utiliza, para estabilizar la rotación, la acción de los gases de salida al chocar con unas aletas, imprimiendo, de esta forma un movimiento de rotación al proyectil, que no resuelve el problema, por presentar el inconveniente de producirle a la ojiva del cohete un excesivo movimiento de cabeceo. Más tarde, en 1872, Mac Donald perfecciona el sistema de Hale aumentando la velocidad de combustión, y con ella la de traslación y rotación, y disponiendo dos orificios de salida de los gases: uno en la ojiva y otro en el culete, para evitar el inconveniente del cabeceo de la ojiva, con lo cual logra un aumento en el alcance del 50% y una disminución de los desvíos, que llegan a tener el mismo valor que los de los cañones de la época. Todo indica que en la década de 1850 los alcances de los cohetes de guerra, variaban entre 5 700 y 7 500 metros, en correspondencia inversa con su diámetro. Es interesante consignar que el ataque británico contra el fuerte McHenry, cerca de Baltimore, Md, en 1814 inspiró a Francis Scott Key a incluir en el Himno Nacional de Estados Unidos de N. A. *Star Spangled Banner*, "*...the rockets' red glare, the bombs bursting in air...*" en clara alusión a los cohetes "a la Congreve", que pesaban 25-60 libras y que fueran usados tanto como incendiarios como contra las personas. Todo indica que el cohete más usado era el de 32 libras.

169. CLAYTON, L. A..., *W. R. Grace & Co. The Formative Years 1850-1930*, Jameson Books, Ottawa, Illinois, 1985, p. 284; YÁBAR A., F..., *Op. cit.,* pp. 563-573, que contiene numerosas referencias inéditas.

170. "Informe sobre baterías del Callao del marino norteamericano Briggs en enero de 1881" Tomado del Microfilm *The National Archives of the United States.* Ekdahl, T. II, p; 439; PAZ SOLDÁN..., *Op. cit.,* p. 512.

171. EKDAHL…, *Op. cit.,* p. 439; PAZ SOLDÁN..., *Op. cit.,* p. 543; MADAN…, *Op. cit.,* pp. 710- 711; AHM. L.C. Nº 262, p. 291. Cap. De Puerto. Of. Al CMG, diciembre 9, 1880; AHM. L.C. Nº 262, p. 291. Cap. De Puerto. Of. Al CMG, diciembre 10, 1880; AHM. *Atahualpa*, 1880, f. 189-190, Of. Cmdte Monitor al

MOD. 11 de dic. 1880.

172. PAZ SOLDÁN..., *Op. cit.,* p. 543; BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico. De Tarapacá a Lima*. Valparaíso, 1914. Sociedad Imprenta y Litografía Universo, T. II, p. 556; LUNA VEGAS, Emilio. *Perú y Chile en cinco siglos*. Lima, 1982, cap. XIV, pp. 299-305.
173. WU BRADING, Celia..., *Testimonios Británicos de la Ocupación de Lima (Enero de 1881).* Lima, 1986, Editorial Milla Batres, p. 18.
174. WU BRADING…, *Op. cit.,* pp. 18-19.
175. Cartas oficiales de la Legación Británica en Lima con el Foreign Office, Nov. 20 de 1880, Nº 101.
176. WU BRADING…, *Op. cit.,* pp. 20-22.
177. Cartas oficiales de la Legación Británica en Lima con el Foreign Office, Nov. 20 de 1880, Nº 101.
178. ACLAND, William A. Dyke y BRENTON, Reginald Carey… "Informes sobre la defensa de Lima". En: *San Marcos*, *Revista de Artes, Ciencias y Humanidades.* Lima, 1979, Nº 20, p. 107.
179. *Ibídem...,* p. 106-107.
180. *Ibídem...,* p. 109.
181. Cartas oficiales de la Legación Británica en Lima con el Foreign Office, Nov. 20 de 1880, Nº 101.
182. ACLAND…, *Op. cit.*, p. 96.
183. *Ibídem...,* p. 120.
184. *Ibídem...,* p. 120-121.
185. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe..., *Op. cit.,* p. 620.
186. Acland…, *Op. cit.*, p. 121-122.
187. PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe..., *Op. cit.,* p. 623.
188. ACLAND…, *Op. cit.*, p. 20, p. 122.
189. *Ibídem…,* p. 122.
190. *Ibídem…,* p. 122.
191. *Ibídem…,* p. 122.
192. *Ibídem…,* p. 125.
193. Cartas oficiales de la Legación Británica en Lima con el Foreign Office, enero 22 de 1881, Nº 9.
194. ACLAND…, *Op. cit.*, p. 89.
195. *Ibídem…,* p. 125.
196. *Ibídem…,* p. 127.
197. *Ibídem…,* p. 99.
198. GAMBETTA, Néstor…, "Los chalacos en la Batalla de Miraflores". En: *"El Comercio".* 15 de enero de 1966.
199. VICUÑA MACKENNA, Benjamín..., *Historia de la Campaña de Lima*.
200. CASTAÑEDA MARTOS, Alicia; ORTIZ SOTELO, Jorge..., *Diccionario Biográfico Marítimo Peruano*. Lima, 2007, pp. 24, 100; ORTIZ SOTELO, Jorge..., *Apuntes sobre la batalla de Miraflores*. Lima, 1996, pp. 127-130.
201. Cartas oficiales de la Legación Británica en Lima con el Foreign Office, enero 22 de 1881, Nº 9.
202. WU…, *Op. cit.,* pp. 41-45.
203. Cartas oficiales de la Legación Británica en Lima con el Foreign Office, enero 22 de 1881, Nº 9.
204. Cartas oficiales de la Legación Británica en Lima con el Foreign Office, enero

22 de 1881, Nº 9.
205. "Informe del contralmirante Frederick H. Stirling, comandante de la Estación del Pacífico, sobre los acontecimientos que precedieron a la entrada de las tropas chilenas a Lima". En: WU, pp. 134-139.
206. WU…, *Op. cit.,* pp. 41-45.
207. BASADRE…, *Op. cit.,* T.VIII, p. 329.
208. *Ibídem*…, p. 339.
209. *Ibídem*…, pp. 339-340.
210. GUERRA MARTINIÉRE, Margarita..., *La ocupación de Lima (1881-1883). El gobierno de García Calderón.* Lima, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1991, p. 242.
211. PARODI REVOREDO, Daniel..., *La laguna de los villanos. Bolivia, Arequipa y Lizardo Montero en la Guerra del Pacífico (1881-1883).* Lima, 2001. Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, Instituto Francés de Estudios Andinos, p. 28.
212. QUEREJAZU CALVO, Roberto..., *Aclaraciones históricas sobre la Guerra del Pacífico*. La Paz, 1995. Editorial Juventud, p. 208.
213. CAYO, Percy, "Las Conferencias de *Lackawana"* En: *Revista Histórica*, T. XXXIII, Lima, 1979-1989, pp. 96-97.
214. AHM- *Chalaco*, vapor 1880, f. 162, Of. Del comandante Lino de la Barrera al CMG, noviembre 1º, 1880.
215. BASADRE…, *Op. cit.,* T. VIII, p. 346.
216. *Ibídem*…, p. 360.
217. NIETO VÉLEZ, Armando..., "Vicisitudes del gobierno provisional de Arequipa". *Revista Histórica,* T. XXXII. Lima, 1979-1980, p. 102.
218. BASADRE…, *Op. cit.,* T. VIII, p. 363.
219. LYNCH, Patricio..., *Memoria que el Contra-Almirante D. Patricio Lynch jeneral en jefe del ejército de Operaciones en el Norte del Perú presenta al Supremo Gobierno de Chile.* Lima, 1882, p. lxxxxix.
220. *Ibídem*…, p. 135 y cx.
221. *Ibídem*…, p. 184.
222. GUERRA…, *Op. cit.,* p. 67.
223. LYNCH…, *Op. cit.,* p. ccxiii.
224. *Ibídem*…, pp. 131-132.
225. FLÓREZ NOHESELL..., *Op. cit.,* pp. 572-579 y LOFSTROM, 179-184.
226. LYNCH…, *Op. cit.,* pp. ciii-civ.
227. FLÓREZ…, *Op. cit.,* p. 451.
228. *Ibídem*…, pp. 443-451.
229. BONILLA, Heraclio..., *Gran Bretaña y el Perú: Los mecanismos de un control económico.* Lima, 1977, T. V, pp. 106-107.
230. FLÓREZ…, *Op. cit.,* p. 451.
231. El Perú en 1878. Informe general por Spenser St. John. En: BONILLA. *Informes de los cónsules británicos: 1826-1900*. Lima, 1975. T. I, pp. 179-181.
232. Informe del Vice-Cónsul, Sr. Robilliard, sobre el intercambio comercial y comercio de Mollendo correspondiente al año de1879. En: BONILLA, *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules: Islay, Mollendo, Arica e Iquique (1855-1913)*. Lima, 1977. T. IV, pp. 1-3.
233. *Ibídem*…, pp. 5-7.
234. *Ibídem*…, pp. 5-7.

235. LYNCH…, *Op. cit.,* p. 132.
236. *Ibídem*…, p. 132.
237. *Ibídem*…, p. 132.
238. *Ibídem*…, pp. 131-133, y cxi-cxii.
239. Informe del Vice- Cónsul, Sr. Robilliard..., *Op. cit.,* p. 9.
240. FLÓREZ…, *Op. cit.,*pp. 280-297.
241. Informe del Cónsul March sobre el movimiento mercantil y comercial del Callao durante el año 1879. En BONILLA, *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules: Callao, Iquitos y Lambayeque (1867-1914)*. T. III, p. 87.
242. Informe del Sr. George G. Wilson, Cónsul Interino, sobre el intercambio comercial marítimo realizado por súbditos británicos dentro del distrito consular del Callao, 1878. En BONILLA…, *Op. cit.,* pp. 77-85.
243. Informe del Cónsul March…, *Op. cit.,* pp. 87-88.
244. FLÓREZ…, *Op. cit.,* pp. 288-289.
245. BONILLA…, *Op. cit.*, T. V, pp. 33-34.
246. VEGAS..., *Op. cit.,* 1978, p. 254.
247. YÁBAR…, *Op. cit.*, pp. 255-256.
248. VEGAS…, *Op. cit.*, pp. 253-256.
249. YÁBAR…, *Op. cit.*, p. 260.
250. Informe del Vice- Cónsul, Sr. Robilliard…, *Op. cit.,* p. 98.
251. YÁBAR…, *Op. cit.,* pp. 261-262.
252. *Ibídem*…, pp. 263-264.
253. *Ibídem*…, pp. 265-267.
254. VEGAS…, *Op. cit.,* 256.
255. YÁBAR…, *Op. cit.,* pp. 283.
256. VEGAS…, *Op. cit.,* p. 256.
257. YÁBAR…, *Op. cit.,* pp. 283-84.
258. VEGAS…, *Op. cit.,* pp. 256-57.
259. *Ibídem*…, pp. 256-57.
260. *Ibídem*…, pp. 256-58.
261. *Ibídem*…, pp. 259-59.
262. YÁBAR…, *Op. cit.,* pp. 401-02.
263. *Ibídem*…, pp. 402.
264. *Ibídem*…, pp. 446-47.
265. *Ibídem*…, pp. 449-61.
266. *Ibídem*…, pp. 525.
267. *Ibídem*…, pp. 526.
268. Informe del Cónsul Graham. sobre el movimiento mercantil y el comercio del Callao durante el año 1881. En BONILLA…, *Op. cit.,*T. III, pp. 99.
269. VEGAS…, *Op. cit.,* pp. 262.
270. Informe del Cónsul Graham…, *Op. cit.,* T. III, p. 99.
271. *Ibídem*…, T. III, p. 99. LYNCH…, *Op. cit.,* pp. 131 y lxxvii.
272. GUERRA, Margarita..., *La ocupación de Lima. 1881-1883. Aspectos económicos*. p. 67.
273. WU BRADING..., *Op. cit.,*Testimonios, p. 41.
274. GUERRA…, *Op. cit.,* p. 70. LYNCH…, *Op. cit.,* p. lxxvii.
275. LYNCH…, *Op. cit.,* pp. 125 y lxxviii.
276. *Ibídem*…, pp. 126-127 y lxxxlxxxvi.
277. *Ibídem*…, pp. lxxxvii.

278. Informe del Sr. George G. Wilson sobre el movimiento mercantil y el comercio del Callao para el año 1882. En Bonilla…, *Op. cit.*, III, p. 106-111.
279. LYNCH..., *Memoria*. 1884, T. I, pp. 55-56.
280. *Ibídem*…, pp. 57-62.
281. *Ibídem*…, pp. viii-ix.
282. LYNCH…, *Op. cit.,* 1882, T. I, pp. 27-128.
283. FLÓREZ…, *Op. cit.* pp. 315-32.
284. LYNCH…, *Op. cit.,* pp. 127-130.
285. LYNCH…, *Op. cit.,* 1884, T. I, pp. clviii-clx.
286. *Ibídem*…, pp. clviii-clix.
287. *Ibídem*…, pp. cci-cciv.
288. *Ibídem*…, pp. cci-cciv.
289. LYNCH…, *Op. cit.,* 1884, T. II, p. 8.
290. *Ibídem*…, p. 8.
291. Informe del Sr. George G. Wilson..., *Op. cit.,* pp. 106-111.
292. LYNCH…, *Op. cit.,* pp. 14-15.
293. Informe del Cónsul Interino Wilson..., *Op. cit.,* pp. 110-111.
294. LYNCH…, *Op. cit.,* pp. 10-14.
295. FLÓREZ…, *Op. cit.,* pp. 715-731.
296. CASTILLO NEGRÓN, Mamerto..., *Monografía de Pisco*. Lima, 1947, pp. 167-170.
297. LYNCH…, *Op. cit.,* 1882, p. 221.
298 *Ibídem...*, p. 221.
299. *Ibídem...*, p. ccxxxiv-ccxxxv.
300. CASTILLO…, *Op. cit.*, pp. 167-170; LYNCH..., *Op. cit.,* 1882, p. ccxxxv.
301. CASTILLO…, *Op. cit.*, pp. 167-170; LYNCH..., *Op. cit.,* 1882, p. ccxxxvi.
302. CASTILLO…, *Op. cit.*, pp. 167-170. Y: Lynch..., *Op. cit.,* 1882, pp. ccxxxiv-ccxxxvi.
303. LYNCH…, *Op. cit.*, 1884, T. I, pp. 38-39.
304. *Ibídem*…, *Op. cit.,* 1884, T.1, pp. 40-41, cdlxvii-cdlxxxiii.

BIBLIOGRAFÍA

ACLAND, William A. Dyke y BRENTON, Reginald Carey. "Informes sobre la defensa de Lima". En*: San Marcos, Revista de Artes, Ciencias y Humanidades.* Lima, 1979, Nº 20, pp. 63-134.

American naval dictionary of ships. Conway Maritime Press, 198?

AROSEMENA Garland, Geraldo. *El Coronel Alfonso Ugarte*. Lima, 1982.

AHUMADA Y MORENO, Pascual. *Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias i demás publicaciones referentes a la guerra.* Valparaíso, Imprenta del Progreso, 1884-1891. 8 Tomos.

BARREDA, Felipe Alberto. *El caballero de los mares*. Lima, 1959.

BASADRE, Jorge. *Historia de la República*. 6ª. ed. Aum. y corr. Tomo VIII. Lima, Ed. Universitaria, 1968.

BONILLA, Heraclio, comp. *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules británicos: 1826 -1900*, vol. I. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975.

BONILLA, Heraclio, comp. *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules: Callao, Iquitos y Lambayeque (1867-.1914)*. vol. III Lima, Instituto de Estudios Peruanos, Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1976.

BONILLA, Heraclio, comp. *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules: Islay, Mollendo, Arica e Iquique (1855.1913)*. vol. IV. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1976.

BONILLA, Heraclio, comp. *Gran Bretaña y el Perú: Los mecanismos de un control económico.* vol. V. Lima, Instituto de Estudios Peruanos, Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1977.

BROOK, P. *Warships for export. Armstrong Warships 1867-1927*. World Ship Society, 1928?

BULNES Gonzalo. *Guerra del Pacífico*. Santiago de Chile, Editorial del Pacífico, 1974. 3 Tomos.

BULNES, Gonzalo. *Guerra del Pacífico. De Tarapacá a Lima*. Valparaíso, Sociedad Imprenta y Litografía Universo, 1912-1914. 3 Tomos.

CAIVANO, Tomaso. *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia.* v. 1. Imprenta de la Marina 1976.

CAMPO, José Rodolfo. *Campaña Naval/1879*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976.

CANNEY, Donald, L. *The Old Steam Navy, vol. Two. The Ironclads 1842-1885*, Annapolis, Maryland,Naval Institute Press, 1993.

CANNEY, Donald, L. *Lincoln's Navy. The Ships, Men and Organization,1861-1865*. Annapolis, Maryland,Naval Institute Press, 1998.

CARVAJAL, Manuel Melitón. Conferencia del 23 de febrero de 1886: "Explicación táctica de los desastres militares del Perú en la guerra con Chile y la necesidad de formar un ejército instruido". En: *EL ATENEO de Lima*, 1886.

CARVAJAL PAREJA, Melitón. *Historia Marítima del Perú: La República, 1870 a 1876.* T. IX, v. 2 y 3. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1992-1995.

CASTAÑEDA MARTOS, Alicia, ORTIZ SOTELO, Jorge. *Diccionario Biográfico Marítimo.* Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2007.

CASTILLO NEGRÓN, Mamerto. *Monografía de Pisco*. Lima, 1947.

CAYO CÓRDOVA, Percy. "Las Conferencias de *Lackawanna".* En *Revista Histórica*, T. XXXIII, Lima, 1979-1989, pp. 96-97).

CLAYTON, Lawrence A. *W. R. Grace & Co. The Formative Years 1850-1930*. Ottawa, Illinois, Jameson Books, 1985.

DELLEPIANE, Carlos. *Historia Militar del Perú*. Lima, 1965, 2 Tomos.

DENEGRI LUNA, FÉLIX. "Cartas del general Prado al general La Puerta". En: *Revista Histórica,* T. XXXII, Lima, Perú, 1979-1980, Órgano de la Academia Nacional de la Historia, p. 354.

DULANTO PINILLOS, JORGE. *Nicolás de Piérola.* Compañía de Impresiones y Publicidad. Lima, Julio 1947.

EKDAHL, Wilhelm. *Historia Militar de la Guerra del Pacífico entre Chile, Perú y Bolivia (1879-1883).* Santiago, 1917, Tomo. I.

El Comercio, Crónica de la Guerra de 1879. Suplementos. Lima, 1979-1983.

ELÍAS MURGUÍA Julio J. *Marinos peruanos en Arica*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1980.

ENCINA, Francisco Antonio y CASTEDO Leopoldo. *Resumen de la historia de Chile*. 13ª. edición. Santiago de Chile, Zig -Zag, 1980.

FLÓREZ NOHESELL, Miguel. *Historia Marítima del Perú. Serie Monografías,* Tomo I. *Los puertos del Perú.* Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1986.

FUENZALIDA R. *La Armada de Chile: Desde la Alborada al Sesquicentenario*. Valparaíso, Armada de Chile, 1975, Tomo II.

GALUPPINI, Gino. *Warships of the world: an illustrated encyclopedia*. Nueva York. Military Press, 1989.

GAMIO Palacio, Fernando. *A la Gloria del coronel Bolognesi y los Héroes de Arica*. Lima, 1975.

GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio. *Derrotero de la Costa del Perú*. Lima, 1870.

GUERRA, Antonio de la. *Censo General de los Habitantes del Perú hecho en 1876*. Lima, Imprenta del Estado, 1878.

GUERRA MARTINIÉRE, Margarita. *La ocupación de Lima. 1881-1883.* Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial y Dirección Académica de Investigación, Instituto Riva Agüero, 1991.

GUERRA MARTINIÉRE, Margarita. *La ocupación de Lima. 1881-1883. Aspectos económicos del Gobierno de García Calderón.* Tomo II, Lima, Pontificia Universidad

Católica del Perú, Fondo Editorial y Dirección Académica de Investigación, Instituto Riva Agüero, 1996.

GUICE, C. Norman. *Giving Peru a choice: Federico Larrañaga and el Canal de Panamá.* Detroit, Michigan, Wayne State University, 1982.

HOOKER, TERRY D. "The Pacific War 1879-84". *Booklet* Nº 1 *The South and Central American Historians Society.* El Dorado Books, 1993.

JENTSCHURA, Hansgeorg; JUNG, Dieter; MICKEL, Peter. *Warships of the Imperial Japanese Navy, 1869-1945.* Publisher: Naval Institute Press, *1977.*

KEEGAN, J. *A. History of Warfare*. Alfred A. Knopf New York, 1993.

La lancha torpedera Alianza *y la ruptura del bloqueo de Arica en la Guerra del Pacífico.* Lima, La Casa del Libro Viejo y Universidad Alas Peruanas, 2009.

LISLE, Rudolph de. *The Royal Navy* & *the Peruvian-Chilean war 1879-1881: Rudolph de Lisle's diaries* & *watercolours*. S. Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2008.

LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. *Historia Marítima del Perú: La República, 1876 a 1879.* T. X. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1988.

LOFSTROM, William L. *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte 1832-1865*. Lima, Caja Municipal de Ahorro y Crédito de Piura S.A.C., 2002.

LÓPEZ, Jacinto. *Historia de la guerra del guano y del salitre*. Nueva York, 1930.

LÓPEZ, Jacinto. *Historia de la guerra del guano y del salitre*. Lima, Ed. Milla Batres, 1979. 2 Tomos.

LUNA G. P., Julio A. "Libro de Actas del Consejo de Ministros (1875-1879)". En: *Revista Histórica*, Órgano de la Academia Nacional de la Historia, Tomo XXXII, Lima, 1979-1980 pp. 68-69.

LUNA VEGAS, Emilio. *Perú y Chile en cinco siglos*. Lima, 1982.

LYNCH, Patricio. *Memoria que el Contra-Almirante D. Patricio Lynch jeneral en jefe del ejército de Operaciones en el Norte del Perú presenta al Supremo Gobierno de Chile*. Lima, 1882.

LYNCH, Patricio. *Memoria que el Vice-Almirante don Patricio Lynch jeneral en jefe del ejército de Operaciones en el Norte del Perú presenta al Supremo Gobierno de Chile*. Lima, Lima, 1884, 2 Tomos.

MADAN, R. N. "Incidents of the War between Chili and Peru 1879-80". En: *The Journal of the Royal United Service Institution,* vol. XXV-1881, N° CXII p. 707.

MARKHAM, Clements R. *La Guerra entre Perú y Chile*, 1882, traducción de M. Beltroy. Lima, Tasorello, 1922.

MASON, Theodorus Bailey Myers. "The War in South America". *The United Service*, a monthly *Review of Military and Naval Affairs,* vol, VI, Philadelphia, Pa, L.R. Hamersly & Co., 1882.

MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1907-1915. 3 tomos.

MILLA BATRES, Carlos. *Biblioteca Histórica Peruana*. T. VIII. "Guerra con Chile. La Campaña del Sur". Lima, 1967.

NIETO VÉLEZ, Armando "Vicisitudes del gobierno provisional de Arequipa". *Revista Histórica*. Tomo XXXII. Lima, 1979-1980

OCHOA, José Vicente. *Semblanzas de la Guerra del Pacífico*. La Paz, Bolivia, 1881.

ORTEGA, Eudoxio H. *Francisco Bolognesi: El Titán del Morro,* Lima, 1972. ORTIZ SOTELO, Jorge. *Apuntes sobre la batalla de Miraflores*. Lima, 1996.

PARKES, Oscar. *British Battleships: "Warrior" to"Vanguard", 1860-1950.* Londres? Seely Service & Co., 1973.

PARODI REVOREDO, Daniel. *La laguna de los villanos: Bolivia, Arequipa. y Lizardo Montero en la Guerra del Pacífico (1881-1883)*. Lima, Fondo Editorial PUCP, 2001.

