

**REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS
DEL PERÚ**

El peruano
del
Milenio

EJEMPLAR DE COLECCIÓN

30

2011

INSTITUTO *DE ESTUDIOS*
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ



EJEMPLAR DE COLECCIÓN

2011

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ CONSEJO DIRECTIVO 2010-2012

Presidente	Calm.	José García Valdivieso
Vicepresidente	Calm.	Jorge Brousset Barrios
Secretario Ejecutivo	C. de N.	John Rodríguez Asti
Tesorero	Calm.	Francisco Yábar Acuña
Presidente de la CEEM	Valm.	Frank Boyle Alvarado
Presidente de la COIDH	R. P.	Armando Nieto Vélez, S.J.
Presidente de la CIECI	Valm.	Ricardo Zevallos Newton
Director	C. de N.	José L. Guerola Lazarte
Director	Emb.	Luis Marchand Stens
Director	Calm.	Óscar Penny Cabrera
Director	Dr.	Miguel A. Rodríguez Mackay
Director	C. de N.	Jorge Guerrero Lang

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, creado por D.S. 015-73-MA del 17 de octubre de 1973, tiene como fines realizar y fomentar el estudio sobre el Mar Peruano, la historia marítima y naval, la estrategia y la ciencia y tecnología de todos los acontecimientos relacionados con el poder marítimo, y principalmente, la publicación de la **Historia Marítima del Perú**.

© INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
Depósito Legal N° 96-1734

CONSEJO EDITORIAL:

Calm. José García Valdivieso
R.P. Armando Nieto Vélez, S.J.
Dra. Hilda Elías Venegas
Calm. Francisco Yábar Acuña

DIRECTOR: R. P. Armando Nieto Vélez, S.J.

COORDINADOR DE EDICIÓN: Julio Alva Flores
ASISTENTE DE EDICIÓN: Esperanza Navarro Pantac

CORRECCIÓN: Rosario Calmet Aranguren

FOTOS: Archivo fotográfico Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Av. Salaverry 2487, Lima, 27
Telefax: 422-7838
Teléfono: 422-7550

presidencia@iehmp.com
www.iehmp.org.pe

El Instituto no se solidariza necesariamente con las expresiones emitidas por los autores en los artículos firmados.

Impresión: Corporación Gráfica Nocheda S.A.C.

**REVISTA
DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-
MARÍTIMOS
DEL PERÚ**

Nº 30

LIMA

2011

EDITORIAL 7

INTRODUCCIÓN

Contralmirante Federico Salmón de la Jara, **Historia Marítima del Perú:**

Una larga y aún inconclusa singladura..... 11

Monseñor Pablo Chávez Aguilar, **Himno a Grau** 22

Capitán de navío Francisco Quirós Tafur, **Himno de la Gloriosa Marina Peruana** 23

ARTÍCULOS

Alejandro Lostaunau Ulloa, **Miguel Grau: cronología biográfica**..... 27

Contralmirante José García Valdivieso, **Pinceladas de un héroe**..... 49

Capitán de navío José Valdizán Gamio, **Beau Geste: Combate de Iquique**..... 59

Contralmirante José García Valdivieso, **Reflexiones sobre el Combate de Iquique**..... 69

Contralmirante Hugo Ramírez Canaval, **La Campaña Naval del 79: Audacia
sin límites** 71

Alférez de fragata Manuel Elías Bonnemaïson, **Mis recuerdos de Angamos:
Así fue el combate inmortal** 101

DOCUMENTOS

Parte oficial del capitán de fragata don Manuel Melitón Carbajal 107

Memorándum del teniente primero Pedro Gárezon 113

Parte oficial del primer ingeniero Samuel Mac Mahon 119

EPISTOLARIO

Última voluntad 125

Carta de Miguel Grau, comandante del "Huáscar", al presidente Manuel Pardo... 129

Cartas de Miguel Grau a su esposa..... 135

Carta a la viuda de Arturo Prat 141



Capitán de navío Miguel Grau Seminario
Óleo de Aurelio Longaray
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Editorial

*Acertadamente se unieron medios de comunicación tan prestigiados como los diarios: **El Comercio**, **Expreso**, y **El Callao**, el canal de televisión América TV y PROMPERÚ, para en una encuesta en el ámbito nacional, determinar la figura prominente que representase al “Peruano del Milenio”, con ocasión de estar por fenecer el último siglo del segundo milenio de la era cristiana.*

Los resultados de tal certamen arrojaron como claro representante de la sociedad peruana al inclito Almirante Miguel Grau Seminario, héroe nacional de trascendencia global, quien no dudó en ofrendar su vida en el célebre Combate de Angamos, el 8 de octubre de 1879, en defensa de los más altos intereses de la patria.

Sin embargo, la figura del Almirante Grau va más allá del sacrificio hecho conscientemente, puesto que está orlada por una serie de acciones y actitudes que son parte inherente a su existencia y a su manera de ser, forjada en la dura vida del marino, y que es el hermoso y profundo legado que deja a los peruanos del futuro.

Tratar de hablar de Grau es tarea ciclópea, no en vano está el amplio y variado testimonio acumulado a través del tiempo, tanto por coetáneos, como por los de las generaciones posteriores, así como de nacionales y extranjeros, amigos y enemigos; quienes no solo han explotado su actuación durante el infausto conflicto, sino durante su corta existencia terrenal.

Desde su premonitorio nacimiento un 27 de julio de 1834, en vísperas del aniversario patrio; su infancia transcurrida en el puerto de Paita, su primer embarque a los ocho años en el bergantín “Tescua”, cuando los niños de su edad pensaban más en los juegos propios de su época que en viajes fuera del hogar paterno; su ingreso a la Marina de Guerra como guardiamarina, su graduación como alférez y el cumplimiento de diversos servicios y destinos en buques de la Armada.

Su respeto a la Constitución y las leyes, así como su efímero paso por el Parlamento nacional como representante de Paita; su defensa del profesionalismo del oficial peruano durante el incidente Tucker; su profunda vocación cristiana y su acendrado amor por su esposa, la distinguida dama limeña, Dolores Cabero, y por sus nueve vástagos. El profundo respeto a sus amigos y la calidad humana demostrada con el vencido luego del combate, así como el gesto de inmensa caballerosidad al devolver con sentida misiva las pertenencias del marino chileno, Prat, a su viuda, acompañada de sus más preciadas pertenencias, que podrían constituir trofeos propios de la guerra.

Su inmólación consciente en Angamos, al comando del "Huáscar", donde no solo ofrenda su vida junto con la de sus seguidores, sino que llena de gloria a una nación y limpia de oprobio a esa obstinada generación política, la cual, pese a todos los avisos en diferentes épocas y escenarios, aun por el mismo Grau, se precipita ciega a los avatares de la guerra sin la preparación ni el equipo necesario para poder triunfar.

Finalmente, cabe resaltar el legado permanente del héroe a las generaciones futuras, el cual lo constituye el ejemplo de su vida misma, regida por los más altos valores, tanto en su hogar como en el buque, en la iglesia y en el Parlamento: el arquetipo de lo que, particularmente, debe ser un marino peruano y de lo que, en general, debe ser un peruano. Por ese motivo, al ingresar a la Escuela Naval se lee en la placa colocada bajo el busto del Almirante: "SEGUID SU EJEMPLO".

Es por todo lo poco manifestado en este corto pero emotivo editorial que el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, la Marina de Guerra del Perú y los peruanos todos nos sentimos orgullosos del legado recibido, siendo nuestro compromiso el cumplirlo a cabalidad. Esta es la razón por la cual presentamos a vuestra consideración este número especial