PAZ SOLDÁN, Carlos. *El Perú y Chile.* Lima, 1900.

PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Buenos Aires, Imprenta y Librería de Mayo, 1884.

PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe. *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra Perú y Bolivia*. Editorial Milla Batres, Lima 1979. 3 Tomos.

*El poder naval chil*eno. Valparaíso, *Revista de Marina*, 1985. 2 Tomos.

POTTER, E. B. y NIMITZ, Ch, W. *Sea Power-A Naval History*. Englewood Cliffs, N. J. Prentice Hall, Inc. 1961

QUEREJAZU CALVO, Roberto. *Aclaraciones históricas sobre la Guerra del Pacífico*. La Paz, Editorial Juventud, 1995.

RAMÍREZ-RIVERA, Hugo Rodolfo E. "La Isla del Alacrán, durante la Guerra del Pacífico. Publicación de un Archivo Inédito 1879-1880" En: *Revista Chungará*, Nº 13, Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1984, pp. 35-52.

RODRÍGUEZ ASTI, John. "El buque construido para combatir al *Huáscar* y la *Unión*", En: *Revista de Marina*, Edición especial 1907-2007. Lima, 2007, pp. 126-145.

RODRÍGUEZ ASTI, John. *Cruceros. Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Lima, Fondo de Publicaciones. Dirección de Intereses Marítimos. Marina de Guerra del Perú, 2000.

RODRÍGUEZ ASTI, John. "El proceso de adquisición del *Diógenes* y el *Sócrates* durante la Guerra con Chile". En *Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú*. Lima, 2004, Nº 23-24, pp. 9-51.

ROMERO PINTADO, Fernando. *Historia Marítima del Perú: La República, 1850 a 1870.* Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, 1984, Tomo VIII.

SILVERSTONE, PauL H. *Civil War Navies 1855-1883*. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2001.

STORACE, Pedro Luis. *Un Marino italiano en la Guerra de 1879*. Lima, 1971.

UGARTE Y CHAMORRO, Héctor. *Manuel S. Ugarte. Héroe Nacional.* Lima, Imprenta El Cóndor, 1966.

VARGAS HURTADO, Gerardo. *La batalla de Arica*, Lima, 1921.

VARGAS HURTADO, Gerardo. *La batalla de Arica*. *Colección Documental de la Historia del Perú (1879-1884*). Lima, Comisión Nacional del Centenario de la Guerra del Pacífico, 1980.

VARGAS UGARTE, Rubén, S. J. *Historia General de la Guerra del Pacífico*. Lima, Editorial Milla Batres, 1979.

VARIGNY, Charles de. *La Guerra del Pacífico*. Buenos Aires, Santiago de Chile, Editorial Francisco de Aguirre, 1971.

VEGAS, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924.* 2ª. ed. Lima, Publicaciones del Museo Naval del Perú, Biblioteca del Oficial, 1978.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Historia de la campaña de Lima, 1880-1881.* Santiago de Chile, 1881.

WAGNER DE REYNA, Alberto. *Historia Marítima del Perú*: *Intervención de las potencias europeas en Latinoamérica 1864-1868*. Tomo VII. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1974.

WU BRADING, Celia. *Testimonios británicos de la ocupación chilena de Lima (enero de 1881)*. Lima, Editorial Milla Batres, 1986.

YÁBAR ACUÑA, Francisco. *La campaña de la resistencia en los Andes, 1881.1883.* Lima, Editora Yábar EIRL, 2009. 3 vols.

YÁBAR ACUÑA, Francisco. *Las fuerzas sutiles y la defensa de costa durante la Guerra del Pacífico.* Lima, Fondo de Publicaciones de Intereses Marítimos, 2001.

DOCUMENTOS

Archivo Histórico de Marina (AHM)

Archivo Piérola, Biblioteca Nacional

Cartas oficiales de la Legación Británica en Lima con el Foreign Office (F.O.), Nov. 20 de 1880

Dirección de Comunicaciones de la Armada, Chile.

http://www.stevens-tech.edu/about_stevens/history/the_stevens_legacy/; p. 94

http://www.armada.cl/prontus_armada/site/artic/20090720/pags/20090720024206.html

Libro de Guardias de la corbeta *Unión*, principiado el 17 de noviembre de 1879. 1879-1881.

Public Record Office (P.R.O.), Gran Bretaña, serie Foreign Office. Años 1880-1881.

RODGERS, R. P., contralmirante U.S. Navy. Call Nº 1866-1885, Microcopy Nº 89 Roll Nº 69. Letters received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers of the Squadron ("Squadron Letters"), 1841-1886. (Pacific Station).

The National Archives of the United States, microfilms

FUENTES HEMEROGRÁFICAS

El Comercio, Lima, 1879-1880

*El Mercuri*o, 1880

El Nacional de Lima, 1880

El Peruano, 1879-1880

L' Année Maritime, Paris, 1880

*La Opinión Naciona*l, 1880

La Patria, de Lima, 1879-1880

Rivista Maritima, Italia, 1880

Royal Navy Journal of the Royal United Service Institute, 1879-1880

The Journal of the Royal United Service Institution, vol. XXV-1881, N° CXII

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Pág.

Desplazamiento del convoy que transportó la fuerza expedicionaria chilena para invadir el territorio peruano por Pisagua y Junín. 28 de octubre – 2 de noviembre 1879. (plano) 55

Desembarco y toma de Pisagua el 2 de noviembre de 1879 (Croquis) 64

Ocupación de Pisagua. La escuadra chilena fondeada en la bahía de Pisagua. 65

Despliegue de fuerzas para la defensa del TOT (Teatro de Operaciones de Tarapacá). 15 a 23 de noviembre de 1879. (plano) 119

General Mariano Ignacio Prado 185

General Luis La Puerta 185

Nicolás de Piérola 185

Capitán de fragata José Sánchez Lagomarsino, comandante del monitor *Manco Cápac*. 259

El monitor Manco Cápac 259

La doble ruptura del bloqueo de Arica. Óleo de Etna Velarde. (a color) 296

Capitán de navío Manuel Antonio Villavisencio. (sepia) 299

Plano del puerto de Arica, con el Morro y la Isla de Alacrán a la vista 301

El Bloqueo de Arica. (croquis) 302

La doble ruptura del bloqueo de Arica. (grabado) 303

La corbeta *Unión* navegando 304

Teniente segundo Manuel Fernández Dávila, comandante de la lancha torpedera *Alianza*. 314

Alférez David Flores, segundo comandante de la *Alianza* 314

Plano del teatro de operaciones publicado en el periódico *La Patria* del 2 de junio de 1880. 349

La respuesta. El coronel Francisco Bolognesi con su Junta de Guerra. Óleo de Juan Lepiani. (a color). 360

Coronel Francisco Bolognesi. Óleo (a color) 363

Después de la heroica batalla de Arica, la bandera chilena flamea en la plaza tomada. 367

La escuadra chilena bloqueando el Callao 389

Plano del bombardeo del Callao por la escuadra chilena, 22 de abril de 1880. 419

Croquis que muestra el área aproximada donde se fondeaban los torpedos en la bahía del Callao a fines de mayo de 1880. 447

Acción del 25 de mayo de 1880 entre la lancha peruana *Independencia* y las chilenas *Guacolda* y *Janequeo*. Óleo de Guillermo Spiers. (a color) 460

Lancha torpedo *Guacolda* que participa del asedio al Callao. Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 463

Corbeta chilena *O'Higgins* bloqueando Ancón, 26 de mayo de 1880. Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 463

Capitán de navío Emilio Díaz, mayor de Órdenes del Departamento 465

Teniente segundo José Gálvez, comandante de la lancha *Independencia.* (Archivo Histórico de Marina). 465

Guardiamarina Emilio San Martín 465

Practicante de medicina Manuel Sebastián Ugarte y Moscoso 465

Probable ubicación de las defensas del Muelle Dársena – Agosto 1880. (Croquis) 571

Capitán de navío Leopoldo Sánchez 642

Alférez de fragata Carlos Bondy Tellería 642

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Teniente segundo Decio Oyague 643

Manuel Cuadros Viñas 643

La goleta *Covadonga*, nave bloqueadora de Chancay 643

Tercer ingeniero de la Armada, José Antonio Mesones 658

La campaña de Lima. Defensas de Miraflores.
Noviembre 24 de 1880. (plano) 659

Cañón Vavasseur de la "Ciudadela Piérola", en el cerro San Cristóbal 710

Capitán de navío Patricio Lynch 713

Ingenio Palo Seco de la hacienda el Puente, en las vecindades
de Chimbote. 716

Dionisio Derteano (1824-1888) 716

Hacienda Roma, uno de los varios complejos azucareros
del valle del río Chicama. 717

El dictador Nicolás de Piérola al mando del ejército peruano 721

Capitán de navío Manuel A. Villar 721

Lima se prepara para hacer frente al ejército invasor.
Vista de las tropas frente al cuartel de Santa Catalina. 722

Desembarco de las fuerzas chilenas en Curayacu, al sur de Lurín 729

Campamento de las fuerzas chilenas en Lurín 730

Croquis inglés que muestra las posiciones del ejército chileno,
en Lurín y en las batallas de Chorrillos (13 de enero 1881)
y Miraflores (15 de enero 1881). 733

Mapa del área de Lima mostrando el escenario donde
se desarrollaron las batallas de San Juan y Miraflores.
Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 738

Vista general del campo de batalla tomado desde el reducto
peruano izquierdo. Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 741

Vista general del campo de batalla en San Juan desde el reducto,
con un panorama de la finca de San Juan. Acuarela de Rudolph
de Lisle. (a color) 741

Después del ataque de San Juan, los cadáveres yacían a lo largo de aproximadamente seis millas de trincheras. Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 748

El asalto sobre el Reducto Nº 2 de Miraflores, y la línea de defensa. Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 751

Plano de la Batalla de Chorrillos, 13 de enero 1881; Batalla de Miraflores, 15 de enero 1881. 754

Morro Solar. Vista de la bahía de Chorrillos el mismo día del combate 755

Retrato de Andrés A. Cáceres 756

El coronel Cacéres rodeado y aclamado por sus tropas antes de dar comienzo la Batalla de Miraflores. (grabado) 756

Retrato del capitán de navío Juan Manuel Fanning 757

Muerte del capitán de navío Juan Fanning al frente de la Guarnición de Marina, en el curso de la batalla de Miraflores. (grabado) 757

Destrucción de la armada peruana

Destrucción de la corbeta *Unión.* Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 762

El nuevo lugar de anclaje neutral más allá del río Rímac, a una distancia del Callao de alrededor de seis millas. San Cristóbal, Lima, Monterrico Chico, la *Garibaldi.* Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 762

El palo de la *Unión*. La corbeta se hunde en aguas poco profundas. Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 767

Destrucción de la armada peruana 769

Evacuación del Callao y Lima ante la aproximación de la escuadra chilena. 771

Sir Spencer Buckingham St John (1825-1910) 772

Almirante Bergasse du Petit Thouars (1832-1890) 772

Almirante Labrano (1834-1896) 772

Isaac P. Christiancy (1812-1890) 772

Buque de guerra británico HMS *Triumph* 773

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Capitán de fragata William A. Dyke Acland 773

Desfile en la Plaza de Armas en la víspera de la toma de Lima 776

Edificio de la Municipalidad de Lima 777

Rufino Torrico (1833-1920). Alcalde de Lima 777

Primera división del ejército invasor chileno en el Jirón de la Unión 778

General de división Manuel Baquedano 778

La Guardia Urbana ante el Palacio de la Exposición 779

La bandera de Chile flamea en el Palacio de Gobierno 779

Fragata *Lackawanna*, buque de guerra norteamericano 782

James Abram Garfield, presidente de Estados Unidos 782

James G. Blaine (1830-1893). Secretario de Estado del presidente Garfield. 782

Thomas A. Osborn (1836-1898). Ministro norteamericano en Santiago de Chile. 783

Mariano Baptista, representante de Bolivia en las conferencias en el *Lackawanna*. 783

Antonio Arenas (1808-1891). Abogado, jurista y político peruano 783

Capitán de navío Aurelio García y García 783

Eulogio Altamirano (1835-1903). Militar, político y abogado chileno 784

Eusebio Lillo (1826-1910). Poeta, periodista y político chileno 784

José Francisco Vergara (1833-1889). Ministro de Guerra de Chile 784

General Stephen Hurlbut (1815-1882). Ministro plenipotenciario de Estados Unidos en el Perú. 784

Contralmirante Lizardo Montero 789

Manuel Melitón Carvajal (1845-1935). Director general de Guerra y Marina del gobierno de Montero. 789

Francisco García Calderón 793

General Miguel Iglesias 793

Entrada al puerto del Callao, 1881. Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 798

Chimbote, puerto del Norte del Perú. Acuarela de Rudolph de Lisle. (a color) 801

Puerto de Salaverry 805

Vista panorámica del puerto de Huacho 805

Aduana del puerto de Paita. (grabado) 807

Puerto de Mollendo 809

Puerto de Islay 809

Vista panorámica del Callao durante la ocupación chilena 823

Dos Vistas del puerto de Pisco:
Antiguo Muelle Fiscal de Pisco
Malecón Demetrio Miranda, Pisco playa 835

Facsímil del documento original del Tratado de Ancón 842

ÍNDICE GENERAL

A

Abtao, buque de guerra, 52, 53, 54, 57, 58, 60, 112, 390, 804
Abukir, 51
Acho, plaza de, 404
Acland, William Dyke, capitán de fragata, 723, 734, 745, 746, 773, 896
Adams, buque U, S. S., 677
Adams, Charles, representante de Estados Unidos en Bolivia, 781, 813
Adelaida Rojas, fragata, 558
Adelaida Rojas, pontón, 416, 560, 879
Adolfo de Burdeos, fragata francesa, 62
Adolfo, Federico, grumete, 237, 850
Adquisiciones bélicas, 629, 624-632 (de Chile)
Adquisición de buques de guerra, 19, 511-553, 883
Adriana Lucía, buque, 482
Aduanas, 796-804, (del Callao) 827-833
Agreda, Emilio, maquinista, 857
Agreda, Eusebio, marinero, 858
Agua Dulce, 891
Agua Santa, 47, 62, 66, 71, 72, 73, 74, 76, 80, 81, 82, 83, 86, 88, 89, 100, 110, 117
Agua Santa, acción de, 66
Agüero, P., soldado, 440
Aguilar, Florentino, grumete, 235, 850
Aguilar, J., soldado, 856
Aguilar, Manuel, grumete, 235, 850
Aguirre, Elías, 73, 345, 346, 450
Aguirre, J. Manuel, prefecto de Lambayeque, 718
Aguirre, M. F., cónsul del Ecuador y encargado del Consulado argentino, 848
Aguirre, Marcos, 116
Aguirre, Ramón, marinero, 858
Aguirre, S., grumete, 236, 850
Ahumada y Moreno, Pascual, 331,486, 629, 631, 641, 656, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 883, 887, 888, 889, 890, 892, 893, 894
Alabama, CSS, buque norteamericano, 416, 545
Alacrán, isla en Arica, 18, 245, 250, 251, 253, 256, 301, 305, 308, 874
Alan, Francisco, subteniente, 366
Alaska, corbeta norteamericana, 115, 377, 381, 392, 393, 452, 473, 566
Alay, lancha, rebautizada *Guacolda*, 390, 608, 703
Alayza, Enrique N., capitán de corbeta, 280, 876
Alayza, Enrique A., comisario del batallón Arica Nº 27, 308
Albarracín, Gregorio, coronel, 342, 719
Álvaro, Melchor, 837
Alcorta, Felipe C., guardia marina, 257, 854
Aldón, Federico, sargento, 858
Alejandría, 51
Alejandro Magno, 186

Alemania, 40, 112, 282, 398, 526, 538, 539, 540, 544, 548, 655, 678, 847, 848, 874
Alfaro, Juan, jefe de la Sección del Material, 213
Alfaro, Mariano, 759
Alhar Tesikett, buque turco, 525
Alianza, lancha-torpedo, 19, 285, 286, 287, 291, 309, 313, 314, 315, 318, 335, 347, 348, 349, 350, 352, 353, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 382, 431, 485, 703, 856
Alipa, César, grumete, 237, 851
Aljovín, Arístides, capitán de corbeta, 134, 310, 444, 662, 859
Almirante Cochrane, blindado chileno, 52, 53, 54, 57,58, 59, 60, 61, 63, 66, 84, 106, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 216, 222, 254, 268, 303, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 317, 322, 323, 324, 350, 351, 352, 353, 356, 357, 369, 370, 371, 372, 376, 390, 502,503, 504, 525, 549, 609, 616, 653, 655, 657, 658, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 683, 686, 755, 811, 820, 890
Almirante Grau, blindado, 535, 537, 540, 614
Alnwick Castle, vapor, 550, 629, 630
Altamirano, Eulogio, agente diplomático del gobierno chileno, 278, 775, 781, 784
Altamirano, N., marinero, 855
Althaus, comisionado en EU para compra de buques, 534
Althaus, Augusto, 430
Althaus y Tenaud, 430
Alto de la Alianza, batalla, 343, 372
Alto de la Villa, 220
Alto de los Ángeles, 342
Alvarado, Marcelino marinero, 251
Alvarado, Oscar amanuense, 853
Alvarado, Raymundo, grumete, 237, 850
Alvarado, W., contador del Cuerpo Político, 849
Álvarez, Anselmo, doctor, 414
Álvarez, Mariano, doctor, 106, 141, 142, 788
Álvarez, Pedro, marinero, 129, 237, 850
Álvarez, secretario de Prado, 114
Alzamora, Federico, capitán de navío, 334, 410, 411, 412, 436, 444
Alzamora, Ruperto, capitán de navío, 511, 516, 522, 523, 531, 531
Alzola, Manuel N., capitán de corbeta, 457, 468
Amazonas, transporte armado, 20, 52, 53, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 139, 182, 207, 216, 217, 223, 227, 245, 275, 307, 308, 309, 315, 317, 322, 324, 331, 376, 390, 413, 425, 435, 436, 437, 438, 448, 449, 485, 503, 548, 599, 603, 604, 605, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 635, 655, 703. 829, 889
Amberes, 625, 627, 628
Ambulancia Chalaca Nº 1, 424
Ambulancia Nº 2, Callao, 440
Ambulancia Cosmopolita, 424, 434
Ambulancias Civiles de la Cruz Roja, 87, 311, 383, 397
Ambulancias, Cuerpo de, 161, 414, 440, 444
Ambulancias, Junta Central de, 207
América, 78, 86, 513, 614
América, corbeta, 135, 873
América Central, 20, 619, 621, 814, 815, 863
América del Sur, 38, 43, 275, 543
América del Norte, 678
American Oil Company, 217
Amethyst, buque ingles, 346, 472
Amistad, buque neutral, 458
Amortajada, isla, o el Muerto, 605
Amunátegui, coronel, 59, 825
Amunátegui, M. Luis, ministro de Relaciones Exteriores de Chile, 225, 226, 395
Ancash, 226
Ancón, 19, 20, 21, 28, 31, 127, 398, 399, 410, 412, 425, 427, 445, 449, 451, 463, 554, 555, 560, 568, 569, 588, 617, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 643, 644, 645, 646, 647, 649,

652, 653, 654, 655, (bombardeo): 668, 670; 672, 675, 677, 679, 680, 692, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 720, 728, 735, 822, 879, 880, 892, 893 (bombardeo)
Ancón, bloqueo, 451, 452, 454, 554, 555, 568, 569, 588, 635, 646, 655, 667, 668, 677, 679, 680
Anderson, John, fogonero, 238, 851
Andraca, J. F., aspirante, 849
Andrade, L., soldado, 851
Angamos, 24, 70, 88, 476, 514
Angamos, crucero chileno, 20, 52, 53, 54, 57, 58, 62, 66, 113, 132, 216, 268, 269,270, 271, 272, 321, 323, 390, 404, 413, 415, 418, 420, 423, 426, 428, 429, 436, 437, 438, 442, 448, 478, 503, 552, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 591, 631, 638, 639, 652, 653, 655, 667, 709, 711, 712, 834, 874, 890
Angamos, punta, 345, 346
Angeldonis, Manuel, fogonero, 858
Anita, buque, 576, 579
Antezana, Belisario, 75
Antofagasta, 26, 30, 34, 36, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 52, 53, 54, 57, 66, 67, 75, 100, 101, 113, 116, 118, 132, 168, 177, 216, 253, 335, 498, 501
Aparicio Alvarado, G., cónsul general en Portugal, 525, 616
Apasa, A., carbonero, 851
Apasa, I., carbonero, 851
Apóstol, J., calafate, 860
Apurímac, fragata, 394, 448, 408, 431, 575, 576, 579, 583, 584, 657, 760, 769,
Aramayo, coronel boliviano, 343
Arana, Francisco J., comisario, 451
Arancibia, Felipe, ingeniero, 488, 489
Arancibia, G. H., subteniente, 212
Araníbar, comisionado en E.U. para compra de buques, 534
Aranta, 140
Araoz, Leonidas, grumete, 238, 850
Arauco, vapor inglés, 608
Araujo, Andrés, marinero, 236
Arbayza, G., doctor, 265
Arbayza, Juan Manuel, 788
Arbulú, J. J., guardiamarina, 439
Arca, Manuel, matriculado, 557, 560
Arce y Folch, Luis B., guardiamarina, 151, 247, 249, 257, 261, 265, 305, 321, 854, 871, 873, 875, 876
Arce, A., fogonero, 855
Archivo Histórico de Marina, 465
Ardita, cañonera italiana, 530
Arellano, Felipe, artillero, 858
Arellano, Manuel, capitán, 212
Arenal, cuesta del, 80
Arenas, Antonio, 172, 781, 783
Arequipa, 21, 92, 100, 124, 140, 141, 154, 159, 162, 207, 218, 219, 241, 242, 267, 273, 274, 275, 276, 278, 280, 281, 291, 305, 318, 324, 335, 343, 344, 374, 375, 376, 377, 458, 481, 540, 547, 719, 787, 788, 790, 791, 792 (ocupación), 794, 796, 808, 810, 812, 813, 876, 887, 897
Arévalo, I., artillero, 855
Argentina, 218, 398, 551, 617, 655, 795, 847
Arguedas, Pablo, coronel, 187, 188, 197
Ariadela, Juan, oficial auxiliar, 853
Ariadne, buque de guerra alemán, 671, 672, 673, 677, 695
Arias y Aragüez, José Justo, 354, 355
Arica, 17, 18, 19, 24, 28, 31, 32, 35, 43, 44, 45, 47, 68, 72, 73, 75, 76, 78, 80, 88, 89, 90, 92, 93, 95, 97, 99, 100, 101, 104, 105, 107, 108,109, 111, 112, 114, 115, 123, 127, 129, 132, 135, 139, 141, 142,143, 144, 146, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 170, 173, 181, 193, 207, 211, 216, 217, 220, 222, 229, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 253, 254, 255, 256, 259, 263, 264, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 280, 285, 286, 287, 292, 293, 294, 296, 299, 301, 302, 303, 305, 306, 307, 313,

315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 339, 340, 343, 344, 347, 348, 350, 351, 353, 370, 371, 373, 374, 377, 381, 389, 380, 384, 390, 391, 413, 426, 432, 435, 450, 485, 491, 493, 495, 497, 523, 548, 554, 567, 568, 605, 638, 650, 651, 664, 667, 681, 685, 689, 703, 714, 718, 719, 724, 725, (conferencias de paz): 781-786, 787, 806, 808, 814, 821; 833, 861, 862, (artillería): 873, 874; 863, 875, 876, 877, 898
Arica, bloqueo, 151, 152, 153, 296, 299, 301, 302, 303, 318, 319, 324, 339, 390, 664
Arica, doble ruptura del bloqueo, 272, 285, 296, 299, 301, 303, 305, 313, 323, 324, 325, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 335, 346, 383, 435, 450, 703
Arica, Morro, 246, 247, 249, 250, 251, 253, 256, 265, 267, 269, 270, 271, 272, 301, 305, 306, 307, 309, 310, 314, 315, 321, 322, 351, 356, 357, 358, 365, 368, 376, 379, 874
Arica, toma de, 19, 39, 354, 358, 360, 365, 367, 368, 369, 370, 371, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 384, 385, 386, 387, 473, 476, 489, 554, 568, 685
Arístides, corresponsal, 269
Armendáriz, quebrada de, 657, 892
Armstrong, astilleros, 550, 551
Armstrong, ingeniero, 103
Armstrong, Sir W. G., 516, 517
Armstrong, Mitchell & Co., 552
Arnaiz, José, doctor, 414
Arno, lancha, 272, 394, 406, 407, 424, 431, 432, 448, 457, 466, 467, 468, 477, 479, 483, 570, 578, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 587, 588, 589, 682, 683, 685, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 707, 711, 712, 758, 818, 820, 821, 894
Aromito, 579
Arosemena Garland, Geraldo, 368, 877
Arredondo, Mariano, 386
Arrieta Mispireta, Carlos Ramón, capitán de fragata, 744, 759
Arriola, Agustín, capitán de fragata, 403
Arriola, Augusto, véase Arriola, Agustín
Arteaga, Justo, general chileno, 31
Arteaga, Leopoldo, amanuense, 457
Arteaga, V., grumete, 860
Arthur, Chester, 787
Arturo Prat, crucero, 550, 551
Ascárate, comandante, presidente de la Comisión de Cruz Roja, 384, 385
Ascope, 718
Asín, Nicanor, teniente segundo, 257, 370, 854
Astete, Luis Germán, capitán de navío, 403, 412, 450, 532, 533, 535, 536, 577, 580, 653, 654, 675, 744, 760, 769, 883 (apuntes biográficos), 890, 893
Astudillo, Toribio, carbonero, 235
Atacama, 36
Atahualpa, monitor, 188, 234, 236, 247, 249, 292, 317, 382, 393, 394, 408, 416, 421, 423, 426, 427, 433, 434, 438, 455, 456, 467, 469, 473, 479, 496, 497, 517, 522, 523, 536, 563, 570, 673, 698, 707, 709, 711, 760, 769, 818, 879, 896
Ate, valle de, 732, 724
Atlántico, océano, 592
Austria, 632
Austria-Hungría, 320, 847, 848
Avantancelo, Vicente, italiano del gremio de fleteros, 409
Avaria, L. E., teniente primero, 849
Aveleira, Leonidas, 430
Avendaño, Juan, practicante, 414
Avilés, Patricio, grumete, 235, 850
Ayacucho, 833, 836
Ayllón, Juan P., teniente coronel, 246, 354
Azapa, valle, 253, 353, 355, 356, 358, 360
Azcárate, Luis, alférez de batería, 251
Azcárate, Ramón, jefe de la ambulancia embarcada en el *Luxor*, 207

B

Babilonia, Renzo, 756, 757, 779
Babusso, G., artillero, 850
Balaguer, Enrique, oficial auxiliar, 853
Balbino, M., fogonero, 860
Balbuena, Manuel, teniente segundo, 403
Ballenitas, puerto de Ecuador, 182, 217, 390, 548, 703
Balmaceda, José Manuel, diputado chileno, 43, 651, 787, 788
Balta, Enrique, 430
Balta, Juan Francisco, alférez de fragata, 688, 692, 695
Balvino, Manuel, fogonero, 235
Baptista, Mariano, 781, 783
Baquedano, Manuel, general chileno, 112, 278, 342, 354, 355, 374, 376, 377, 378, 383, 384, 386, 387, 725, 731, 743, 745, 746, 774, 775, 777, 778, 822
Barandiarán, Carlos T., guardiamarina, 257, 854
Barboza, Orozimbo, coronel chileno, 275, 276, 277, 278, 281,732
Barinaga, Manuel A., ministro de hacienda, 184, 198, 214, 272, 650, 671, 672, 673, 674, 677, 893
Barnard Castle, vapor, 627, 630, 631
Barra, Bernardo de la, minero repatriado del Perú, 40, 41
Barra, Manuel Benjamín de la, teniente coronel, 209, 413, 705
Barranca, 607
Barranco, 399, 657, 658, 661, 662, 663, 665, 666, 736, 760, 834, 892
Barreda, Felipe A., 870
Barrera, Lino de la, capitán de navío, 134, 189, 385, 408, 897, 785, 786
Barrera, Porfirio, marinero, 858
Barrios, 354
Barrios, general, 622
Barrios, Samuel, subprefecto de la provincia de Ilo, 149
Barros, Mario, 784
Basadre, Jorge, 89, 93, 95, 181, 184, 201, 203, 458, 512, 530, 534, 535, 536, 592, 601, 613, 617, 780, 788, 869, 872, 873, 880, 883, 889, 897
Basso, inspector del Resguardo, 80
Batalla de Chorrillos, 729, 733, 754, 755
Batalla de Miraflores, 21, 540, 724, 738, 744-, 746, 751, 753, 754, 756, 757, 758, 759, 760, 773
Batalla de San Juan, 21, 540, 729, 731, 732, 734, 735, 736, 738, 741, 743, 744, 746, 748, 759, 773
Bautista, Hilario, grumete, 237, 850
Bayosopoulos, A., artillero, 860
Becerra, Francisco, funcionario de la Caja Fiscal del Callao, 213
Becerra, José, capitán de navío, capitán de puerto 28, 47, 48, 60, 68, 72, 78, 80, 83
Bedoya, H., coronel, 91, 141
Beingolea, Manuel, general, 190, 209, 242, 287, 288, 291, 305, 335
Belaochaga, Germán, grumete, 236, 850
Belaunde, 354
Bélgica, 225, 320, 627, 628, 632
Bellavista, Callao, 231, 414, 693
Bello, corresponsal para *La Patria*, 452, 639, 700, 879, 880
Beltrán, P., marinero, 855
Beltroy, Manuel, 380, 877
Benavides, Antonio, capitán de puerto, 635
Benavides, Emilio M., capitán de corbeta, 293, 310, 395, 859
Benavides, José A., 705
Benavides, Manuel, capitán de fragata, 85
Benavides, M. A., capitán de puerto de Chancay, 639, 645
Benavides, M. Francisco, 173
Benavides Solís, Pablo, coronel, 226
Benites, Juan M., practicante, 413, 455, 456, 458, 467
Benites, Silvestre, grumete, 235, 850
Berastain, Ricardo, 327
Berlín, 543, 544, 546
Bermejo, M., carbonero, 855
Bermeo, Manuel, grumete, 238, 850, 858
Berna, Miguel, contramaestre, 854
Bernal, J., grumete, 850

Bernales, Jesús, grumete, 236
Bernales, Pedro, ex alférez de fragata, 454, 456, 468, 469, 483
Bernaola, Eduardo R., alcalde de Pisco, 834
Bernardo, buque portugués, 607
Berríos, Santiago, soldado, 433
Berthilson, H. James, fogonero, 238, 851
Bianchi, Álvaro, teniente segundo, 395, 691, 692, 700
Bianchi, Juan, mecánico, 556, 557, 558
Bianchi Tupper, A., teniente, 690
Bie, Christien, buzo ingles, 647
Biffi, Alfredo, 647
Billinghurst, Guillermo, 743
Blaine, James G., 782, 786
Blaine, Walter, 787
Blanco Encalada, blindado chileno, 22, 44, 100, 108, 110, 123, 124, 127, 129, 130, 131, 132, 137, 139, 140, 182, 216, 217, 223, 228, 268, 269, 275, 276, 307, 317, 321, 323, 376, 388, 395, 409, 416, 417, 418, 429, 436, 437, 441, 438, 463, 469, 470, 473, 474, 502, 503, 504, 525, 549, 554, 559, 560, 563, 565, 566, 576, 582, 583, 586, 587, 588, 616, 638, 655, 667, 668, 669, 682, 755, 819, 820, 849, 893
Blanco, J. C., subteniente, 212
Blest Gana, Alberto, 624, 627, 631, 632, 633
Blondel, Armando, sargento mayor, 354, 357, 358, 365, 366, 368
Blume, Federico, ingeniero, 483
Blupenni, Luciano, 527
Boca Chica (El Boquerón), Callao, 425
Bocanegra, fundo, 468, 474
Bocanegra, J., 556
Bogardus, Guillermo, 505, 507, 508, 616
Bolívar, vapor, 626
Bolivia, 25, 30, 39, 42, 43, 79, 81, 86, 87, 90, 99, 101, 104, 105, 106, 107, 118, 143, 144, 145, 146, 158, 164, 176, 187, 197, 239, 255, 342, 343, 473, 546, 548, 552, 611, 617, 650, 651, 780, 781, 785, 786, 792, 813, 839, 870, 897
Bolivia, vapor, 319, 344, 382, 396, 444, 601, 602, 604
Bolognesi, Francisco, 91, 247, 252, 350, 351353, 354, 355, 356, 357, 358, 360, 363, 365, 366, 368, 374, 375, 376, 377, 385, 386, 450, 568, 873
Bolognesi, Mariano, teniente coronel, 413, 450
Bomba Bellavista, 414
Bomba Garibaldi, del Callao, 414
Bomba Lima Nº 1, 414, 475, 476
Bomba Salvadora del Callao, 414
Bomba Unión Chalaca del Callao, 414, 474
Bomberos, 404, 424
Bona, isla de, 617
Bonard, James, maquinista, 258, 854
Bondy, Carlos, alférez de fragata, 556, 557, 558, 559, 560, 642
Bonifaz, Enrique, coronel, 209, 705
Bonilla, Heraclio, 810, 897, 898, 899
Bonilla, Nicolás, marinero, 237
Boquerón, 292, 425
Bostford, Benjamin, maquinista, 859
Boumes, Daniel, artillero, 236
Boston, 504, 505
Bote submarino, 883
Boza, J. F., marinero, 855
Boza, José, 190
Brabaski, Alejandro, 482
Bracamonte, Hipólito, amanuense, 213
Bradford, 495
Brasil, 40, 384, 398, 525, 528, 628, 655, 720, 816
Bravo, Zenobio L., oficial auxiliar, 853
Brenton, Reginald Carey, 723, 726, 727, 731, 734, 735, 736, 743, 745, 746, 774, 896
Brest, 290
Briggs, marino norteamericano, 706, 707
Brighton, 511
Brito Alarco, Pedro, doctor, 414
Brook, P., 887
Brown, George, capitán de la fragata U.S.N. *Alaska*, 377, 381
Brown, W., artillero, 850
Brunelli, E., despensero, 860

Bryce, almacenes, 423
Buenavista, pueblo, 342, 343
Buendía, Juan, general, 17, 22, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 36, 47, 48, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 81, 83, 86, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 99, 111, 112, 116, 141, 142, 162, 165, 170, 181, 321, 727, 736, 843, 868, 870
Bueno, Ramón Bruno, alférez de fragata, 370, 688, 696
Bueno, Ramón E., alférez de fragata, 258, 854
Buenos Aires, 513, 528, 529, 530, 616, 617, 792
Bulens, Antonio fogonero, 858
Bull, Tomás, 837
Bulnes, Gonzalo, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 224, 225, 226, 241, 271, 273, 274, 276, 278, 331, 332, 391, 392, 404, 614, 638, 639, 650, 663, 685, 690, 869, 875, 872, 873, 877, 878, 887, 888, 889, 890, 894
Bulnes, Manuel, 42, 369
Buques de guerra chilenos, contratos para destruirlos, 502-506
Burdeos, 621
Burnes, D., artillero, 850
Burns, William, artillero, 235
Burt, superintendente del Ferrocarril de Panamá, 594, 618
Bustamante, Bernardo F., 430
Bustamante, E., coronel, 354, 358, 360, 368
Bustamante, general, 89, 163
Bustamante, Luis F., 213
Bustamante, Mariano, capitán, 211
Bustamante, ministro del Perú en Bolivia, 342
Bustavino, F., artillero, 855
Butrón, Diego, 795

C

Cabello, Manuel, alférez de batería, 251
Cabello, N., capitán, 595, 596
Cabezo, de la isla de San Lorenzo, 418, 437, 583, 683, 686
Cabieses, Ezequiel, teniente segundo, 412
Cabieses, Hercilio capitán de navío, 385, 403
Cable submarino, 33, 47, 115, 592
Cabo Blanco, 597, 598, 605
Cabrera, Ladislao, ministro de Bolivia en los Estados Unidos, 546
Cabrera, Mariano, practicante, 414
Cáceres, Andrés A., general, 71, 72, 91, 721, 724, 731, 734, 735, 736, 743, 727, 728, 734, 753, 787, 792, 796
Cáceres, Francisco, marinero, 235
Cáceres, Hipólito, capitán de navío, 408, 455, 456
Cáceres, Tomás E., doctor, 414
Cádiz, provincia de, 329
Caivano, Tomás. 148, 191, 379, 380, 791, 871, 872, 878
Cajamarca, 788
Calama, 118, 144, 146, 719
Calderón, Abelardo, 368
Calderón F., cocinero, 860
Calderón, Manuel, fogonero, 235
Calderón, M., fogonero, 851
Calderón, Pedro José, secretario accidental de Gobierno, 198, 202, 203, 204, 206, 473, 593, 595, 609, 612, 648, 671, 672, 673, 675, 679, 890, 893
Calera, Cayetano, carpintero, 855
Caleta Buena, 28
California, 615
Calisaya, Santiago, grumete, 237, 850
Callao, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 30, 34, 43, 68, 76, 87, 100, 102, 104, 105, 106, 107, 115, 108, 109, 110, 112, 118, 123, 124, 133, 134, 137, 139, 140, 141, 142, 150, 154, 159, 164, 167, 174, 177, 182, 183, 184, 188, 189, 191, 192, 193, 195, 196, 200, 205, 207, 209, 210, 211, 212, 222, 223, 224, 226, 227, 228, 229, 240, 241. 245, 250, 253, 264, 266, 271, 272, 273, 282, 283, 285, 286, 287, 288,289, 290, 292, 293, 312, 313, 316, 317, 324, 325, 326, 327, 329, 332, 333, 335, 337, 338, 339,

344, 345, 347, 348, 351, 370, 373, 376, 377, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 395, 396, 398, 399, 401, 409, 412, 413, 414, 415, 417, 421, 422, 424, 426, 427, 428, 429, 430, 435, 436, 444, 443, 442, 444, 445, 446, 447, 449, 450, 452, 453, 454, 463, 466, 467, 469, 470, 473, 475, 476, 480, 482, 483, 484, 486, 488, 490, 491, 492, 493, 495, 496, 497, 500, 501, 503, 504, 505, 518, 522, 523, 525, 536, 547, 548, 549, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 563, 565, 568, 569, 570, 572, 574, 577, 582, 583, 591, 592, 594, 596, 597, 598, 599, 603, 604, 605, 608, 609, 610, 614, 616, 618, 620, 625, 634, 636, 638, 639, 640, 646, 647, 649, 651, 654, 655, 656, 657, 662, 665, 666, 667, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 677, 678, 679, 680, 681, 683, 684, 685, 686, 696, 698, 699, 701, 703, 704 y 706 (baterías), 707, 709, 720, 723, 726, 743, 744, 758, 760, 762, 769, 771, 773, 794, 798, 803, 804, 806, 808, 814, 813, 815, durante la ocupación: 816, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 833, 838, 862; 864, 873, 876, 877, 879, 880, 881, 883, 890, 892, 893, 895, 898, 899, 876, 893, 898

Callao, bloqueo del, 19, 387, 388, 389, 391, 395, 396, 397, 398, 399, 402, 403, 404, 408, 410, 411, 417, 419, 421, 422, 445, 446, 453, 463, 473, 484, 485, 486, 503, 504, 505, 510, 518, 553, 554, 560, 570, 572, 592, 597, 618, 634, 686, 690, 696, 698, 699, 700, 702, 703, 706, 709, 711, 720, 726, 817, 818, 819, 823, 824, 862, 864

Callao, crucero, ex *Diógenes*, 547

Callao, defensas, 410, 411, 412, 414, 415, 436, 447, 452, 467, 482, 483, 495, 555, 565, 895

Callao, defensas submarinas, 483-511

Callao, lancha, 455, 456, 457, 458, 465, 467, 468, 469, 477, 480, 483, 564, 588, 682, 683

Callao, punta (isla San Lorenzo), 684

Callao Nº 1, pontón, 578

Callirgos, Wenceslao, teniente coronel, 412

Calquhoun, Thomas maquinista, 258, 370, 854

Calvo, Nicolás, 511

Camacho, Eliodoro, coronel boliviano, 90, 144,145, 146, 242, 254, 342, 343, 871

Camaná, 137, 335, 338, 344, 718 877

Camaná, L., 851

Camarones, quebrada y río, 32, 45, 61, 89, 95, 97, 98, 99, 144, 146, 162, 781, 839

Camiña, 844

Campbell, agente en Panamá de la Casa Grace, 594

Campero, Mario, general, 147, 342, 343, 344, 353, 377

Campero, Narciso, general, 242

Campo, Felipe del, guardia marina, 467, 645, 647, 682

Campo, José Rodolfo del, 108, 138, 140, 870, 871

Campo, Manuel del, ingeniero, 482

Campo, P., grumete, 850

Campos, Fernando, carbonero, 858

Campos, guardia marina (podría ser el aspirante Felipe del Campo del *Chalaco*), 467, 468

Campos, Juan, grumete, 237, 850

Campos, Primitivo, grumete, 237

Canal de Panamá, 623

Canchones, 844

Candarave, 344

Canevaro, César, coronel, 107, 109, 734, 735, 736, 794

Canevaro, Felipe, 430

Canevaro, José Francisco, 178, 511, 512, 513, 514, 515, 517, 518, 521, 524, 529, 531, 532, 533, 534, 554, 626, 883

Canney, Donald L., 884

Canseco, teniente de marina, 581

Canta, 759

Canta, Federico, capitán, 433, 879
Canto, Estanislao del, coronel, 836
Cañete, 726, 731
Cañote, José Antonio, alférez de fragata, 857
Capitán Prat, cañonero, 551
Capitanía, lancha, 406, 408, 431, 432, 570, 581, 586, 590, 689, 691, 758, 818, 820
Caracoles, 118
Cardenal, M., grumete, 850
Cárdenas, Aurelio, alférez de batería, 251
Cárdenas, Leónidas, periodista, 327, 423, 474, 574, 577, 580, 585, 876
Cárdenas, Manuel Gil, alférez de fragata, 857
Cárdenas, Meldías, grumete, 238, 858
Cárdenas, un tal señor, desde Quilca, 377
Carlín, E., artillero, 855
Carniglia, G., 380
Carranza, Luis, 179
Carranza, Carlos, practicante, 291
Carranza, Luis, 173
Carrasco, Bernabé, teniente segundo, 288, 292, 412, 451, 853
Carrasco, Francisco, capitán de navío, 403
Carrasco, Juan M., 308
Carrasco, Manuel María, capitán de corbeta, 657, 820, 857
Carrasco Albano, Daniel, secretario general de Lynch, 714
Carreño, Enrique, teniente coronel, 209
Carreño Deheza, Enrique, teniente primero, 697
Carreño, José Rosendo, capitán de navío, 403
Carreño, M., marinero, 855
Carrillo, Camilo, capitán de navío, 247, 249, 265, 269, 270, 305, 315, 318, 321, 788, 790, 873, 875
Carrillo, Genaro capitán de fragata, 403
Carrillo, J. M., marinero, 439
Carrillo, Juan Crisóstomo, 781, 788
Carrión, teniente de marina, 311, 581
Cartavio, hacienda, 698
Carvajal, A., teniente, 211
Carvajal, M. Melitón, capitán de navío, 88, 95, 98, 345, 346, 387, 506, 789, 869
Carvajal Pareja, Melitón, 875, 883
Casaretto Alvarado, Fernando, 460
Casma, 226, 227, 428, 607
Caso, I., soldado, 856
Caso, Ramón, mayordomo, 469
Casós, Fernando, 70, 172
Castañeda Martos, Alicia, 872
Castañón, Emilio, coronel, 91, 451, 704
Castedo Leopoldo, 754, 889
Castilla, J., soldado, 439
Castilla, S., subteniente, 211
Castillo, E. del, teniente de artillería, 321
Castillo, Felipe, marinero, 469
Castillo, Fermín del, general de división, 209
Castillo, Hilario, grumete, 692, 693
Castillo, Luis A., comandante del *Blanco*, 110, 124, 388, 667, 867
Castillo, N., soldado, 851
Castillo Negrón, Mamerto, 899
Castleton, capitán del vapor *Matías Cousiño*, 390
Castro, C., artillero, 855
Castro, J., fogonero, 855
Castro, Manuel, artillero, 858
Castro, R., 873
Castro, Simón, mayordomo, 858
Castro Zaldívar, Mariano, 839, 842
Catalán, Juan, grumete, 235, 850
Cavancha, 844
Cavenecia, Ricardo, capitán de navío, 589
Cavero, E., subteniente, 211
Cayangos, Wenceslao, teniente coronel, 450
Cayetano, S., artillero, 850
Cayo, Percy, 785, 897
Ceballos, Rosendo Albino, 796
Cerro Azul, 223
Cerro Gordo, 369
Céspedes, Aureliano, grumete, 235, 850
Céspedes, Federico, 837

Chaca, 89
Chacabuco, corbeta chilena, 110, 137, 139, 150, 151, 160, 162, 216, 217, 219, 221, 222, 223, 273, 282, 390, 585, 586, 606, 714, 828, 834
Chacalluta, 353, 354
Chacaltana, Cesáreo, 172, 173, 792
Chacaritas, 576
Chala, puerto, 242
Chalaco, vapor transporte, 17, 104, 105, 107, 108, 109, 111, 123, 124, 126, 127, 128, 132, 134, 141, 177, 189, 234, 236, 245, 284, 287, 291, 292, 328, 392, 393, 394, 408, 409, 423, 432, 445, 450, 467, 473, 478, 549, 554, 613, 683, 705, 760, 769, 785, 818, 820, 873, 874, 879, 897
Chamabat, J., artillero, 439
Chambers, José, fogonero, 235
Chanavá, J., calafate, 850
Chancay, bloqueo, 452, 588, 606, 607, 608, 635, 893 (bombardeo)
Chancay, puerto, 20, 425, 451, 452, 588, 606, 608, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 653, 654, 655, 656, 667, 669, 670, 680, 699, 735, 803, 822, 890 (parque), 892
Chanchamayo, 102
Changanaqui, Francisco, doctor, 474
Chao, caleta, 409, 410, 607, 863
Charrúa, vapor, 333, 594, 607
Charún, Francisco, capitán de corbeta, 451, 705
Charuro, F., soldado, 851
Chasseur, cañonera francesa, 255, 257, 258, 262, 265
Chavaná, S., marinero, 850
Chávez, Enrique, guardiamarina, 305, 859
Chávez, José, grumete, 237, 850
Checkley, Mr., piloto, 479
Cherearse, José G., 69
Chernet, Fabio, fogonero, 858
Chester, Stephen, 495, 496, 498, 501, (continuación informe) 880-883
Chicama, río, 717, 718
Chiclayo, 718, 803, 804
Chiguas, 293
Chilca, 631, 636
Chile, 17, 19, 20, 27, 33, 35, 36, 37, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 51, 65, 66, 70, 78, 86, 87, 90, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 111, 112, 115, 116, 146, 151, 152, 153, 163, 165, 166, 167, 168, 170, 171, 172, 176, 178, 191, 197, 204, 205, 206, 217, 218, 225, 226, 231, 240, 244, 254, 271, 273,274, 276, 278, 282, 304, 319, 324, 325, 327, 328, 330, 331, 339, 343, 344, 372, 377, 378, 379, 395, 397, 399, 400, 405, 413, 416, 430, 446, 448, 449, 487, 493, 494, 502, 503, 511, 514, 518, 520, 523, 526, 530, 537, 541, 544, 546, 547, 548, 549, 550, 553, 551, 552, 568, 569, 572, 589, 592, 593, 596, 598, 601, 602, 603, 604, 605, 608, 609, 610, 611, 612, 614, 615, 616, 617, 620, 621, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 638, 640, 643, 648, 650, 651, 654, 668, 669, 680, 681, 702, 703, 707, 717, 718, 720, 770, 771, 775, 779, 780, 781, 782, 784, 785, 786, 787, 788, 790, 791, 792, 794, 810, 813, 815, 817, 831, 834, 839, 840, 841, 842, 845, 862, 868, 869, 870, 871, 873, 874, 875, 877, 878, 880, 887, 888, 889, 892, 893, 894, 896, 897
Chile, vapor, 627
Chililaya, puerto lacustre boliviano, hoy puerto Pérez, 792
Chillón, río, 35, 60, 557,558, 560, 671
Chimbote, 510, 597, 603, 605, 606, 607, 608, 700, 701, 714, 715, 716, 786, 801, 829
China, 531
Chincha, 728, 838
Chincha Alta, 834
Chincha, islas, 282
Chinga, Fermín, marinero, 858
Chinga, Juan, carbonero, 238, 850, 858
Chinos, 452, 715, 760, 731, 815
Chipana, combate de, 210
Chira (o La Chira), caleta, 335, 336, 337, 338, 505, 666, 877

Chocano, 354
Chocano, Julio César, coronel, 149, 150
Chocano, prefecto, 220, 221, 222
Chócope, 718, 803
Chocota, 131
Choque, I., soldado, 851
Chorrillos, 20, 217, 223, 264, 397, 398, 399, 415, 567, 569, 638, 649, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667,668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 677, 678, 679, 680, 681, 696 (bombardeo), 724, 729, 734, 736, 743, 744, 745, 754, 755, 760, 770, 780 y 787 (Congreso de Chorrillos), 822, 834, 890 (bloqueo y punta de), 891(descripción, villa), 892 (bombardeo), 893
Chosica, 760
Christiancy, Isaac P., 39, 40, 99, 100, 102, 153, 163, 183, 191, 192, 200, 202, 203, 204, 217, 281, 332, 377, 381, 397, 398, 399, 400, 401, 427, 445, 479, 566, 589, 650, 677, 678, 772, 781, 786, 869, 871, 872, 875, 877, 878, 879, 880, 888, 890
Chucumata, 32, 99, 110, 113, 844
Chumpitasi, José, carpintero, 556, 557
Chumpitazi F., soldado, 440
Chunga, José, marinero, 858
Chunga, Ramón, marinero, 858
Chuño, cerro, 369
Chuquicamata, 44
Chuquihuanca, Rufino, cabo, 129, 851
Cisneros, Luciano Benjamín, 511, 526
Civati Bernasconi, Edmundo H., 368
Clayton, Lawrence A., 697
Cobián, Juan B., capitán de fragata, 212, 213
Cobija, 57, 814
Cobos, Teófilo, grumete, 858
Cochrane, véase *Almirante Cochrane*
Cock, Samuel D., inspector de máquinas, 272, 332, 334
Coco, puerto, 621
Cocos, isla, 610
Cocotea, 218
Cohete a la Congreve, 688, 696, 894, 895
Cohete Hale de guerra, 696
Colán, Faustino, artillero, 236
Coles, punta, 123, 219
Colocolo, lancha, 688, 689, 691, 821
Coloma, Miguel, coronel, 450, 705
Colombia, 40, 596, 601, 602, 609, 611, 612, 815
Colombia, vapor, 377
Colón, Panamá, 511, 523, 593, 594, 702
Colonia, Miguel, coronel, 412
Colorada, punta, 844
Colorado, 844
Colorado, playa del, 116
Colquechaca, 74
Combate de Angamos, 24, 34, 36, 88, 117, 272, 289, 333, 345, 413, 548, 560, 720, 860, 889
Combate de Arica, 27 de febrero 1880, 18, 19, 22, 253, 254, 264, 265, 267
Combate de Arica, marzo 1880, 22
Combate de Arica, junio 1880, 22
Combate naval del Callao, I, 22 de abril 1880, 19, 417-430, 862, 879
Combate naval del Callao, II, 10 de mayo de 1880, 435-448
Combate naval del 25 de mayo de 1880, 454-471, 477, 880
Comisión Hidrográfica del Amazonas, 250
Compañía de Bomberos Unión Chalaca Nº 1", 879
Compañía de Bomberos de Chorrillos, 667, 744
Compañía de Bomberos Lima, véase Bomba de Lima
Compañía Inglesa de Vapores, Pacific Steam Navigation, (P. S. N. C.), 490, 522, 815, 827
Compañía Salvadora, 444
Compañía Sudamericana de Vapores, 549
Conchán, playa, 890
Condell, Carlos, 41, 254, 260, 264, 268, 306, 307, 313, 315, 321, 326, 330,390, 441, 691, 876
Confianza, cañonera italiana, 530
Congreso de París de 1856, 152
Congreve, Sir William, inventor y artillero inglés, 894, 895

Constantinopla, 526
Contrabando de guerra, 625-632
Contratistas para hundir buques chilenos, 883
Contreras, Álvaro, periodista, 593
Convención de Ginebra, 161, 383, 397
Copaidiche, Mateo, artillero, 858
Copiapó, transporte, 41, 52, 53, 54, 57, 58, 60, 61, 219, 221, 222, 714
Coquimbo, 36, 115
Coquimbo, vapor, 161, 219, 229, 345, 383, 598, 607
Córdoba, Julio G., farmacéutico, 858
Cornejo, Benigno, 354, 360
Cornejo, E., teniente coronel, 321
Cornejo, Francisco, 354, 358, 360
Cornejo, Medardo teniente coronel, 246, 354, 360
Cornejo, punta, 293
Corpancho, Carlos, teniente primero, 695, 857
Corrales, José S., teniente coronel, subprefecto de la provincia de Islay, 140, 218, 219
Corrales, M., sargento, 856
Correa Santiago, Pedro, 727
Cortés, Catalino, grumete, 235
Cortés, C., fogonero, 851
Cortines, 645, 647
Costa Rica, 619, 620, 621
Costa y Laurent, Federico, 890
Covadonga, goleta chilena, 20, 52, 53, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 66, 110, 111, 112, 216, 223, 273, 276, 357, 376, 390, 606, 604, 634, 635, 637,638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 667, 676, 680, 681, 699, 889, 890
Cowan, W., cabo, 851
Cree, señor, 697
Creta, 94
Crimea, Guerra de, 51
Croford, Tomás, artillero, 238, 850
Cross, capitán del *Limeña*, 384
Cruz, F. de la, cabo, 855
Cruz, J. de la, grumete, 850
Cruz, J. M. segundo comandante, 59
Cruz, Juan de la, grumete, 236
Cruz, Juan M. de la, marinero, 236
Cruz, M., fogonero, 692
Cruz, Rufino de la, pañolero, 855
Cruz Roja, 87, 161, 207, 311, 383, 384, 385, 387, 554, 655, 664, 744
Cruzat, Belisario, teniente primero, 578, 687, 688
Cuadros Viñas, Manuel J., ingeniero químico y de minas, 482, 555, 556, 557, 559, 634, 643, 644, 645, 646, 647, 820
Cuerpo diplomático, 760, 772, 890
Cueto, Lino M., capitán de corbeta, 853
Curayacu, 21, 728, 731
Curazao, 626, 634, 635, 637, 638, 639,640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650
Cuzco, 141, 159

D

Dana, contramaestre, 595
Dancourt, 71
Daulsberg Ostolaza, casa, 808
Dávalos, J., carpintero, 860
Dávila, Aníbal F., practicante, 414
Dávila, Eleodoro, artillero, 235
Dávila, coronel, 91, 734, 735
Dávila Larraín, 45
Daza, Hilarión, 25, 28, 30, 32, 35, 39, 68, 72, 75, 86, 89, 90, 94, 95, 98, 99, 100, 109, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 162, 176, 181, 187, 869, 871
Decrés, fragata de guerra francesa, 392, 393, 562, 566, 679
Delboy, 527
Delgado, Eulogio, ingeniero, 482, 484, 486, 489
Delgado, José M., teniente, 212, 433, 879
Delgado, José Santos, 796
Delgado, Manuel, teniente primero, 407
Delgado De La Flor, Mariano, coronel, 70, 894
Dellepiane, Carlos, 33, 36, 114, 148, 242, 342, 657, 868, 870, 871, 872, 873, 875, 877, 879, 880, 892

Denderah, vapor alemán, 27
Denegri, Carlos, grumete, 237, 850
Denegri Luna, Félix, 868, 869, 870
Derecho internacional marítimo, 383
Derteano, Dionisio, 714, 716
Desmaison, Daniel, ingeniero, 557, 646
Detroit, Michigan, 623
Deustua, Alejandro O., escribano, 284
Dianderas, Ignacio, 414
Díaz, Aurelio, fogonero, 291, 372
Díaz, Emilio, aspirante de marina, 859
Díaz, Emilio, capitán de navío, mayor de Órdenes, 333, 334, 406, 434, 441, 455, 465, 467, 478, 488, 573, 694, 695, 712, 879
Díaz, J., marinero, 855
Díaz, M., soldado, 856
Díaz, Manuel, marinero, 251
Díaz, Samuel, marinero, 235, 850
Dictator, monitor, 535
Diez Canseco, Fermín teniente primero, 450, 483, 564
Diez Canseco, Joaquín, cirujano, 473, 859
Diez Canseco, Pedro, general de brigada, 199
Dinamarca, 526
Dinamarca, blindado danés, 526, 527
Diógenes, 517, 518, 537, 539, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 551
Ditta, Vicente italiano del gremio de fleteros, 409
Dollenz, Walter Douglas, 729, 755
Dolores, 117
Dolores, batalla de, 113
Doloveau, J., paisano, 440
Donaire, Gustavo, capitán de corbeta, 403
Donativos, Junta Central Administradora de, 538, 614
Doña Pancha, punta, 557, 558
Dorregaray, Martin, cocinero, 858
Dreyfus, 201
Dreyfus Hnos. y Cía., 827
Dublé Almeida, Baldomero, comandante, 275, 719
Dublé Almeida, Diego, teniente coronel, 342
Dubois, (desde París), 184
Duclercy, capitán de la barca portuguesa *Guadiana*, 601
Duende, lancha a vapor, 337, 338, 406
Dueñas, José Manuel, 837
Dueñas, Manuel, grumete, 235, 850
Duffóo, Juan, capitán de corbeta, 451, 472
Duffóo, Pablo A., teniente primero, 311, 316, 661
d'Ugard, Carlos, grumete , 858
Dulanto, Manuel, ayudante de máquinas, 857
Dulanto Pinillos, Jorge, 887
Durán, A., 851
Durán, Daniel, subteniente de infantería, 258, 854
Durán, Doroteo, marinero, 858

E

Echazú, Deterlino, 75
Echegaray, Mariano, secretario de Fomento, 198, 503, 504, 673, 697
Echenique, Juan Martín, prefecto del departamento de Lima, 404, 415, 452, 727, 753
Echenique, Rufino, general, 199
Echevarría, comandante, 719
Ecuador, 40, 51, 217, 390, 395, 398, 548, 597, 598, 601, 603, 605, 606, 608, 815, 847, 848
Egipto, 51
Ehrman, Henry, 594, 600, 601, 618, 619, 623
Ekdahl, Wilhelm, 44, 45, 60, 249, 273, 274, 275, 278, 331, 598, 663, 707, 869, 872, 873, 875, 877, 879, 889, 895, 896
El Barranco de Miraflores, 891, 892
El Boquerón, bahía de Miraflores, 880
Elcorrobarrutia, José, capitán de navío, 103, 199, 853
El Amigo del Pueblo, 623
El Ateneo de Lima, 869
El Comercio, 201
El Cronista, periódico de Panamá, 594, 623

Elder, John, 514, 515, 516
Elena, Fabián, doctor, 414
Eléspuru, Juan Norberto, teniente coronel, 205
Elguera, Buenaventura, ministro de Gobierno, 34, 69, 156
Elguera, Pedro, 663,
El Hispano Americano, periódico de Panamá, 593, 623,
Elías, Carlos María, 133, 173
Elías, Domingo M., 837
Elías Murguía, Julio J., 108, 134, 253, 286, 292, 347, 860, 875, 877
Elizalde, Francisco, 753
Elmore, Augusto, 116, 117
Elmore, Enrique, doctor, 413
Elmore, J. F., 593
Elmore, ministro peruano en Washington, 791
Elmore, supuesto ministro en China, 531
Elmore, Teodoro, ingeniero, 252, 253, 353, 354, 357, 358, 661
El Precursor, periódico de Panamá, 623
El Puente, hacienda, 716
Elswick, Newcastle-upon-Tyne, 552
Elvira Álvarez, velero, 52, 53, 54, 57, 58
Elvira, velero, 618
Embajadores, playa, 728
Emmel, Federico, cónsul, 795
Encina, Francisco, 634, 754, 889
Enriqueta, goleta, 20, 448, 595, 596, 598, 599, 605, 606, 618
Ensenada, caleta, 274,275, 276, 279, 281
Epidemia, 804, 838
Ercelles, J., calafate, 439
Ericsson, armas, 883
Ericsson, destroyer, 507, 508
Ericsson, John, 507, 508, 510
Errázuriz, Isidoro, diputado chileno, 38, 40, 652
Escala, Erasmo, general chileno, 44, 53, 58, 61, 66, 67, 160, 161, 223, 225, 239, 240, 241, 242, 244, 245, 273, 278, 342
Escalante, A., cabo, 856
Escardó, Florencio, alcalde de Pisco, 836
Escríbanel, Matías, 231
Escuadra Naval en el Pacífico, 115
Eslara, P., teniente, 212
Eslara, José L., subteniente, 211
Esmeralda, corbeta, 112, 113, 114, 132
Esmeralda, crucero, 551
Esmeralda, bahía, 599
Esmeraldas, Ecuador, 601
España, 329, 551, 655, 814, 816
Espías chilenos, 127, 714
Espías peruanos, 544
Espicha, Nicolás, pescador, 394
Espiell, Francisco, artillero, 235
Espinosa, M., artillero, 855
Espinosa, Manuel I., capitán de corbeta, 246, 247, 269, 272, 305, 309, 310, 351, 353, 354, 355, 356, 358, 360, 369, 873, 876, 877
Espinosa, N., 85
Espinosa, Miguel, teniente primero, 368, 369
Espinosa, Roberto, alférez de fragata, 451
Espinosa, V. G., carbonero, 855
Espinoza, Manuel, marinero, 235, 850
Espinoza, Agustín, ingeniero, 538, 541
Espinoza, Roberto, alférez de fragata, 472
Espinoza, R. P., capellán, 441
Espinoza, Ruperto, alférez de fragata, 412
Espíritu, I., grumete, 850
Estación Naval en el Pacífico, 676 (inglesa), 720, 772 (francesa), 870 (inglesa), 876
Estados Unidos, 21, 39, 40, 99, 105, 112, 115, 153, 183, 186, 200, 203, 225, 247, 249, 320, 348, 398, 400, 401, 413, 426, 427, 445, 479, 493, 494, 503, 504, 507, 509, 522, 532, 533, 534, 535, 536, 542, 546, 548, 566, 589, 592, 593, 608, 610, 613, 617, 618, 619, 624, 625, 629, 631, 634, 65, 652, 655, 678, 697, 703, 720, 775, 780, 781, 782, 784, 785, 786, 787, 790, 791, 794, 847, 848, 878, 884, 886, 895 (himno nacional)
Estatuto Provisorio, 198

Estrella de Panamá, 562, 565, 888
Estrella, goleta colombiana, 20, 448, 449, 596, 597, 598, 599, 610
Eten, puerto, 217, 227, 282, 597, 718, 803, 804, 829
Europa, 31, 78, 105, 140, 168, 174, 177, 178, 181, 183, 185, 274, 333, 339, 507, 512, 514, 517, 526, 529, 530, 534, 537, 538, 540, 541, 552, 555, 572, 592, 593, 610, 613, 615, 617, 619, 624, 627, 628, 629, 631, 632, 634, 811
Evangelista, Mateo, grumete, 238, 850, 858
Evans, John H., 505, 506, 883
Evarts, secretario de Estado E.U., 163, 200, 204, 225, 281, 377, 381, 397, 398, 400, 401, 427, 428, 445, 479, 625, 650, 781, 782, 890
Exter, Francisco, fogonero, 238, 851

F

Fabbri, Carlos, 563
Factoría, caleta en la isla San Lorenzo, 682, 684, 688
Factoría Naval de Bellavista, 104, 106, 107, 137, 188, 231, 338, 482, 558, 573, 872
Faisán, F., soldado, 856
Fajardo, Juan, teniente coronel, 148
Falcón, Alberto, 504
Falcón, Hilario, maestre de víveres, 855
Falcón, Pedro, maquinista, 470, 849
Falcón, vapor, 625
Falledo, Eduardo, mayordomo, 858
Fanning, Juan M., capitán de navío, 210, 211, 434, 693, 757, 758, 879
Farfán, Teodoro, grumete, 235, 850
Faro, caleta del, isla San Lorenzo, 688
Fernández, Antonio, marinero, 251
Fernández Dávila, Manuel, teniente segundo, 291, 309, 313, 314, 315, 318. 347, 348, 350, 351, 352, 353, 371, 373, 877
Fernandini, Ezequiel, contador, 213, 859
Fernandini, Pantaleón, capitán de fragata, 219, 280
Ferrari, Pablo S. de, capitán de corbeta, 606, 635, 636, 637, 643
Ferrault, Carlos, 116
Ferré, Diego, 73, 345
Ferré, M., 439
Ferreñafe, 686
Ferrero, Andrés, marinero, 433
Ferreyros, Carlos capitán de navío, 104, 106, 123, 128, 131, 132, 403. 849
Ferro, Manuel, marinero, 235, 284, 850
Fethi Bulend, blindado, 526
Fiebre amarilla, 626, 804, 838
Fiebre perniciosa, 804
Figari, Bartolomé, 199
Flint, Sr., 508
Flores, David, guardiamarina, 291, 314
Flores, Ernesto, aspirante de marina, 688, 692
Flores, F., soldado, 440
Flores, Florentino, guardiamarina, 849, 857
Flores, Hilario, tripulante, 394
Flores, José, cónsul de Ecuador, 395
Flores, José, farmacéutico, 238
Flores, M., soldado, 851
Flores, Manuel, marinero, 858
Flores, Raymundo marinero, 251
Flores, Zoilo, ministro boliviano, 100, 444
Flórez Guerra, Leopoldo, doctor, 138
Flórez Nohesell, Miguel, 804, 805, 806, 807, 809, 810, 816, 875, 897, 898, 899, 901
Folkiesky, Ladislao, ingeniero, 410
Fonseca, alcalde municipal del Callao, 476
Fonseca, José R., 326, 327
Forcelledo, Francisco, alférez de fragata, 263
Forcelledo, Pío, guardiamarina, 857
Foreign Enlistment Act, Ley de Alistamiento de Relaciones Exteriores, 545, 550, 626, 887
Francia, 33, 40, 225, 282, 320, 332, 398, 458, 527, 529, 530, 531, 534, 538, 539, 541, 542, 547, 616, 617, 624, 632, 655, 720, 774, 816, 847, 848, 869, 873, 874
Freire, Octavio, capitán de corbeta, 131, 132, 849

Freire, V., marinero, 855
Fresia, lancha-torpedo, 20, 554, 562, 570, 572, 588, 682, 683, 684, 685, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 700, 701, 702, 820, 821
Freund, Guillermo, 443
Frías, señor, 666
Frontón, isla, 880, 881
Fuente, Armando de la, 795
Fuente, Julio de la, sargento mayor, 209, 451
Fuentes, 33
Fuentes, Ángel, marinero, 251
Fuenzalida, Rodrigo, 36, 255, 256, 271, 331,390, 395, 396, 413, 554, 572, 573, 599, 604, 639, 663, 869, 872, 875, 877, 878, 879, 880, 887, 888, 889, 890
Fuertes, José B., coronel graduado, 209
Fuerzas sutiles, 19, 20, 407, 431, 433, 447, 484, 486, 554, 564, 570, 571, 580, 584, 585, 589, 590, 591, 608, 644, 681, 682, 685, 687, 693, 695, 697, 821, 878, 888
Fulton, 884
Furth, agente en Panamá de la Casa Grace, 594
Furton, Tomás, fogonero, 238

G

Gago, Edmundo, guardiamarina, 849
Gago, Romeo, practicante, 414, 859
Gaige, Thomas, capitán del *Isluga*, norteamericano, 608
Gajardo, Melitón, 648
Galarza, José, soldado, 858
Galera punta, 682
Gallangos, Wenceslao teniente coronel graduado, 209,
Gallinato, Manuel, espía chileno, 127
Galloso, Pedro, practicante, 414
Gálvez, José, doctor, secretario de Guerra y Marina 1866, 206
Gálvez, José, teniente segundo, 174, 272, 455, 456, 457, 458, 465, 466, 469, 470, 471, 473, 474, 476, 480, 481, 482, 505, 819, 820
Gálvez Velarde, Pedro, vicealmirante, 269, 877
Gamarra, Abelardo M., 325
Gamarra, Andrés, coronel, 341, 342
Gambetta, Néstor, coronel, 753
Gamboa, Germán, amanuense, 853
Gamero, Adolfo, guardia marina, 310
Gamero, Enrique, alférez de fragata, 385, 448, 477, 563, 859
Gamio Palacio, Fernando, 873
Gandarillas, 41, 45, 278
Gannet, H. M. S., 161, 377
Garaicochea, E., sargento, 855
Garatea, Antonio, senador por La Libertad, 792
Garcés, Pedro A., 327
García, Antonio, vicario general castrense, 472
García, Augusto, amanuense, 853
García, C., soldado, 856
García, Isidro, soldado, 858
García, Manuel P., practicante, 414
García, Mariano, grumete, 236, 850
García, Miguel, guardia marina, 682
García, Vidal, prefecto de Arequipa, 92
García, Zenobia, viuda del alférez de fragata Guillermo García y García, 231
García Calderón, Francisco, 774, 780, 781, 786, 787, 790, 791, 792, 793, 796
García de la Huerta, M., ministro de Guerra y Marina chileno, 668, 893
García León, Francisco, coronel, 788
García Monreal, Daniel, 327
García Moreno, Gabriel, 158
García Seminario, José María, capitán de navío, comandante general de Marina, 133, 205, 206, 230, 239, 266, 285, 291, 292, 333, 338, 406, 454, 470, 478, 563, 645, 656, 693, 704
García y García, Aurelio, capitán de navío, 45, 47, 102, 250, 274, 275, 307, 403, 542, 636, 637, 656, 781, 783, 785, 786, 875, 877, 890
García y García, Guillermo, alférez de fragata, 231
García y García, Narciso, teniente primero, 403

García y García, prefecto de Arequipa, 162
Gardiner, Robert, 884
Gárezon, Pedro, capitán de corbeta, 345, 408, 473, 474
Garfield, James A., presidente EU., 782, 783, 787, 790
Garibaldi, corbeta de guerra italiana, 255, 257, 262, 263, 265, 318, 392, 562, 566, 696, 875
Garibaldi, José, contramaestre, 424, 857
Garretón, Luis, 673
Gastón, A., auditor general del Ejército doctor, 265
Gauden, A., timonel de combate, 474, 482
Gayangos, Wenceslao, teniente coronel, 704
Génova, 528
Genovese, vapor, 627, 628, 630
Gereda, José Fidel, 837
Germania, 48
Gibaja, Juan, sargento mayor, 209
Gibson, Enrique W., cónsul de Argentina, 795
Gil, Bernabé grumete, 237, 850
Gil Cárdenas, Manuel, alférez de fragata, 555
Glasgow, 514
Glasgow, buque, 527
Gleneleg, barco, 628, 629, 630
Gloire, acorazado, 530, 531
Gluchord, Augusto, amanuense, 853
Godínez, José, 794
Godoy, señor, 775
Goicochea, Nicanor, aspirante de marina, 456, 467
Goicolea, Eulogio, aspirante chileno, 260, 263, 265, 268
Gómez, Bruno, fogonero, 238
Gómez, Cipriano, carbonero, 235
Gómez, José, artillero, 235, 860
Gómez, José B., guardián, 854
Gómez, José del Carmen, calafate, 238
Gómez, Juan E., 530
Gómez, Manuel, teniente segundo, 369
Gómez Carreño, oficial de marina, 151
Gómez Lira, A., capitán, 212
Gómez Sánchez, Evaristo, 150
Gonzales, Clodomiro, maquinista, 291
Gonzales, Félix, fogonero, 237
Gonzales, Francisco, marinero, 235
Gonzales, José Ramón, 75
Gonzales, Lázaro, grumete, 236
Gonzales, Luciano grumete, 236
Gonzales, Marcos, marinero, 251
Gonzales, Tiburcio, soldado, 858
Gonzales, Vicente, grumete, 236, 850
Gonzales Orbegoso, Carlos Alfonso, prefecto de Arequipa, 278, 279, 280, 374, 375, 376, 875
González, F., fogonero, 850, 851
González, L., grumete, 850
González, Nicanor, 85, 86
Goñi, Luis A., teniente, comandante de la lancha-torpedo *Janequeo*, 129, 390, 391, 392, 817
Gordillo, J. L., marinero, 855
Gordillo, M., amanuense, 213, 855
Gorge, I., artillero, 855
Gorostiaga, Alejandro, 59
Gosseline, J. B., artillero, 855
Gouden, Andrés, timonel francés, 458, 469
Goyeneche de Cousiño, Isidora, 626
Goyeneche y Gamio, Juan Mariano de, 511, 516, 525, 527, 529, 530, 531, 534, 539, 616
Goytizolo, Daniel, grumete, 235, 850
Goytizolo, Nicanor, mayor, 246
Goyzueta, Juan F., coronel, 279, 875
Grace Brothers & Co., 487, 522, 594, 615, 618, 639, 697
Grace, W. R., 507, 510, 594, 595
Graham, cónsul británico, 821, 898
Graham, Eduardo, fogonero, 238
Gramatzki, V., ministro residente del Imperio Alemán, 671, 672, 673, 677, 893
Gramont, O., ciudadano francés, 502, 503
Gran Bretaña, 225, 320, 398, 524, 550, 720, 770, 774, 795, 887, 898
Gran Libro de la República, 344, 346, 471

Grand, John, artillero, 235
Grandall, José A., ayudante de máquinas, 470
Granier, Juan, coronel, 74, 83, 86
Granier, Manuel, cónsul de Bolivia, 68, 144, 871
Grant, John, artillero, 422, 424, 428, 860
Granville, Lord, ministro de Relaciones Exteriores británico, 545, 546, 550,
Grau, Miguel, 26, 30, 36, 73, 88, 133, 142, 151, 197, 326, 329, 334, 345, 346, 441, 480, 846, 860, 870
Gregory, John, maquinista, 333, 849
Gregory, Samuel C., representante de la U.S. Torpedo Company, 487
Griffith, vicecónsul EU en el Callao, 193
Grinishaw, W., fogonero, 855
Guacolda, lancha-torpedo, 390, 391, 392, 393, 394, 433, 434, 435, 458, 460, 463, 465, 466, 468, 469, 470, 477, 478, 548, 570, 572, 588, 608, 681, 682, 683, 685, 688, 689, 691, 700, 701, 703, 817, 819, 820, 821
Guadalupe, villa de Ica, 836
Guadiana, barca portuguesa, 20, 599, 601, 602, 603, 604
Guaina-Pisagua, bahía de, 46
Guajaras, L., grumete, 850
Guajardo, Luis, grumete, 236
Guajardo, guardiamarina, 639
Guano, 171, 217, 223, 224, 597, 599, 840, 842
Guano, compañía de, véase Peruvian Guano Company,
Guañape, islas, 607
Guarachiné, 613
Guardia, general, 620
Guardia Chalaca, 758
Guardia Urbana, 779
Guarnición de Marina, batallón, 210, 211, 234, 431, 433, 434, 688, 693, 694, 757, 758, 759, 855, 894
Guata, caleta de, 47, 79, 80, 83, 84, 85
Guatemala, 621, 622
Guayaquil, 51, 180, 181, 182, 184, 511, 592, 593, 598, 599, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 609, 610, 803, 808, 826
Guernica, Belisario, marinero, 251
Guerra, Antonio C. de la, capitán de fragata, 68, 189, 280, 382, 472, 847, 875
Guerra, N., espía chileno, 127
Guerra con España, 251, 450, 482
Guerra Martinière, Margarita, 897, 898, 899
Guerrero, Enrique, amanuense, 853
Guerrero, Martín, condestable, 236, 849
Guerrero, Miguel, soldado, 858
Guerrero Bacuñan, M., 832
Guerrico, Alberto A., cónsul del Uruguay en Londres, 527
Guevara, José, 327
Guice, Norman C., 623, 889
Gutiérrez, A., 851
Gutiérrez, Gustavo, corresponsal de *El Nacional*, 271
Gutiérrez, Ruperto, capitán de fragata, 853
Gutiérrez, teniente, segundo comandante de la *Covadonga*, 638
Gutres, Ricardo, marinero, 235, 850
Guzmán, José, grumete, 236, 850
Guzmán y Valle, Enrique, 20, 687

H

Haberes en la Armada, 232-238
Habich, Eduardo de, 411
Hamburgo, 526, 527, 541, 543, 544, 550, 551
Hamersly, L. R., & Co., 888
Hans, barca alemana, 631
Hansa, buque de guerra alemán, 306, 307, 381, 392, 393
Harper, E., cónsul del Perú en Río de Janeiro, 528, 529
Harris, George, artillero, 237
Harris, Josiah, fabricante de torpedos fijos, 432, 486, 501, 502, 572
Harris, Williams, 432, 501
Hartley, Alejandro, vicecónsul de Gran Bretaña, 795
Harvey, capitán, 484, 486
Hawai, 182
Haza, Antonio de la, comandante general de Marina, 77, 102, 103, 104, 127,188, 392, 403, 410, 488

Haza, Benjamín de la, alférez de fragata, 584, 657, 693, 699, 849, 892
Haza, Diego de la, capitán de navío, 403
Haza, Manuel Cosme de la, teniente primero, 289, 467, 468, 469, 683, 849
Heaton, Stephen, capitán de ingenieros, 504, 697, 698, 699, 702, 704
Henderson, Alejandro, carbonero, 238
Herbline, Charles, artillero, 236, 850
Hermida, Joaquín, secretario del cónsul chileno, 596
Hernández, Lucas, marinero, 236, 758, 850
Hernández, Miguel, sargento mayor, 211
Heros. Carlos de los, 73
Herrada, I., mayordomo, 849, 860
Herrada, M., 851
Herrera, Alejandro, coronel, 91
Herrera, Federico, doctor, 790
Herrera, M., cocinero, 860
Herrera, Manuel J., teniente, 80
Herrera, Sebastián, fogonero, 470
Herreshoff, botes-torpedo, 250, 332, 508, 509, 548, 608
Hidalgo, A., chileno, 595
Hidalgo, L., sargento 2º, 311
Hidalgo, Manuel, maquinista, 258, 854
Higgins, W., cónsul de Chile en Ecuador, 603, 605, 606, 608
Higginson, Elías, teniente segundo, 450
Higginson, Guillermo, subteniente, 212
Hill, John H., artillero, 237
Hillare, cabo, E, 439
Hilton Castle, vapor, 628, 631
Hobbart, Augusto Charles, 526
Honduras, 410, 621, 622
Hong Kong, 815
Honolulu, 723
Hormigas (de Tierra), isla de, 686
Hormigas de Afuera, isla, 222
Hornos, cabo de, 181, 624
Horta, M. H., corresponsal de *El Nacional*, 289, 292, 293, 294, 305, 306, 310, 316, 323, 324, 443, 444, 482, 565, 684, 695, 876, 894
Horwell, comandante del U.S.S. *Adams*, 677
Hospicio (Pisagua), 50, 67, 72, 74, 80, 84, 85, 117
Hospicio, Alto de, 47, 86
Houston, N. J., teniente, 699, 701, 702
Howaldt, Georg, constructor, 540
Howaldtswerke, astillero de Kiel, Alemania, 538
Hoyos, Carlos, artillero, 237
Hoyos, Carlos, condestable, 850, 857
Huacho, 182, 217, 222, 223, 227,228, 289, 597, 606, 607, 636, 735, 803
Huamachuco, batalla de, 796
Huamanchunga, F., marinero, 855
Huanay, transporte, 52, 53, 54, 57, 58, 59
Huancavelica, 833
Huanchaco, 804
Huanillos, caleta, 32, 45, 113, 846
Huantajaya, 72
Huapalla, Eleodoro, 327
Huapaya, Demetrio, grumete, 236, 850
Huaraz, 227, 788
Huarmey, caleta, 607, 863
Huasacachi, 794
Huáscar, monitor, 18, 25, 27, 29, 36, 38, 87, 90, 169, 211, 217, 218, 223, 231, 232, 235, 236, 237, 238, 247, 248, 249, 250, 253, 254, 255, 256, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 272, 294, 302, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 316, 317, 322, 323,324, 329, 331, 334, 345, 346, 374, 390, 392, 413, 416, 418, 420, 421, 422, 423, 426, 428, 429, 435, 436, 437, 438, 441, 442, 444, 445, 448, 449, 450, 472, 478, 496, 498, 501, 502, 503, 504, 514, 515, 517, 520, 521, 526, 530, 531, 549, 554, 560, 561, 565, 566, 572, 586, 588, 616, 688, 689, 691, 692, 695, 702, 785, 806, 817, 819, 821, 829, 836, 860, 887
Huatacondo, valle, 75, 844
Huaura, islas del grupo de, 607
Huertas, José B., coronel, 420, 705
Huertas, Juan B., teniente coronel, 412, 413, 450

Hughes, Tomás W., maquinista, 238, 272, 333
Hugon, buque francés, 60, 82
Huker, coronel, 736
Hull, 626, 627
Humay, 834
Huneuus, ministro, 40
Hurlbut, Stephen, 784, 786, 787
Hurtado, L., teniente, 212
*Hussard, b*uque de guerra francés, 306, 307, 372, 381, 696

I

Ibarra, Juan, coronel, 790
Ica, 34, 68, 187, 344, 374, 375, 376, 377, 469, 728, 731, 833, 836, 837, 838, 839
Idiáquez, Alejandro, cónsul del Perú en Amberes, 626, 627
Idiáquez, Pablo, 75
Idoña, José, practicante, 414
Iglesias, Lorenzo, coronel, 475
Iglesias, Miguel, 198, 278, 320, 340, 411, 495, 496, 601, 653, 657, 675, 727, 734, 736, 743, 744, 745, 775, 787, 791, 793, 796, 893
Igreda, Eduardo, marinero, 236, 851
Ilabaya, 342
Ilo, puerto, 18, 28, 31, 44, 112, 149, 150, 153, 186, 216, 217, 219, 220, 221, 222, 223, 241, 242, 243, 244, 245, 254, 255, 267, 268, 269, 272, 276, 279, 313, 315, 335, 373, 390
Imperio Alemán, 320, 671
Inclán, José Joaquín, coronel, 354, 355, 357, 358, 360
Independencia, bahía, 106, 137, 139, 217, 223, 282
Independencia, fragata, 28, 29, 211, 231, 247, 369, 481, 514
Independencia, lancha peruana, 394, 395, 407, 406, 431, 432, 455, 456, 457, 458, 460, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 476, 480, 482, 485, 555, 564, 590, 610, 707, 758, 818, 819, 820, 880
Independencia, vapor, 607
India, 528
Infantes, Julián marinero, 251
Inglaterra, 40, 112, 164, 169, 247, 271, 282, 505, 525, 531, 542, 547, 551, 553, 589, 626, 655, 676, 678, 702, 847
Iquique, 17, 22, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 35, 37, 38, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 91, 97, 99, 100, 101, 102, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 122, 132, 141, 153, 161, 167, 172, 178, 207, 216, 232, 245, 253, 263, 268, 337, 374, 381, 382, 425, 426, 476, 537, 543, 544, 548, 551, 844, 847, 870, 876
Iriarte, Patricio, capitán de fragata, 403, 585, 589, 591
Irigoyen, véase Yrigoyen Iruyo, Pedro, cirujano
Iruyo, Pedro, 857
Isabel, lancha a vapor, 608
Islas guanera, 224
Islas Viejas, 293
Islay, provincia de, 140, 218
Islay, puerto, 35, 123, 223, 275, 276, 277, 278, 280, 293, 715, 808, 809, 810, 875, 898
Islay, vapor, 605
Isluga, vaporcito, 605, 606, 607, 608, 829
Italia, 112, 225, 282, 320, 380, 398, 442, 511, 525, 526, 527, 529, 655, 720, 774, 847
Itata,transporte, 52, 53, 54, 57, 58, 62, 66, 112, 222, 245, 268, 350, 356, 358, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 714
Ite, caleta, 35, 222, 223, 243, 343
Ito, almirante, 553
Iturdeu, capitán, 357
Iturralde, Mateo, secretario de Estado de Panamá, 602, 611
Iturrizaga, Augusto, practicante, 414
Iturrizaga, Manuel C., grumete, 235, 850
Ives, Esteoso, carpintero, 237
Izarnótegui, Agustín, doctor, 413
Izcue, José Rafael de, ministro de Hacienda, 30, 487, 488

J
Jaimes, Julio L., 641
Jamaica, 592
Jamata, 794
Janequeo, lancha-torpedo, 268, 269, 390, 391, 392, 393, 433, 434, 458, 460, 465, 466, 468, 469, 470, 477, 478, 479, 480, 485, 553, 554, 555, 590, 817, 819, 820
Japón, 522, 551, 567
Jara, Carlos A. de la, 879
Jara, Ladislao de la, 790
Jara Almonte, Juan, coronel, 550, 551, 887
Jaspampa, 68, 71, 72, 73, 80
Jauja, 787
Jayo, Jorge, herrero, 855
Jentschura, Hansgeorg, 887
Jerez de la Frontera, 329
Jesús, Francisco, contramaestre, 284
Jewell, vicecónsul británico, 116, 848
Jiménez (alias Huacullani), José Manuel, comisario de Ilo, 149, 150
Jiménez, José J., prefecto del Cuzco, 329
Jimeno, Antonio, teniente primero, 688, 690, 691, 692, 694, 695, 696
Joaquín, Antonio, fogonero, 858
Johnson, Carlos, grumete, 851
Jones, John Paul, 29
Jonson, Carlos, grumete, 237
Julca, S., sargento, 439
Jung, Dieter, 887
Junín, caleta, 17, 37, 38, 40, 41, 45 (descripción), 47, 57, 58, 60, 62, 66, 67, 73, 80, 83, 85, 100
Junín, plan de, 40, 41

K
Keegan, J., *A.*, 868
Kerr, señor, 697
Key, Francis Scott, 895
Kiel, 538, 540, 543, 544, 546, 547
Kielder Castle, vapor, 413, 627, 630
King, Adolfo, capitán, 366
Kingston, Jamaica, 537
Kolgalman, señor, 526
Kosmos, Cía. alemana, 109, 207, 631
Kriamche, Nicolás, contramaestre, 238, 849

L
La Barreda, capitán, 759
Labrano, comodoro, de la Armada italiana, 772, 774
La Capilla, 294
Lackawanna, buque de guerra norteamericano, 510, 580, 695, 696, 699, 781, 785, 782, 783, 821, 897
La Cotera, Manuel Gonzales de, general, 34, 104, 105, 158, 159, 160, 163, 174, 175, 183, 187, 188, 191, 193, 195, 196 (Manifiesto a la Nación), 524, 530, 534, 870
La Cour, Alfred de, 526, 537, 538, 540, 541, 542, 883, 887
La Estrella de Panamá, 623
La Fuente, Pedro, coronel, 412, 450, 705
La Fuente, Julio, coronel, 705
Lagos, Pedro, general chileno, 244, 277, 342, 358, 378, 753
Lagunas, 47
Laird, hermanos, de Liverpool, Inglaterra, 514, 515, 884
La Libertad, 804, 805
La Lisera, 294, 305
Lama, O., aspirante, 849
Lama, Tomás, guardiamarina, 859
Lama, Tomás, ministro residente en los países de Centroamérica, 619, 620, 621, 622
Lamar, transporte, 52, 53, 54, 57, 58, 92, 160, 161, 275, 383, 561, 562, 569, 588, 635, 685
Lamarte, José, 327
Lambayeque, 217, 227, 718, 804, 898
Lambert, Henry, 542, 543, 544, 545, 546, 548
Lanchas Herreshof, 488
Lanchas-torpedo, 624
Landa, Luis, carpintero, 238, 860
La Noria, 27, 37, 38, 44, 48, 73
La Oroya, 426

La Paz, 39, 144, 146, 342, 343, 344, 813
Lapeyrouse, Eduardo de, vicecónsul de Francia, 116, 848
La Puente, 116
La Puerta, Luis, 25, 28, 30, 31, 34, 35, 47, 68, 73, 75, 76, 78, 90, 98, 104, 105, 111, 112, 124, 140, 141, 142, 154, 155, 157, 160, 175, 176, 179, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 195, 486, 488, 537, 616, 868
La Punta, Callao, 418, 421, 430, 436, 582, 587, 688, 697, 700, 706, 879
Lara, Enrique, coronel, 507
Lara, Federico, Superintendente de la Factoría naval de Bellavista, 231,
Lara, M., soldado, 851
La Rinconada, 21, 731, 736
Larrañaga, Federico, 20, 592, 593, 594, 595, 596, 599, 600, 601, 602, 605, 608, 610, 623, 889
Larrea, Arnaldo, teniente primero, 293, 310, 311, 327, 391, 392, 408, 510, 610, 611, 612, 613, 614, 617, 618, 619, 621, 622, 623, 624, 859
Larzon, O., fogonero, 851
Las Carpas, en las cercanías de los restos del ex-*Wateree*, 258
Lasarte, Rochi y Francesca, 363
La Torre, Elías, coronel, 412, 430, 705
Latorre, Juan José, capitán de navío, 57, 111, 112, 113, 306, 307, 309, 310, 313, 315, 330, 331, 332, 357, 366, 609, 653, 655, 656, 663, 664, 668, 669, 670, 671, 673, 685, 686, 690, 696, 876, 892, 893
La Torre Roncal, Mariano, alférez de fragata, 403
Laura, Alejo, cocinero, 858
Laura, balandra norteamericana, 468, 599
Laurie, James, maquinista, 859
Lautaro (ex *Princesa Luisa*), 41, 691, 692, 701, 702
Lavalle, José Antonio de, ministro de Relaciones Exteriores, 528, 529, 628, 629, 839, 842
Lay, señores, 496
Layseca, Manuel, coronel, 69
Layseca, M., subteniente, 212
Le Dantec, capitán de fragata de la Marina de Chile, 629, 631, 632, 889
Lecca, Eduardo, subteniente de artillería, 263
Lefebre, señor. 622
Legión de Mérito, 346, 471
Leguía, Carlos A., guardiamarina, 258, 370, 854
León, Dámaso, grumete, 237
León, Francisco, teniente primero, 683
León, José Ignacio, cirujano, 473
León, José María, guardián, 251
Leonard, Williams, condestable, 237, 238
Lepiani, Juan, 360
Leroy, Víctor, armero, 855
Lesseps, Fernando de, 623
Letelier, 337
Lewer, Henry, maquinista, 238, 860
Lewis, J. G., 618
Leyva, Segundo, coronel, 242, 335, 343, 374, 375, 736
Lieja, 632
Lillo, Eusebio, 388, 392, 781, 784
Lilly Grace, barca, 410
Lima, 18, 21, 24, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 68, 70, 71, 78, 87, 89, 92, 93, 98, 99, 101, 108, 111, 114, 117, 118, 140, 142, 143, 144, 147, 148, 150, 154, 155, 157, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 168, 170, 181, 183, 186, 189, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 200, 202, 204, 207, 219, 222, 240, 242, 244, 247, 263, 264, 266, 273, 290, 318, 332, 335, 337, 342, 344, 346, 349, 367, 374, 375, 377, 379, 383, 385, 386, 388, 398, 399, 403, 404, 415, 415, 419, 421, 429, 443, 447, 451, 452, 453, 454, 460, 469, 473, 474, 475, 478, 486, 487, 502, 503, 513, 517, 525, 528, 529, 538, 540, 547, 548, 549, 550, 555, 556, 563, 565, 566, 567, 571, 575, 578, 589, 591, 592, 593, 607, 608, 610, 613, 614, 617, 618, 623, 636, 637, 639, 640, 642, 643, 645,

646, 648, 649, 650, 652, 655, 656, 657, 661, 664, 671, 674, 685, 699, 702, 706, 709, 717, 720, 722, 723, 724, 726, 728, 732, 733, 736, 738, 744, 745, 759, 760, 762, 769, 770, 771, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 781, 788, 793, 804, 806, 813, 822, 824, 833, 836, 842, 843, 845, 846, 871, 889, 890, 891, 893, 896, 897
Lima, crucero, 547, 548
Lima, defensa de, 592
Lima, lancha a vapor, 448, 477, 478, 564, 570, 578, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 587, 588, 589, 590, 591, 707, 711, 758, 819
Lima, ocupación, 540, 547, 550, 610, 613, 623, 706, 722, 726, 732, 738, 744, 745, 759, 771, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 793, 806, 824, 896
Lima, vapor de la P. S. N. C., 100, 139, 141, 154
Limarí, transporte, 52, 53, 54, 57, 58, 60, 61. 63, 276, 352, 358, 369
Limeña, vapor transporte, 140, 174, 182, 217, 226, 227, 228, 234, 237, 273, 289, 291, 292, 383, 384, 385, 386, 394, 438, 439, 441, 444, 445, 450, 467, 469, 549, 554, 568, 584, 613, 622, 681, 682, 706, 707, 760, 769, 818
Lino, Juan, mecánico, 251
Lira, Máximo R., secretario del ministro Sotomayor, 275, 278, 775
Lisle, Rudolph de, 322, 323, 332, 393, 404, 418, 426, 455, 463, 673, 738, 741, 748, 751, 762, 769, 772, 798, 801, 878, 893
Liverpool, 514, 625, 626, 816, 815
Livia, I. R., armero, 860
Livingstone, D., marinero, 855
Llanos, Eduardo, 116
Llosa, Francisco, 794
Llosa, Luis, 794
Lluta, río, 353, 357
Loa, 48
Loa, río, 27, 118, 839
Loa, transporte armado, 20, 44, 52, 53, 57, 58, 60, 61, 63, 113, 128, 132, 139, 182, 216, 217, 223, 228, 245, 273, 282, 307, 356, 357, 369, 370, 371, 376, 386, 387, 390, 410, 414, 418, 425, 429, 436, 553, 554, 555, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 572, 582, 634, 635, 644, 651, 669, 676, 820, 821, 888
Loaiza, Víctor, 79, 80
Loayza, Aníbal, maquinista, 258, 854
Loayza, Isidro, carbonero, 858
Lobos, caleta, 113, 399
Lobos de Afuera, 217, 282, 449, 597, 599
Lobos de Tierra, 282
Lobos, islas, 390, 449, 549, 715
Locumba, pueblo, 342, 375, 719
Locumba, río, 222
Locumba, valle, 35
Lofstrom, William L., 897
Logan, Cornelius A., 21, 790, 791, 796
Lomas, caleta, 218,
Londres, 102, 503, 512, 513, 514, 517, 518, 527, 538, 539, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 550, 552, 625, 627, 628, 676, 678, 679, 723, 734
Longoria, José, teniente coronel, 412, 450, 705
Lontué, *vapor* de la P.S.N.C., 150, 338, 395, 605
López, I., soldado, 440
López, Jacinto J., 601, 610, 613, 624, 631, 889
López, Julián M., 75
López, Melchor, carbonero, 238, 851
López, señor de Buenos Aires, 792
López, Simón, 327
López Hurtado, P., 327
López Lavalle, Ramón, general, prefecto de Tarapacá, 68, 69, 70, 73,111, 112, 114, 168, 374, 382, 472
López Martínez, Héctor, 877
Los Ángeles, cuesta de, 220
Low Walker, Inglaterra, 551
Loyola, Juan, 424
Luer, Carlos condestable, 855

Luna G. P., Julio A., 868, 870, 871
Luna Vegas, Emilio,
Lurín, 608, 655, 656, 729, 730, 731, 733, 735, 892
Luxor, vapor alemán, 207, 383
Lynch, Luis, comandante del *Angamos*, 390, 526, 542, 546, 547, 551, 552, 561, 573, 578, 582, 588, 606, 607, 608, 638, 641, 714, 718, 719, 731, 734
Lynch, Patricio, capitán de navío, 21, 36, 52, 53, 54, 57, 61, 113, 114, 115, 116, 277, 324, 337, 344, 374, 609, 649, 712, 713, 715, 801, 804, 812, 813, 824, 825, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 836, 837, 876, 897, 898, 899

M

MacCarthy, Charles, condestable, 238
MacCarthy, James, fogonero, 238
Macedo, José M., doctor, 414
Mac Iver, David, 41, 114
Macri, Constantino, guardián, 236, 238, 849
Madan, teniente de la Real Marina inglesa, 271, 393, 404, 416, 425, 567, 689, 875, 878, 879, 888, 894, 896
Madrid, 302, 525, 699
Magallanes, corbeta, 36, 41, 52, 53, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 110, 150, 222, 223, 254, 255, 256, 257, 260, 261, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 351, 356, 357, 376, 390, 413, 574, 588, 603, 699, 811
Magallanes, estrecho de, 624, 628, 812, 815, 816
Magdalena, gobierno de la, 780, 786, 793
Magdalena, pueblo de la, 398, 780, 786, 793
Mairongo, José guardián, 854
Maldonado, Alcibíades, maquinista, 258, 854
Maléndez, C, 855
Malinowski, E., 593
Manabita, goleta, 606, 610
Manco Cápac, monitor, 18, 19, 22, 151, 152, 181, 229, 234, 240, 245, 246, 247, 248, 249, 256, 258, 259, 261, 262, 263, 265, 266, 267, 269, 271, 280, 285, 303, 305, 306, 307, 308, 309, 311, 315, 318, 319, 320, 321, 322, 324, 325, 347, 348, 350, 356, 357, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 376, 377, 382, 429, 523, 536, 854, 872
Manoguin, B., marinero, 850
Manrique, Guillermo grumete, 237
Manriquez, G. A., grumete, 850
Mansilla, H., capitán, 212
Mantilla, Demetrio, sargento mayor, 450
Manzanares, Miguel, 806
Manzanares, secretario de Montero, 263
Manzano, encuentro del, 21, 731
Mar Negro, 528
Mar, Ignacio del, 85
Mar, J. M., teniente, 212
Maranhense, buque, 627, 628, 630, 631
Marañón, pontón-escuela, 283, 394, 423, 433, 435, 441, 497, 498, 555, 579, 589, 711, 760, 769, 820
March, cónsul británico, 675, 816, 898
Marconi, Eduardo, fogonero, 238
Marem, E., cabo, 851
Mariani, L., 636
Mariátegui, Leandro, capitán de fragata, 403, 468, 661
Marin, E., comandante italiano, 255, 256, 257, 258, 260, 261, 262, 264, 875
Mariño, M., cabo, 860
Markham, Sir Clements R., 380, 381, 386, 510, 877, 878, 880
Márquez, L. E., cónsul general del Perú en Panamá, 592, 593, 594, 614, 620, 623
Márquez, de las fuerzas del ejército, 556
Márquez, loma en la ribera izquierda de la desembocadura del Chillón, 557
Marquina, comandante, 433
Marroquier, Benito, marinero, 235

Marticorena, José, ingeniero, 482
Martin, José Carlos, 133, 870
Martínez, Arístides, teniente coronel, 219, 220, 221
Martínez, Cleto, capitán, 365, 366
Martínez, Diego, fogonero, 470
Martínez, Eloy, 75
Martínez, Felipe, doctor, 414
Martínez, Ignacio, carpintero, 236
Martínez, M., ministro chileno en Londres, 545, 546, 552, 553
Martínez, Manuel, mayor, 246
Martínez, Manuel, portero y conductor, 213
Martínez, P., teniente, 561, 855
Martínez, prefecto de Ica, 374, 375
Martínez Chávez, Demetrio, buzo peruano, 647
Martínez Chávez, Pablo, buzo peruano, 647
Mary, barco, 610
Mass, Pedro, coronel, prefecto de Ica, 836
Masías, coronel, 32
Mason, Theodorus Bailey Myers, 332, 404, 426, 566, 699, 821, 877, 878, 879, 888
Matarani, caleta, 275
Matías Cousiño, 52, 53, 54, 57, 58, 65, 245, 272, 294, 306, 307, 322, 390, 418, 429, 588, 692, 876
Matos, Federico E., alférez de fragata, 443
Maturana, Francisco, grumete, 648
Maturana, Marcos, general, 725, 775
Maúrtua, Víctor M., 633, 889
Mayro, buque neutral, 458, 469
Mayuro y Calderón, José, tenedor de libros, 213
Mazorca, isla, 228
Mcclellan, G. B., 886
McDonald, Gilbert, constructor Naval, 334
McDonald, John, cabo de mar norteamericano, 469
McInnes, James, maquinista, 333
McMahon, Samuel, maquinista, 238, 333, 505
McKeffery, Miguel, 851
Medina, Alberto, grumete, 236
Medina, Eleuterio, marinero, 469
Medina, Eulogio, fogonero, 236, 851
Medina, F. A., comandante del resguardo de Antofagasta, 116
Medina, José I., 424
Medina, M., marinero, 439
Medrano, P., carbonero, 855
Meiggs, Enrique, 183, 808
Mejía, caleta, 124, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 281, 810
Mejía, F., sargento, 855
Mejía, Manuel, maestro de víveres, 858
Mejillones, 35, 37, 44, 45, 48, 53, 54, 57, 71, 72, 75, 97, 846
Melgar, Abraham, 837
Melgar, Mariano, capitán de fragata, 337
Melgar, Pedro, coronel, prefecto de Tarapacá, 28, 225
Mello e Alvim, Julio H. de, encargado de Negocios del Imperio del Brasil en Lima, 383
Melo, Rosendo, 264, 281, 286, 305, 393, 394, 431, 443, 637, 872, 875, 876, 878, 879, 880, 888
Memphis, vapor, 109
Menacho, A., 639
Mendel, A., cargador, 439
Méndez, Abel, prefecto, 149, 150
Mendez, S., soldado, 856
Méndez Núñez, 415
Mendiburu, Manuel, ministro, 486, 488, 489, 491, 511, 512, 514, 515, 526, 528, 529, 534, 721, 723
Mendoza, vapor, 293, 605, 606, 608
Mendoza, Aquiles, 28
Mendoza, J., soldado, 856
Mendoza, M., marinero, 855
Meneses Otero, F., cónsul del Perú en Guayaquil, 603, 609
Merriam, J. W. cónsul de los Estados Unidos y decano del cuerpo consular, 381, 848
Mesa, Abel, ex guardiamarina, 403
Mesa, Emilio, subteniente, 857
Mesones y Burga, Jose Antonio, maquinista, 657, 658, 683, 686, 857, 894

Mess Ondyck, 525
Meteoro, pontón-escuela, 394, 423, 760, 769
México, 524, 884
Meza, Ismael, teniente segundo, 108, 246
Michell, Williams, herrero, 238
Mifflin, Carlos, alférez de fragata, 451, 472
Mickel, Peter, 887
Milla Batres, Carlos, 25, 185, 782, 783, 784, 868, 869
Miller, Carlos, mecánico, 116, 117, 251
Miraflores, 21, 398, 399, 657, 658, 661, 663, 664, 665, 724, 731, 733, 735, 738, 744, 745, 746, 751, 753, 757, 758, 759, 760, 769, 774, (bahía):880, 881; 891 (villa), 892
Miranda, Demetrio S., 834, 835, 837
Miranda, Ricardo, practicante, 414
Miró Quesada, José Antonio, 179, 623
Miró Quesada, Gregorio, capitán de navío, 408, 517, 523
Mispireta, César, practicante, 414
Mitchell and Co. Ltd., 551
Mogollón, F., fogonero, 855
Molina, comandante, 315, 331
Molina, Francisco marinero, 251
Molle, 29, 37, 44, 71, 110, 111, 114, 844
Molle, Alto de, 48
Mollendito, playa pequeña con fondeadero para embarcaciones menores, 273, 275
Mollendo, puerto, 18, 21, 35, 92, 100, 106, 108, 109, 123, 124, 132, 137, 138, 139, 140, 143, 148, 150, 159, 161, 163, 188, 207, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 242, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 287, 293, 318, 319, 320, 324, 335, 339, 370, 373, 374, 379, 381, 385, 390, 399, 528, 785, 786, 803, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 875, 897, 898
Mollineas, J., grumete, 850
Mollinedo, Juan, grumete, 236
Monar, Cristóbal, telegrafista, 357
Moncada, F. M., marinero, 855
Mondragón, Maximiliano, marinero, 469
Monroe, Alejandro, fogonero, 236
Monroe, doctrina, 40
Monserrate, estación de, 656, 657, 661
Montalvo, Antonio, cocinero, 235, 850, 860
Montalvo, P., 440
Montalvo, R., 440
Montani, Alejandro, 844
Montani, Gustavo, paisano voluntario, 357, 368
Montero, José, fogonero, 291
Montero, Lizardo, 21, 89, 92, 93, 94, 100, 108, 114, 123, 135, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 187, 193, 209, 220, 241, 242, 243, 244, 247, 252, 254, 255, 257, 263, 265, 267, 271, 308, 318, 319, 320, 321, 324, 332, 341, 342, 343, 344, 347, 351, 353, 354, 375, 376, 540, 542, 546, 567, 617, 727, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 794, 795, 869, 871, 897
Montero, Manuel, practicante, 413
Monterrico Chico, 724, 762
Monterrico Grande, 735
Monterroso, teniente, 639
Montes, A., grumete, 850
Montes, Manuel, grumete, 235, 850
Montevideo, 530, 816
Montjoy, cónsul norteamericano en Lambayeque, 217
Montoya, Pedro, 430
Montt, Jorge, capitán de fragata, 217, 275, 451, 597, 606, 635
Montúfar, M., cabo, 855
Moquegua, 19, 21, 141, 149, 150, 159, 186, 216, 220, 221, 241, 242, 244, 245, 254, 273, 280, 293, 339, 340, 341, 342, 371, 372, 374, 719, 785, 794
Moquegua, campaña de, 18, 387, 389
Mora, Ernesto, aspirante, 688
Mora, Juan de, guardia marina, 291, 350
Moraga, C. E., comandante de la *Pilcomayo*, 635, 638, 667

Moral V., C., secretario de la Legación de Chile en París, 626
Moralea, M. marinero, 850
Morales, Daniel, cabo, 858
Morales, Higinio, alférez, 80
Morales, José, carbonero, 236
Morales, José, matriculado, 557, 560
Morales, José Hilario, buzo, 238
Morales, Juan C., soldado, 433
Morales, Manuel, grumete, 237
Morán, E., grumete, 850
Morán, Guillermo, cónsul del Perú en Hull, 625, 626
Morán, J. de Dios, carbonero, 855
Morante, José A., guardiamarina, 457, 483
Morante, T., teniente, 439, 440
More, Juan Guillermo, 246, 247, 249, 263, 265, 271, 321, 354, 355, 358, 360, 365, 366, 368, 369, 377, 385, 386, 568
Moreno y Maíz, capitán, jefe de una guarnición, 149, 474
Moreno, F., 661, 662, 665, 892
Mores, J., grumete, 851
Morgues, Pedro, voluntario, 857
Mori Ortiz, Manuel E., coronel, 472
Morochucos de Cangallo, 753
Morro Carretas, 293
Morro Solar, Chorrillos, 656, 662, 665, 666, 724, 736, 743, 744, 755, 863, 890 (y caleta)
Morro, Antonio, guardián, 238, 849
Mowe, barca alemana, 631
Moyobamba, 458
Muelle y Dársena del Puerto del Callao, compañía del 21, 679, 815, 817, 825, 827, 828
Mulgrew, Juan H., guardiamarina, 151, 257, 305
Muller, H., artillero, 855
Muñoz, Alejandro G., capitán de navío, 516, 517, 518, 521, 525, 527, 528, 529, 530, 538, 539, 541, 615, 616, 883
Muñoz, Enrique, amanuense, 853
Murga, coronel, 74
Murgado, Manuel, herrero, 857
Murieta, Vicente, 424
Murray, Alfredo, 647
Museo Naval del Perú, 647, 890

N

Nacarino, Fermín, mayor, 246, 358
Nafarrate, R., maestre de víveres, 860
Nalvarte, Arturo A., 698
Nalvarte, F., 440
Nantes, 290
Napoleón, 29, 51
Nash, Guillermo Juan, capitán, 503, 504
Navarrete, Aureliano, artillero, 858
Navarrete, Estanislao, grumete, 858
Navarro, J. A., sargento mayor, 662, 665, 892
Navarro, Melchor, 834
Negreiros, Constantino, 644, 646, 647
Nelson, Horacio, almirante, 326
Neto, Benito, 93, 146, 415, 421, 422, 423, 429, 443, 446, 563, 565, 879, 880
Newcastle, 514, 550, 551
Newcastle-on-Tyne, puerto, 627, 628
Newton, I., ingeniero, 886
Nicaragua, 530
Nieto, Pedro P., coronel, 95
Nieto Vélez, Armando, S. J., 897
Nikel, 29
Nilsson, Oloff, despensero, 855
Nimitz Ch, W., 883
Niño, coronel, 60
Niño, Emiliano oficial 3º del Cuerpo Político, 853
Nodder, capitán, 606
Nodon, Eugenio, artillero, 235, 850, 858
Noé, Gavino, fogonero, 235, 860
Noel, Zenobio, tripulante, 424
Noriega, R., sargento, 851
Norrea, A., grumete, 850
Novoa, Jovino, 788, 839, 842
Noya, Leopoldo, amanuense, 213
Nueva Granada (hoy Colombia), 611
Nueva Jersey, Estado de, 884, 886, 887
Nueva York, 180, 184, 427, 492, 505, 508, 510, 522, 528, 529, 533, 534, 535, 536, 594, 618, 620, 702, 884, 887
Núñez del Prado, doctor prefecto, 144

O
Oben, L., artillero, 850
Ocega, Carlos marinero, 251
Ochoa, José Vicente, 89, 90, 144, 177, 869, 871
Ocoña, quebrada de, 139, 336
Ocoña, río, 877
O'Donovan, Ricardo, teniente coronel, 354, 357, 358, 360, 365
Odría, Alejandro, cabo, 858
O'Higgins, corbeta chilena, 20, 44, 52, 53, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 66, 67, 110, 137, 138, 139, 140, 151, 207, 216, 217, 219, 222, 223, 273, 275, 276, 390, 425, 436, 437, 438, 440, 441, 451, 452, 503, 555, 556, 561, 562, 569, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 596, 597, 598, 604, 606, 607, 635, 700, 701, 702, 714, 755, 879, 880, 888
Olirman, comerciante, 600
Oliva, M., farmacéutico, 860
Olivera, Luis, guardiamarina, 556
Olson, G., artillero, 855
Ondarza, Abdón S., oficial mayor de la secretaría general de Daza, 146
Ontaneda, Juan M., teniente segundo, 387, 448, 467, 477, 479, 574, 582, 681, 683
Onward, buque de guerra, 398
Oquendo, playa, 556, 557
Orbegoso, Luis José de, 814
Orbegoso, Nemesio M., ministro de Gobierno Y Policía, 198, 201, 501, 502
Orbegoso, Serapio, 727
Orella, Manuel J., capitán de corbeta, 606, 607, 635
Orellana, Anacleto, grumete, 237, 850
Oroya, baños de la, 576
Oroya, transporte, 135, 159, 177, 189, 234, 236, 272, 286, 289, 292, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 348, 384, 387, 392, 393, 394, 406, 423, 426, 427, 434, 438, 439, 441, 445, 450, 457, 490, 548, 549, 583, 584, 585, 590, 613, 622, 706, 707, 760, 769, 818, 820, 877
Orrego, Augusto, capitán de ingenieros, 275
Ortega, Eudoxio H., 873
Ortega, J., fogonero, 855
Ortiz, jefe comandante, 59
Ortiz, Juan, marinero, 236, 850
Ortiz Sotelo, Jorge, 896
Ortúzar, S., soldado, 440
Oruro, 146, 147
Osborn, Thomas A., ministro EU en Chile, 39, 40, 100, 101, 217, 225, 226, 781, 783, 786, 869, 872
Osborne, J., fogonero, 851
Osma, J. de, general, 107, 190
Osorio, P., sargento, 855
Ostolaza, Mariano, 414
Otoya, Ezequiel, capitán de navío, 227, 228, 229, 385, 386, 441
Otoya, Juan F., teniente segundo, 585, 857
Otoya, T. G., teniente primero, 849
Otoya, Tomás, teniente, 366
Outram, casa de, 85
Oviedo, Juan Francisco, 788, 790
Oviedo, S., artillero, 855
Oyague, Decio, teniente segundo, 639, 643, 644, 645, 646, 647
Oyague, L., subteniente, 212
Oyague, Leopoldo, 443
Oyanguren, Enrique, sargento mayor, 759

P
Pabellón de Pica, 28, 32, 35, 45, 113
Pacasmayo, 226, 606, 803, 804
Pacay, caleta, 130
Pacay, punta, 124
Pachía, 719
Pachica, 112
Pachiza, pueblecito, 91
Pachingo, M., grumete, 850
Pachitea, pontón, 406, 433, 554, 574, 575, 577, 579
Pacific Steam Navigation, 594, 622, 625, 631
Pacífico, océano, 23, 40, 42, 43, 70, 86, 276, 278, 304, 368, 429, 513, 519, 530, 536, 569, 626

Pacocha, 18, 124, 137, 139, 161, 163, 216, 219, 220, 221, 223, 242, 243, 244, 245, 254, 255, 267, 268, 269, 272, 279, 346, 347,373, 390, 876
Pacocha, combate de, 346, 472
Países Bajos, 795
Paita, puerto, 21, 182, 183, 217, 390, 449, 469, 470, 597, 598, 599, 604, 607, 608, 618, 714, 718, 803, 804, 806, 807, 808, 814
Paita, vapor de la P.S.N.C., 174, 180, 182, 185, 627
Palacios, Enrique, 345, 346
Palacios, Federico, 430
Palacios, Manuel, capitán del puerto del Callao, 189, 422, 423, 484, 486, 709, 711
Palacios, Samuel, capitán de navío, 133, 679
Palacios Rodríguez, Raúl, 548
Palca, 375
Palitano, M., corneta, 851
Palomino, L., cabo, 856
Palomino, P., soldado, 440
Palomino, V., cantinera, 440
Palo Seco, ingenio de la hacienda El Puente, 716
Pampa Grande, 732
Panamá, 20, 24, 30, 106, 174, 180, 183, 216, 240, 241, 328, 332, 333, 335, 390, 398, 400, 401, 410, 427, 448, 449, 492, 508, 510, 522, 523, 547, 548, 549, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 613, 614, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 625, 629, 702, 703, 791, 803, 804, 808, 814, 815, 816
Panama Star and Herald, 624
Panchingo, Manuel, grumete, 236
Pando, José Manuel, teniente coronel de Bolivia, 106
Panizo, Arnaldo, coronel, 256, 319, 321, 876
Panizo, Federico, ministro de Justicia e Instrucción, 198, 206, 242
Panizo y Zárate, Juan Manuel, 834
Panta, Miguel marinero, 858
Pantoja, L., calafate, 860
Pape, H., carbonero, 851
Paquete de Maule, 52, 53, 57, 58, 59, 374
Paracas, bahía de, 834
Paracas, caleta de, 728
Pardo de Zela, 217
Paredes, I., soldado, 856
Paredes, Manuel, soldado, 692, 693, 694
Paredes, Simón G., 525, 616
Paricota, 227
París, 184, 513, 521, 524, 525, 527, 533, 537, 538, 550, 615, 616, 626
Parkes, Oscar, 883
Parma, Luis marinero, 251
Parodi Revoredo, Daniel, 897
Pasamayo, cerro, 636
Pasamayo, puente, 889
Pascacio, Pedro, soldado, 858
Pastor Dávila, Justo, 727, 753
Patillos, 32, 35, 37, 38, 44, 45, 47, 110, 113, 117
Patiño y Samudio, R., 327
Pativilca, 735
Patrón, M., teniente, 212
Paucarpata, 795
Paulliac, O., 503
Pauncefote, Sir Julian, subsecretario de Estado para Asuntos Exteriores, 550
Paz, Germán, capitán de corbeta, 354, 357, 360, 369
Paz, señor de Buenos Aires, 792
Paz Soldán, Carlos, director de Telégrafos del Estado, con la Secretaría de Gobierno, 437
Paz Soldán, Francisco, ingeniero, 410
Paz Soldán, Mariano Felipe, 43, 46, 90, 91, 92, 114, 133, 148, 154, 184, 187, 190, 194, 214, 242, 243, 305, 335, 341, 342, 343, 344, 399, 400, 415, 644, 646,648, 650, 656, 707, 716, 717, 732, 735, 736, 743, 771, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 875, 876, 877, 878, 889, 890, 895, 896
Pazos, ministro de Hacienda, 489

Pedraza, A., cabo, 856
Pejovés, capitán, 468
Penagos, Matías, 834
Penguin, buque de guerra inglés, 562, 566
Pensacola, buque de guerra EU, 115
Peña, Ezequiel de la, coronel, 81, 86
Peña, Julio Guillermo, capitán de corbeta al mando del *Loa* 218, 222, 390, 560, 561, 561, 567
Peña Blanca, abra, 47
Peña Grande, 73
Pepino El Breve, 158
Pérez, E., sargento, 855
Pérez, Gregorio, capitán de fragata, 403, 412, 486
Pérez, J., grumete, 851
Pérez, J., soldado, 851, 856
Pérez, J. A., doctor, 265
Pérez, Jacinto, 308
Pérez, José Miguel, capitán, 759, 760
Pérez, Manuel, marinero, 235
Pérez, R., Cirujano, 849
Pérez, Tomás, teniente segundo, 260, 261, 263, 266
Perú, 18, 23, 24, 25, 32, 33, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 45, 51, 67, 77, 81, 82, 86, 98, 99, 101, 102, 110, 117, 118, 134, 139, 142, 143, 145, 147, 148, 152, 153, 155, 158, 161, 165, 167, 168, 169, 171, 178, 179, 181, 183, 185, 186, 187, 192, 193, 194, 197, 199, 203, 204, 205, 206, 216, 224, 226, 235, 244, 247, 249, 255, 256, 267, 271, 273, 274, 281, 291, 311, 324, 326, 328, 334, 342, 344, 347, 368, 382, 390, 397, 398, 400, 401, 402, 405, 409, 415, 416, 427, 448, 453, 472, 473, 481, 485, 487, 491, 493, 494, 503, 505, 507, 508, 510, 511, 512, 517, 518, 519, 520, 521, 524, 526, 527, 528, 529, 530, 535, 536, 537, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 566, 591, 592, 596, 598, 600, 601, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 615, 616, 617, 618, 620, 622, 623, 625, 627, 628, 629, 633, 634, 636, 641, 649, 650, 651, 652, 658, 671, 675, 697, 702, 703,706, 707, 713, 714, 718, 725, 732, 744, 772, 780, 782, 785, 786, 787, 789, 792, 793, 796, 801, 803, 805, 807, 809, 810, 814, 815, 817, 826, 839, 840, 841, 842, 845, 870, 871, 872, 873, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 883, 887, 888, 889, 890, 892, 893, 894, 897, 898
Peruvian Guano Company, 160, 523, 524, 548, 605
Peterson, William, 510
Pettis, Salomon Newton, 39, 40, 869
Petit-Thouars, Abel Bergasse du, 278, 392, 397, 720, 746, 770, 772, 774
Petrayo, A., cabo, 849
Petrie, P. H., capitán del *Pizarro* de la P.S.N.C., 601, 608, 617
Petróleo, 217
Petroyo, Andrés, cabo, 238
Pettel, F., artillero, 855
Pflucker y Rico, Julio, 517, 518, 525, 526, 531, 534, 535, 537, 538, 539, 540, 541, 616
Pica, valle, 844
Picata, punta, 131, 371
Picetti, capitán, 594
Pichalo, punta, 46, 47, 80
Piérola, Carlos, 600, 601, 743, 745, 746, 759, 760, 780
Piérola, Ezequiel, coronel, 661, 662, 663, 665, 666, 892
Piérola, Nicolás de, 18, 144, 155, 156, 157, 158, 163, 184, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194,195, 196 (Proclama), 197, 199, 201, 202, 203, 204, 213, 210, 215, 216, 225, 241, 242, 244, 268, 272, 282, 285, 286, 287, 289, 318, 329, 335, 336, 340, 342, 344, 345, 346, 378, 382, 401, 402, 411, 413, 416, 418, 420, 421, 424, 444, 450, 452, 453, 471, 473, 482, 484, 485, 491, 502, 503, 505, 507, 508, 517, 521, 525, 538, 541, 542, 547, 555, 556, 563, 565, 577, 589, 591, 599, 600, 601, 602, 613, 614, 615, 616, 618, 619, 617, 635, 639, 640, 644, 645, 694,

697, 698, 699, 703, 704, 709, 710, 721, 723, 725, 731, 732, 735, 736, 727, 728, 787, 818, 852, 853, 872, 876, 887
Pilcomayo, cañonera, 17, 18, 22, 76, 89, 104, 105, 106, 108, 111, 113,114, 123, 124, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 141, 147, 177, 231, 235, 236, 237, 238, 273, 333, 390, 413, 418, 420, 421, 423, 426, 428, 429, 435, 436, 437, 438, 446, 448, 477, 497, 503, 536, 549, 588, 604, 635, 638, 639, 644, 645, 655, 667, 668, 669, 702, 709, 711, 755, 785, 834, 829, 849, 870, 893
Pimentel, 282, 804
Pimentel, Antonio, capitán de fragata, 382
Pimentel, Ricardo, capitán de fragata, 114, 472
Pino, cerro el, 709
Pino, Manuel, teniente, 211
Pinochet, Augusto, 259, 778
Pinto, Aníbal, pres., 37, 38, 39, 41, 45, 222, 241, 271, 273, 278, 555, 561, 634, 650, 663, 667, 712, 713, 714, 719, 893
Pinto, Candelario, marinero, 251
Pisagua, 17, 23, 24, 28, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 52, 53, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 78, 80, 81, 82, 83, 86, 87, 88, 89, 90, 95, 97, 99, 101, 105, 110, 112, 113, 115, 116, 117, 129, 132, 140, 167, 216, 217, 219, 223, 244, 245, 255, 263, 324, 346, 357, 391, 399, 846
Pisagua, toma de, 74, 82, 86, 87, 88, 89, 95, 99, 105, 115, 117, 119, 128, 148, 399, 846
Pisagua, vapor, 627
Pisagua Viejo, 46, 61, 73
Pisco, muelle fiscal, 835
Pisco, puerto, 21, 35, 137, 140, 223, 282, 305, 335, 337, 348, 351, 374, 375, 376, 377, 428, 505, 720, 728, 731, 803, 829, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 877, 899
Pitot, J. B., teniente, 483
Piura, 597, 605
Pividal, Carlos, ministro del Perú en Gran Bretaña, 484, 524, 625, 626, 627, 628
Pizarro, José S., teniente primero, 258, 370, 854
Pizarro, Santiago, maquinista, 857
Pizarro, vapor de la P.S.N.C., 410, 510, 598, 608
Playa Blanca, 61, 79
Poggi, C., jefe de bomberos, 414, 424, 430
Poma, Manuel J., practicante, 414
Pomareda, Benigno, presidente del Concejo Departamental, 150, 220
Pome, Pablo, capitán, 79
Pomi, Pedro, 85
Ponce, Vicente, grumete, 237, 850
Pont, Marcó del, 522
Pontón Nº 2, 448, 554, 570, 879
Pontón-Escuela de Grum,etes, 657
Popa, Hugh, carbonero, 238
Porras, alcalde municipal, 476
Porras, Salomé, capitán de corbeta, 412, 451
Portal, B., maquinista, 849
Portal, Gabriel A., maquinista, 860
Portal, guardiamarina, 478
Portal, Nicolás capitán de navío, 107, 108, 109, 123, 124, 126, 132, 133, 134, 135, 403
Portales, Mariano, marinero, 235
Portobello, 814
Portugal, 525, 616, 816
Porver, John, fogonero, 236
Postigo, E., comisario, 439
Potosí, 146, 814
Potter E, B., 883
Power, J., fogonero, 851
Pozo, Eustaquio del farmacéutico, 855
Pozo Almonte, 44, 47, 71, 73, 75, 86, 100, 110,
Prado, Leoncio, 250, 251, 252, 253, 263, 497
Prado, Manuel Antonio, coronel, 472
Prado, Mariano Ignacio, 17, 18, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 39, 47, 48,

51, 68, 70, 71, 73, 75, 77, 86, 89, 90, 92, 93, 94, 99, 100, 101, 104, 105, 106, 109, 111, 112, 116, 118, 123, 124, 125, 132, 133, 140, 141, 142, 143, 147, 148, 150, 154, 155, 156, 158, 159, 160, 162, 163,164, 169, 174, 177, 178, 179,180, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 190, 193, 195, 206, 214, 276, 332, 340, 342, 382, 432, 472, 486, 488, 495, 507, 535, su Manifiesto de Nueva York 536, 592, 615, 616, 621, 702, 868, 870
Prat, Arturo, buque, 553
Preciosa, barca, 20, 599, 603
Price, John, artillero, 235
Princesa Luisa, remolcador, 554, 579, 588, 655, 667, 682, 683, 684, 691
Prusia, 33
Pryce, J., herrero, 860
Puno, 141, 143, 154, 159, 281, 343, 795, 810
Punta Arenas, 605, 620, 863
Punta Grueso, 231, 355
Punta Solar, 890
Puquina, 795

Q

Querejazu Calvo, Roberto, 897
Quest, cónsul en Liverpool, 626
Quevedo, Carlos, 251
Quilca, puerto, 35, 137, 138, 139, 140, 218, 223, 280, 286, 287, 288, 289, 291, 293, 305, 324, 335, 374, 375, 377, 718, 811, 812, 876, 877
Quillagua, 27, 31, 844
Químper, José María, 34, 156, 160, 184, 532, 534, 535, 592
Quiner, M., grumete, 850
Quintana, J. M. de la, cónsul general del Perú en Londres, 628
Quintana, Juan, ayudante de la estación de vigías, 264, 394, 558, 560, 584
Quintana, Quintín, 731
Quiñones, J. L., ministro peruano en La Paz, 39
Quiñones y Lastres, Francisco, teniente coronel, 327, 759
Quiroga, Adolfo, ministro de Justicia, 34, 156, 169, 174
Quiroga, Ricardo, doctor, 474
Quiroz, Damián, grumete, 236, 850
Quispe, M., soldado, 851
Quispe, Mariano, grumete, 236, 850
Quito, barco, 610

R

Rafael, A., marinero, 855
Raffo, Giovanni, agente consular de Italia, 380
Ramírez, Enrique, grumete, 235, 860
Ramírez, Francisco de P., teniente, 368
Ramírez, J., cabo, 855
Ramírez, José, marinero, 236, 850
Ramírez, José Félix, ex comisario de Guerra del Cuerpo Político, 403
Ramírez, M., cabo, 856
Ramírez, Manuel A., practicante, 414
Ramírez-Rivera, Hugo Rodolfo E., 250, 253, 254, 874
Ramírez, segundo comandante, 59
Ramos, H., marinero, 855
Ramos, M., grumete, 439
Ramos, M., soldado, 856
Ramos, T., cabo, 855
Randall, Juan, maquinista, 424
Rarouhill, J. F., maestro de víveres, 849
Raybaud, Luis, 532
Raygada, Eduardo, capitán de fragata, 305, 307, 308, 315, 321, 354, 357, 360, 368, 369, 876
Raygada, Juan José, capitán de navío, 328, 408, 456, 563, 711, 712, 879
Raygada, Toribio, capitán de navío, comandante del *Oroya*, 335, 336, 337, 385
Rayo, I., soldado, 856
Razeto, A., intermediario italiano, 528, 529
Real Felipe, fortaleza del, 814, 821, 822, 823
Rebolledo, Williams, 27, 102, 250
Recavarren, Isaac, teniente coronel, 28, 33, 48, 68, 78, 83, 86, 335, 338, 472
Reed, Sir Edward, 553

Reinaza, A., grumete, 850
Reino Unido, 626
Relychi, 525
Rendel, George, ingeniero y constructor naval, 552, 553
Rentería, Máximo, marinero, 235
Renwick, F., ingeniero de la casa Yarrow, 627
República, lancha torpedo, 20, 285, 351, 382, 431, 504, 585, 590, 703, 818
Resguardo, lancha, 406, 408, 431, 432, 455, 456, 457, 458, 466, 467, 469, 480, 564, 590, 682, 688, 689, 691, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 758, 818
Revoredo, Carlos, guardiamarina, 403
Reyes, buque, 262
Reyes, José J. de los, comisionado de la República, 618
Reyes, José M., auxiliar de la Caja Fiscal del Callao, 213
Reyes, Julio Octavio, corresponsal de *La Opinión Nacional*, 325, 663
Reyes, Maximiliano, aspirante de marina, 859
Reyna, Martín, grumete, 237, 850
Reynaga, Alejo, grumete, 237
Ribadeneira, Manuel, herrero, 236
Ribeyro, presidente de la Corte Suprema, 172
Ricarte, pailebote, 599, 610
Richardson, 29
Riestra, coronel, 114
Riglos, Andrés, 235
Riglos, A., guardián, 860
Rímac, vapor, 29, 44, 77, 90, 159, 188, 189, 211, 216, 226, 234, 237, 292, 317, 328, 394, 408, 416, 417, 423, 434, 438, 441, 450, 455, 456, 458, 470, 473, 548, 549, 577, 579, 598, 613, 652, 653, 654, 705, 706, 707, 760, 769, 785, 818, 877
Rímac, río, 412, 433, 454, 455, 467, 671, 762
Rímac, valle del, 403, 418, 813, 881
Rincón, Federico, capitán de corbeta, 857
Río de Janeiro, 249, 528, 529
Riofrío, Manuel A., teniente primero, comandante del *Amazonas*, 223, 599, 604, 605, 609, 610, 613, 655
Ríos, E., cabo, 849
Ríos, Emilio de los, teniente, 368
Ríos, Eugenio de los, mayordomo, 237
Ríos, Genaro, fundidor, 231
Ríos, José María, sargento segundo, 692, 693, 694
Ríos, José Miguel, coronel, 91, 111, 112, 114, 115, 847
Ríos, Juan, soldado, 858
Ríos, Manuel, marinero, 251
Ríos, Miguel, capitán de navío, 467, 468
Ríos, señor, 422
Risco, practicante Guillermo, 414
Riva Agüero, José de la, 173
Rivadeneyra, M., herrero, 849
Rivas, Aniceto, marinero, 237
Rivas, Manuel María, 788
Rivera Jofré, R., cónsul general de Chile en Panamá, 592, 596, 598, 601, 602, 603, 604, 606, 608, 609, 610, 889
Rivera, capitán comisario del puerto de Ilo, 149
Rivera, Daniel S., teniente segundo, 656, 662, 682, 892
Rivera, Pedro, grumete, 237, 850
Rivera Quiroga, Juan De Dios, 126, 127
Rivera y Berríos, teniente de la Armada de Chile D. Emilio de, 250
Rivero, Francisco, 796
Rivero, J., director de administración del Ministerio de Hacienda, 532
Riveros, Galvarino, 39, 52, 110, 123, 124, 130, 132, 182, 224, 225, 226, 245, 249, 258, 264, 268, 269, 272, 273, 275,276, 321, 357, 383, 384, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 409, 415, 417, 418, 422, 423, 424, 426, 428, 434, 437, 438, 443, 442, 449, 451, 470, 473, 479, 556, 561, 562, 563, 565, 570, 572, 573, 575, 577, 478, 555, 582, 588, 592, 596, 597, 598, 599, 603, 604, 605, 606, 607,

608, 609, 610, 613, 634, 635, 637, 638, 641, 648, 650, 652, 653, 654, 655, 656, 662, 663, 664, 667, 668, 669, 670, 679, 680, 682, 685, 690, 692, 698, 699, 817, 818, 819, 821, 875, 876, 889, 890, 892, 893
Roberyot, teniente de la marina francesa, 774
Robilliard, vicecónsul británico, 811, 812, 813, 818, 897, 898
Roca, Gregorio, grumete, 284
Roca, José, austriaco, 409
Roca y Boloña, 384, 385, 397
Rodamonte, Miguel, cirujano, 859
Rodgers, R. P., almirante EU, jefe de la escuadra naval en el Pacífico, 115, 134, 870
Rodríguez, Adriano marinero, 251
Rodríguez, Carlos L., alférez de fragata, 305, 311, 318, 336, 477, 564, 656, 682, 697, 878
Rodríguez, E., marinero, 855
Rodríguez, Federico, grumete, 858
Rodríguez, José Melitón, 345
Rodríguez, José Vicente, capitán de la 2ª Compañía Naval, 80, 84, 85
Rodríguez, Manuel, marinero, 251, 858
Rodríguez, P., artillero, 855
Rodríguez, Pedro, marinero, 236
Rodríguez, Roberto, artillero, 858
Rodríguez, Zorobabel, diputado, 651
Rodríguez Alcorta, Carlos L., alférez de fragata, 859
Rodríguez Asti, John, 526, 527, 537, 538, 540, 542, 544, 546, 548, 550, 551, 883, 887
Roel, Pedro G., alférez de fragata, 682, 688, 849
Rogers, J. T., teniente primero, 264, 268
Rojas, Cecilio, calafate, 857
Rojas, L., soldado, 856
Rojas, Manuel, cabo, 858
Rojas, Mariano, tesorero, 327
Rojas, Martín, corneta, 858
Rojas, Paulino, grumete, 236, 850
Roldán, Alejandro, teniente primero, 403, 467, 468
Rollete, Francisco, ingeniero mecánico, 272
Roma, 522
Roma, hacienda, 717
Romaní, J., soldado, 856
Romero, César, guardiamarina, 859
Romero, Daniel, carpintero, 857
Romero, M., cocinero, 850
Romero Pintado, Fernando, 657, 875, 892
Rosado, T., soldado, 856
Rosario, Argentina, 792
Rosas, Francisco, ministro en Francia, 516, 532, 533, 534, 617
Rosas, Juan Manuel, 158
Rosell, señor, 172
Roselló, señor de Buenos Aires, 792
Rosenstock, Máximo, 116
Ross, G., paisano, 440
Rossell, R. G., corresponsal de *La Patria*, 665, 667, 892
Rossell, Ricardo, doctor, 430
Rossi, Hugo, agente consular italiano, 116, 848
Rotalde, Felipe, doctor, 211
Rowley y Haight, señores, agentes de (los) Señores Lay, 496
Rubatto S., Rómulo, 889
Ruesta, José, coronel, 472
Ruiz, capitán, 357
Ruiz, Pablo, 430
Ruiz de Somocurcio, Nicanor, 794
Ruiz Gallo, Pedro, comandante, 429, 430, 482, 555
Ruptura del bloqueo de Arica, 18
Rurange, Eugenio de, ingeniero, 454, 482
Russell, Scott, 886
Ryan, James, cabo, 855

S

Saavedra, Manuel, coronel, 85
Saavedra, Pedro José, coronel, prefecto del Callao, 188, 386, 387, 396, 395, 411, 420, 430, 442, 443, 473
Saavedra, señor, 377
Sáenz, Oliverio, guardiamarina, 859

Sáenz Peña, Roque, 354, 355, 358, 360, 365, 366
Sagarro, Jorge, artillero, 235
Sagasti, Julio capitán de fragata, 403, 705
Saint John, Spencer, ministro británico en Lima, 101, 102, 153, 163, 164, 169, 183, 193, 346, 347, 398, 401, 402, 405, 445, 452, 453, 566, 589, 648, 650, 651, 669, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 686, 723, 745, 746, 760, 772, 774, 770, 810, 822, 869, 872, 878, 879, 880, 888, 890, 893, 897
Saint-Cyr, Gouvion, mariscal, 97, 869
Sajanio, G., artillero, 850
Sal de Obispo, oficinas, 46
Salas, C., artillero, 850
Salas, José Federico, 69
Salas, Manuel ayudante de máquinas, 854
Salaverry, Felipe Alejandro, amanuense, 213
Salaverry, Felipe Santiago, prefecto del Callao, 34, 188
Salaverry, Fortunato, alférez de fragata, 108
Salaverry, Juan, capitán de corbeta, 134, 683, 693
Salaverry, puerto, 803, 804, 805, 829
Salazar, Apolinario, fogonero, 235, 860
Salazar, Claro, grumete, 235, 850
Salcedo, José María, capitán de navío, 657
Salcedo, Valentín, 327
Saldías, Eulogio S., teniente segundo, 151, 257, 370, 854
Salice, Francisco, italiano del gremio de fleteros, 409
Salinas, bahía de, 223, 607
Salinas, pampa de, 372
Salinas, punta, 607
Salinas Letelier, Bernardo, 795
Salisbury, conde, ministro inglés de RR.EE., 626, 889
Salitre, 46, 47, 81, 117, 171
Salmón, Adolfo, 753
Salto del Fraile, morro, 656, 657, 662, 663, 665, 666, 668, 669, 891
Salvo, José de la Cruz, sargento mayor, 354, 719
Sama, 28, 31, 222, 342, 344, 348, 351, 372, 839
Samamé, Lorenzo, farmacéutico, 238, 849
Samuda, astillero, 526
Samuda, señor, constructor de la *Independencia*, 514, 515
Sanabria, M., soldado, 440
San Andrés, Pisco, 834
San Bernardo, 99, 354, 358
San Carlos, chata, 469
Sánchez, Belisario, 753
Sánchez, Gerónimo, 199
Sánchez, Hipólito, v. Sánchez Calderón, Leopoldo
Sánchez, R. cabo, 856
Sánchez, Rosendo, amanuense, 853
Sánchez, Toribio, grumete, 235, 850
Sánchez Calderón, Leopoldo, capitán de fragata, 206, 286, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 642, 644, 646, 647
Sánchez Carrión, Ramón, teniente segundo, 294, 386, 387, 448, 477, 564, 585, 859
Sánchez Lagomarsino, José, capitán de fragata, 210, 246, 247, 249, 257, 258, 259, 260, 261, 263, 265, 269, 271, 305, 307, 308, 309, 313, 318, 321, 347, 354, 356, 360, 369, 371, 372, 854
San Cristóbal, cerro, 709, 710, 762
Sanders, Ch., artillero, 855
Sandoval, Julián, 173
Sanford, William, cabo de fogoneros, 138
San Francisco, cerro de, 95, 117, 146
San Francisco batalla de, 44, 89, 90, 92, 94, 95, 96, 99, 100, 117, 141, 148, 160,163, 168, 170, 267, 472
San Francisco, California, EU., 410, 863
San Francisco, punta, 337
San Gallán, 336, 862
San José de Costa Rica, 620
San José, puerto de, Guatemala, 622
San Juan, (dist. Surco) 741, 753
San Juan (Pisagua), 21, 75

San Lorenzo, 37, 75, 391
San Lorenzo, Isla, 20, 134, 135, 247, 264, 283, 394, 397, 422, 478, 486, 495, 501, 502, 554, 562, 570, 587, 588, 664, 667, 673, 676, 681, 682, 683, 686, 688, 689, 692, 699, 707, 712, 817, 819, 862, 880, 881
San Luis, bergantín colombiano, 605
San Martín, Emilio, guardiamarina, 455, 458, 465, 469, 470, 474, 480, 481, 482
San Martín, José de, 42
San Nicolás, hacienda, 715
San Rafael, fuerte, 880
San Ramón, pailebote, 595, 596
San Roberto, 68, 70, 72, 76, 80, 85, 99
San Román, Manuel, teniente coronel, 218
San Román, Miguel, 173
San Salvador, 619, 655
Santa, caleta, 607
Santa, valle, 217, 227
Santa Ana, Luis, 41
Santa Bárbara, 844
Santa Catalina, 72, 73, 117, 159
Santa Cruz, jefe comandante, 59
Santa Cruz, Andrés de, 806, 814
Santa Elena, punta, Ecuador; 597
Santa Lucía, cerro, 250
Santa Lucía, transporte, 52, 53, 54, 57, 58
Santa María, buque, 527
Santa María, Domingo, 36, 38, 40, 41, 45, 241, 278
Santa María, E., secretario de Relaciones Exteriores de Panamá, 611
Santa María, puerto, 700
Santa Rosa, vapor, 219, 607, 673, 697
Santiago, barco, 607
Santiago de Chile, 43, 45, 64, 65, 66, 67, 113, 114, 132, 225, 240, 245, 250, 259, 269, 273, 277, 304, 342, 374, 376, 378, 382, 387, 388, 389, 405, 549, 561, 566, 567, 631, 632, 638, 648, 649, 650, 652, 653, 667, 730, 775, 787, 790, 791, 828, 876
Santillana, Gervasio, teniente segundo, 457, 466, 470, 471, 483, 563, 577, 685, 688, 880
Santillana, Pedro, capitán de fragata, 403
Sanz, Toribio, 517, 521, 538, 541, 542, 550, 551, 615
Sarmiento, Tomás, 430
Sarrio, José Antonio, sargento mayor, 211, 758
Saucy Jack, 441
Schelmory, carpintero, 860
Schmidt, Herman J., cónsul de Austria y Hungría, 116, 848
Schuluber, propietario de un vapor de bandera neutral, 594
Sechura, 803
Secretaría de Marina, organización de, 852
Selaya, Federico, sargento mayor, 473
Selaya, Gaspar, capitán de navío, 403, 488
Seminario, José F., guardiamarina, 859
Seminario y Váscones, M., 173
Sena, F., guardián, 235, 860
Señoret, Manuel, teniente, comandante de la *Guacolda*, 113, 390, 434, 466, 470, 879
Seoane, G. A., alcalde de Lima, 191
Serpa, Epifanio, 788, 790
Sesa, J., grumete, 850
Sevilla, Pedro, coronel, 728, 731, 732
Shah, buque inglés, 346
Shannon, H. M. S., 60, 306, 327, 328, 392, 418, 455, 673, 674, 875, 894
Shutt y Garland, pontón, 468
Siete, Manuel, grumete, 236
Sifuentes, Francisco, maquinista, 857
Sifuentes, J., artillero, 860
Sifuentes, Juan, grumete, 235, 860
Silva, Andrés, artillero, 858
Silva, Antonio, cocinero, 855
Silva, G., soldado, 440
Silva, José, grumete, 238, 850, 858
Silva, Pedro, general, 430, 727, 743
Silva Palma, Alberto, 64
Silva Rodríguez, E., aspirante, 849
Silva Vergara, Adolfo, 795
Silverstone, Paul H., 884
Simpson, almirante, 551
Simpson, Enrique, 58, 60, 61

Siote, M., grumete, 850
Skates, G., fogonero, 855
Slater, señor, enviado de la casa Armstrong, 588
Smith, Bernardo, teniente primero, 257, 321, 370, 854,
Smith, Guillermo H., 828, 829
Smith, Nery, artillero, 238
Smith, Petter, fogonero, 858
Smith, Rodolfo, mecánico, 251
Snyder, F. H., presidente de la U.S. Torpedo Company, 488, 490, 491, 493, 494, 495
Sobones, buzo, 562
Societe Generale de Paris, 827
Sócrates, crucero, 19, 517, 518, 537, 539, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 551
Solar, del, general, ministro de guerra y marina, 107, 142
Solar, Domingo del, 22, 843
Solar, Pedro A. del, prefecto de Tacna, 254, 344, 376
Soledad, 844
Solferino, acorazado, 530, 531
Solís, P. V., teniente coronel, 227
Sorata, lancha, 305, 372
Sosa, Belisario, médico, 760
Sosa, Fidel F., subprefecto, 254, 256, 263, 269, 271
Sosa, José, grumete, 235, 284
Sosa, Julio, práctico, 644, 646, 647
Sotelo, J., 558
Soto, Augusto, mayor, 246
Soto, ministro de Honduras, 622
Sotomayor, Emilio, general chileno, 725
Sotomayor, Rafael, ministro, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 44, 52, 53, 61, 66, 110, 112, 130,113, 115, 116, 132, 217, 219, 222, 223, 224, 239, 240, 241, 242, 244, 258, 264, 268, 269, 271, 273, 275, 278, 342
Southampton, 543, 544, 545, 546, 547
Spencer, F., fogonero, 855, 856
Spiell, F., condestable, 860
Spiers, Guillermo, 460
St. Mary, vapor, 630
St.Thomas, 592
Stephens, P. W., capitán de navío comandante del H.M.S. *Thetis*, 676, 677, 679
Stevens, Edwin, 884, 885, 886
Stevens, familia, 887
Stevens, Robert L., 884, 886
Stevens Battery, blindado, 615, 884, 885, 886, 887
Stevens Institute of technology, 884
Stirling, Frederick H., almirante ingles, 153, 402, 720, 723, 770, 772, 773, 822, 893
Storace, Pedro L., maquinista, 108, 134, 138, 286, 289, 315, 316, 574, 578, 683, 684, 685, 859, 870, 871, 875, 888, 897
Stuard, Aroldo, 80
Stuven, Federico, ingeniero, 714, 715
Suárez, Andrés, teniente coronel, 211, 734, 736, 743, 758
Suárez, Antonio, marinero, 368
Suárez, Belisario, 27, 49, 68, 70, 71, 72, 86, 91, 93, 95, 116, 540, 546, 790, 794, 795, 870, 887
Suárez, Felipe, aspirante, 857
Suárez, Ignacio, capitán, 84
Suárez, José, marinero, 237
Suárez, M., soldado, 440
Suárez, Manuel, capitán de corbeta, 335, 336, 338, 877
Suárez, Pedro Federico, capitán de navío, 411, 452, 700, 880
Suárez, Pedro, gobernador Político y Militar de Ancón, 644, 667, 893
Suárez, Ricardo, jefe de archivo, 853
Suasnavar, Ildefonso marinero, 251
Subauste, Arturo, fogonero, 235, 851, 860
Submarino experimental, 483
Suca, 162
Suero, César, auditor de Marina, 470
Suiza, 400
Supe, caleta, 606, 607, 715, 803
Supe, vapor, 106
Surco, 663, 736
Swayne, señor, 618

T

Taboada, Juan E., teniente segundo, 257, 370, 850
Tacna, 18, 19, 25, 31, 35, 44, 45, 68, 72, 89, 90, 93, 94, 99, 100, 109, 141, 144, 145, 146, 147, 149, 170, 177, 217, 220, 222, 223, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 247, 254, 255, 257, 263, 271, 287, 318, 319, 339, 340, 342, 343, 344, 347, 350, 351, 352, 353, 354, 368, 372, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 383, 384, 386, 387, 389, 425, 453, 473, 548, 554, 600, 787, 876
Tacna, batalla de, 44, 142, 377, 387
Tacna, campaña de, 100, 239, 242, 244
Tacna y Arica, 785, 790, 791, 792, 796, 839, 840
Tafur, A., marinero, 855
Tagle, A., carbonero, 855
Tagle, Leoncio E., coronel, 837, 838
Tahití, 723
Talara, 217
Talca, 804
Talismán, vapor, 102, 103, 226, 234, 238, 283, 286, 287, 288, 289, 291, 292, 293, 305, 324, 335, 351, 394, 423, 456, 497, 573, 600, 613, 657, 661, 683, 692, 705, 706, 707, 760, 769, 818, 820, 857, 876
Taltal, vaporcito, 337, 338
Tamayo, Luis, teniente de artillería, 85
Tambo, caleta, 221, 278, 279, 293, 875
Tambo, quebrada, 123, 124
Tambo de Mora, caleta, 731, 803, 837
Tana, quebrada de, 28
Tarapacá, 17, 25, 26, 27, 28, 31, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 50, 52, 72, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 97, 100, 101, 102, 111, 112, 113, 114, 117, 141, 146, 148, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 170, 172, 173, 177, 178, 225, 239, 245, 273, 379, 382, 387, 476, 518, 651, (cesión de): 781, 785, 787, 788, 790, 792, 796, 839; 844, 847, 870
Tarapacá, batalla de, 92, 170
Tarata, 376
Tarma, 127, 645
Tauro del Pino, Alberto, 716
Távara, José Ignacio, 172, 173
Távara, Santiago, 413, 424
Tebe, F., subteniente, 212
Tejada, M., mayor, 220
Tejada, Napoleón, coronel, 75
Tellería, N., teniente, 212
Telles, F., marinero, 855
Tellipis, Juan, espía chileno, 127
Tello, 575, 578, 579, 583
Tenaud, Julio, hacendado, 430, 556
Terread, Guillermo, cabo, 855
Terry, T., 190
Tezanos Pinto, Jorge, decano del cuerpo diplomático, 745, 760, 770
Tezanos Pinto, teniente, 174
Thames Iron Works, firma de Londres, 548
Thetis, corbeta inglesa, 52, 60, 82, 372, 381, 562, 580, 566, 576, 672, 674, 676, 679, 686, 893
Thompson, astillero de Francia, 527
Thompson, Manuel Tomás, capitán de fragata, 52, 53, 57, 58, 61, 62, 222, 254, 255, 257, 258, 260, 261, 262, 263,264, 265, 268
Thunderer, buque H.M.S., 874
Tijero, P., soldado, 850
Tizón, Amaro G., 189, 403, 488
Tizón, Carlos, amanuense, 853
Tizón, Rómulo G., capitán de corbeta, capitán de puerto de Ilo, 149, 150, 220, 221, 245, 360, 850, 856
Tocopilla, 53, 57, 110, 177, 336, 337, 338, 387, 431, 432, 479, 877
Tocopilla, lancha, ex *Duende*, 53, 406, 408, 589, 590, 683, 685, 818
Toltén, vapor chileno, 52, 53, 54, 57, 58, 63, 65, 337, 344, 586, 588, 655, 664, 665, 666, 669, 670, 671, 686, 699, 700, 701, 702, 703, 829
Torata, 241, 280, 343, 344
Torata, Alto de, 241
Tordoya, obispo, 172, 191, 192, 538
Toro Herrera, jefe comandante, 59
Toro, vaporcito, 52, 53, 54, 57, 58, 245, 373, 692, 829

Torpedo Delgado, 486, 880
Torpedo Ericsson, 19, 506, 510, 511, 608
Torpedo Guzmán y Valle, 20, 686
Torpedo Harris, 19, 486, 501, 880
Torpedo Harvey, 135, 283, 484, 555, 570
Torpedo Hubbe & Hardy, 19, 487, 488, 489, 490, 491, 493, 494, 495, 496, 498, 499, 500, 647, 880
Torpedo Lay, 19, 116, 135, 250, 251, 252, 253, 254, 484, 486, 488, 491, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 504, 507, 644, 646, 647, 698, 699, 702, 703, 704, 880
Torpedo McEvoy, 135, 393, 484, 485, 570, 880
Torpedo Whitehead, 498
Torpedos automóviles filoguiados, 487
Torpedos y minas, 484, 486, 624, 881
Torre, Aníbal V. de la, ministro plenipotenciario del Perú en los países del Plata, 528, 529, 530, 616, 626
Torre, José de la, coronel, jefe de estado mayor, 93, 271, 305, 307, 308, 313, 315, 318, 321, 347, 354, 357, 358, 876
Torre Ugarte, Daniel de la, capitán de corbeta, 408
Torres, Antonio, grumete, 237
Torres, C. L., teniente primero, 849
Torres, Julián, 394
Torres, M., grumete, 850
Torres, M., soldado, 439
Torres, Pablo, 394
Torrico, Joaquín, inspector y comandante general de artillería, 661, 662, 663, 665, 777, 892
Torrico, Rufino, 774, 775, 777
Torrico, Santiago, teniente segundo, 581, 584, 585, 588, 682, 695
Tourmon & Co., de Burdeos, 621
Tovar, de *La Sociedad*, 201
Tracy, José Carlos, encargado de Negocios del Perú en Nueva York, 204, 427, 533, 534, 618, 625, 878
Tratado de Alianza Defensivo de 1873, 25, 33, 90, 176
Tratado de París, 218, 219, 319
Tratado de Paz de Ancón, 21, 547, 548, 550, 796, 840, 841
Trelles, Toribio, teniente, 368
Treneman, Ricardo, 238
Trescott., William, 787, 788
Triumph, H.M.S., blindado, 675, 734, 773
Troncoso, párroco, 172, 441
Trucios, Juan, grumete, 237, 850
Trujillo, vapor, 110, 679
Trujillo, 217, 803, 804
Tsukushi, crucero, 551, 553
Tucapel, 689, 691
Tucker, John Randolph, 250
Tumbes, 449, 597, 598, 603, 604, 605, 607, 607
Tumbes, buque-pontón, 448, 477, 484, 554, 576, 577
Tupiza, 528
Turenne, Ernesto, cirujano de la *O'higgins*, 569, 888
Turquía, 525, 526
Turquoise, H.M.S., 52, 60, 82, 162
Tyne, río, 552

U

Ugalde, Tomás, practicante, 414
Ugarte, Alfonso, capitán sargento mayor, 354, 355, 357, 358, 360, 366, 368, 377, 378, 877
Ugarte, Juan, teniente, 474
Ugarte, Manuel A., doctor, 414
Ugarte, Manuel S., practicante de medicina voluntario, 455, 458, 465, 469, 470, 474, 475, 476, 480, 481, 482, 880
Ugarte y Chamorro, Héctor, 465, 880
Ulloa, José Casimiro, 214, 476, 681
Unión, corbeta, 17, 18, 22, 29, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 123, 124, 126, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 138, 139, 140, 141, 159, 188, 217, 219, 234, 235, 240, 245, 247, 253, 272, 283, 285, 286, 287, 288, 289, 291, 292, 293,299, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 315, 316, 317,

318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 335, 336, 339, 340, 346, 347, 374, 382, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394. 395, 406, 409, 416, 418, 422, 423, 424, 426, 427, 428, 429, 433, 434, 435, 438, 439, 441, 443, 444, 445, 446, 448, 449, 450, 467, 476, 477, 481, 485, 549, 564, 565, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 582, 585, 589, 628, 652, 654, 656, 657, 662, 681, 683, 685, 687, 688, 689, 690, 691, 705, 707, 709, 711, 726, 760, 762, (hundimiento):762, 769; 817, 818, 819, 821, 859, 862, 863, 870, 873, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 887, 888, 892, 893, 894
United States Torpedo Co., 487, 488, 489, 492, 494, 495
Urcos, lancha peruana, 272, 395, 406, 407, 431, 432, 433, 434, 448, 457, 466, 467, 468, 469, 477, 479, 570, 578, 580, 581, 583, 584, 585, 587, 588, 589, 682, 683, 684, 685, 689, 691, 695, 696, 706, 707, 712, 758, 819, 820, 878
Ureta, Aurelio, teniente segundo, 581
Ureta, Gaspar, teniente primero, 369
Ureta, Pedro, alférez de batería, 251, 252, 253, 354
Uria, Lino, fogonero, 236
Uribe Luis, comandante de la *Pilcomayo*, 390
Uribe Orrego, Luis, 302
Uriburu, señor de Buenos Aires, 792
Urquiza, J., condestable, 860
Urriola, coronel, 60
Urrutia, Basilio, ministro chileno, 31, 627
Uruguay, 527
Urzúa, diputado, 651
U. S. Torpedo Company, 487, 488, 489, 491, 492, 494, 495

V

Vailley, coronel, 736
Valcárcel, Manuel grumete, 236
Valcárcel, Mariano Nicolás, ministro de Relaciones Exteriores, 790, 791, 796
Valderrama, Manuel M., teniente primero, 403
Valderrama, ministro de Relaciones Exteriores, de Chile, 651
Valderrama, T., sargento, 856
Valdez, Guillermo, marinero, 251
Valdez, Manuel, grumete, 237, 850
Valdivia, M., teniente, 263
*Valdivia,v*apor de la P.S.N.C., 124
Valdivieso, Juan A., 879
Valega, F., teniente, 211
Valencia, doctor, vecino de Ocoña, 336
Valenzuela, C., cabo, 850
Valle, Manuel María del, 788, 790
Valle, T., subteniente, 440
Valle Riestra, Domingo, alférez de fragata, 433, 434, 443, 467
Valle Riestra, José María, subteniente, 211
Valle Riestra, Ramón, alférez de fragata, 403, 759, 879
Valle Riestra, Ramón María, capitán de navío, 403
Vallecilla, José, carbonero, 237
Vallejos, Lizardo, grumete, 235, 850
Vallejos, Camilo, cartógrafo, 563
Vallejos, P., cantinera, 440
Valparaíso, puerto, 26, 27, 30, 36, 41, 43, 45, 52, 62, 113, 114, 123, 132, 248, 255, 262, 277, 302, 323, 330, 389, 395, 400, 410, 413, 420, 555, 566, 572, 574, 592, 609, 624, 626, 627, 628, 631, 720, 814, 815, 816, 829, 863, 896
Valparaíso, vaporcito, 829
Valverde, Emilio, capitán de fragata chileno, 260, 261, 263, 266, 268, 806, 836, 837
Valverde, teniente, 249
Vancouver, 720
Varas, ministro, 42
Varela, Marcelino, coronel, 354
Vargas, J. R., alférez, 263
Vargas, José, grumete, 236, 850
Vargas, M., cargador, 439

Vargas, Mariano, coronel, 732, 736
Vargas, Pedro, coronel, 74, 82
Vargas, Rafael, comandante, 379
Vargas Hurtado, Gerardo, 354, 358, 873, 877, 878
Vargas Machuca, Ramón, general, 209, 476
Vargas Ugarte, Rubén, S. J., 713, 722, 776, 777, 868
Varigny, Charles de, 888
Vásquez, Carmen, fogonero, 236
Vásquez, cerros de, 709
Vásquez, Delfín, grumete, 858
Vásquez, Donato, 86
Vásquez, Felipe, 858
Vásquez, general, 620
Vásquez, hacienda, 724, 732, 759
Vásquez, M, soldado, 856
Vegas, Manuel I., 287, 431, 569, 817, 819, 821, 875, 876, 879, 880, 888, 894, 898, 904
Velarde, chileno, 62
Velarde, Manuel, coronel, 253, 321, 472, 788
Velarde, Jorge, teniente segundo, 73, 232
Velarde, Rafael, ministro de Relaciones Exteriores, 34, 156, 169, 524, 525, 530, 531, 790
Velasco, uno de los jefes del batallón Victoria, 74
Velásquez, José, coronel, 342, 794, 795, 796
Velásquez, José, marinero, 235, 860
Velásquez, Manuel, grumete, 235, 850
Vélez, Ismael, 474
Vélez, José Miguel, 790
Vélez, M. N., carbonero, 855
Veloz, cañonera italiana, 530
Vencedora, barco, 610
Venegas, Antonio, carpintero, 238, 849
Vera, Manuel, soldado, 858, 859
Vera Tudela, Hilario, practicante, 414
Verdesoto, Manuel, fogonero, 237
Vergara, José Francisco, ministro de Guerra y Marina chileno, 38, 342, 652, 653, 725, 775, 781, 784, 890
Vergara, Pablo, soldado, 858
Victorieuse, fragata francesa, 392, 720
Victorio, Luis, carbonero, 858
Vicuña Mackenna, Benjamín, 42, 43, 250, 380, 569, 596, 641, 644, 646, 753, 888, 889, 896
Vidal García y García, J., coronel, prefecto y comandante general de Arequipa, 219
Vidaurre, Francisco E., aspirante, 257, 370, 854
Videla, C., marinero, 439
Viel, Óscar, comandante de la *Chacabuco*, 151, 161, 221, 222, 692, 699, 700, 701
Vigil, Arístides capitán corbeta, 403
Villa, hacienda, 724, 734
*V*illacampa, Manuel A., coronel, prefecto de Lima, 68
Villagrán, José Antonio, general, 67,113, 132, 728, 725, 731
Villalba, Francisco, grumete, 236, 237, 469, 850
Villalba, Moisés, grumete, 850
Villalobos, Toribio, maquinista, 258, 854
Villamil, general, 29, 32, 47, 71, 72, 80, 81, 82, 86
Villanueva, Pablo, marinero, 469, 470, 481
Villar, Manuel, capitán de navío, 189, 198, 205, 210, 213, 230, 264, 266, 285, 286, 287, 288, 289, 333,334, 338, 339, 345, 346, 383, 384, 403, 410, 412, 452, 492, 494, 495, 501, 502, 503, 504, 516, 517, 518, 521, 536, 539, 556, 653, 657, 661, 663, 674, 694, 697, 698, 699, 704, 721, 820, 853, 890, 892, 893
Villar, Rodolfo, oficial de mesa de partes, 853
Villarán, Héctor, guardiamarina, 859
Villarán, José M., fogonero, 858
Villareal, Arturo, mecánico, 275
Villavicencio, BAP, 296
Villavicencio, Manuel, Conde de Cañete del Pinar, 330
Villavicencio, Alfredo, guardiamarina, 859

Villavisencio, Manuel A., 18, 107, 123, 124, 125, 126, 127, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 247, 283, 284, 285, 287, 288, 289, 292, 293, 294, 299, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 312, 313, 315, 316, 317, 318, 319, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 332, 347, 348, 383, 391, 394, 423, 434, 435, 444, 480, 662, 667, 760, 790, 795, 859, 862, 863, 875, 876, 879, 892
Villavisencio Valcárcel, Jorge, 330
Villegas, Aníbal, vice cónsul peruano en Hamburgo, 527
Villegas, general boliviano, 29, 32
Viña del Mar, 787, 788
Vítor, quebrada de, 294, 348, 350
Vivanco, José Antonio, 796
Vivanco, S., artillero, 850
Vivero, Domingo de, 530
Vorges, E. de, enviado extraordinario de Francia, 679, 745, 770, 772, 774, 893

W, Y, Z

Wachussets, buque, 650, 673
Wagner De Reyna, Alberto, 872
Wakulski, Francisco, ingeniero, 410
Walker Martínez, Carlos, diputado, 652
Walters, J., cabo, 850
Ward, A., maquinista, 849
Washington D.C., 115, 204, 592, 593, 625, 787, 791, 872
Wateree, 258, 358
Watson, J. J., 116
Werlich, David P., 789
Wheelwright, Guillermo, 833
Whiting, G. F., 596
Wilkins, Tomás Juan, maquinista, 238
Williamson, Jorge, fogonero, 238
Wilson, Charles, artillero, 238, 850
Wilson, George G., cónsul británico, 815, 824, 829, 898, 899
Wolff Harris & Co., agentes navieros en Southampton, 547
Wu Brading, Celia, 723, 733, 769, 770, 773, 896, 897, 898, 904
Yábar Acuña, Francisco José, 349, 406, 432, 447, 482, 483, 484, 486, 507, 510, 554, 555, 563, 564, 565, 571, 572, 580, 581, 583, 584, 585, 588, 590, 608, 645, 644, 646, 662, 685, 687, 694, 697, 698, 704, 710, 817, 818, 819, 878, 879, 880, 887, 888, 893, 892, 894, 895, 898, 904
Yáñez, G., sargento mayor, 662, 665, 892
Yarrow, astilleros, 625, 627
Yerbabuena, 218
Yorkshire, 463
Yrigoyen, Manuel, ministro de Relaciones Exteriores, 40, 528, 529, 594, 620, 621, 625, 626
Yungay, 42
Zagal, Jesús, practicante, 414
Zamudio, Armando, coronel, 728
Zañartu, Darío, 825
Zapata, doctor, prefecto de Arica, 144
Zapata, José, grumete, 237, 850
Zapata, José Lucas, artillero, 858
Zavala, Manuel Francisco, 85, 86
Zavala, Ramón, teniente coronel, 354, 357, 358, 360, 365, 385
Zavala, S., soldado, 440
Zavaleta, Guillermo, ayudante de máquinas, 860
Zavaleta, José, calderero, 854
Zebra, vapor, 625, 626, 627, 629, 630
Zegarra, Neracio, capitán de fragata, 853
Zegers, de *La Tribuna*, 201
Zela, Felipe de, 354
Zevallos, Teofilo, grumete, 235, 850
Zevallos, Manuel, sargento mayor, 79, 84
Zevallos, comandante, 114
Zuleta, teniente, 174
Zúñiga, Casimiro, grumete, 237, 850
Zúñiga, Manuel A., marinero, 251

Asesoramiento, colaboración profesional y técnica

Sra. Rosario Calmet Aranguren
Sra. Alicia Castañeda Martos †
Asesoramiento histórico

Sra. Rosario Calmet Aranguren
Sra. Esperanza Navarro Pantac
Revisión de originales

Sra. Alicia Castañeda Martos †
Sra. Elia Chávez Mejía
Srta. Victoria Espinosa Descalzo
Sra. Esperanza Navarro Pantac
Equipo de Investigación

Sr. Neil Cárdenas Lezameta
Investigación planos y mapas

Archivo Histórico de Marina
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
Archivos fotográficos

Srta. Nataly Gervacio Merino
T3 Sad. Valentín Herrera Páucar
Escaneado de ilustraciones

OM1 Sad. Víctor Lapa Romero
Apoyo técnico y computo

ESTE VIGÉSIMO SEXTO VOLUMEN DE LA COLECCIÓN
"HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ"
SE ACABÓ DE IMPRIMIR
EN AGOSTO DEL 2013
EN KINKO'S IMPRESORES S.A.C.
AV. VENEZUELA 2344 - LIMA 1
TELF.: (511) 336-6699 FAX: 366-5190
E-MAIL: ventaskinkos@gmail.com / www.printing.com.pe
UTILIZANDO TIPO ITC GARAMOND
Y SISTEMA OFFSET

Participaron en los diversos procesos de impresión bajo la dirección general del Ing. Andrés Gómez Zambrano y la coordinación del asesor gráfico Carlos Jaramillo R. y del jefe de producción Victor Vilchez las siguientes personas: Nancy Sandoval, Carlos Tejada, Luis Torres, Daniel Alvarado, Carlos Romero, Jorge Ramos, Wilmer Guerreros, Mónica Quispe, Madeleine Morazzani, Elizabeth Manrique, Yonny Cabrera, Cruz Peña, Jaime Yucyuc.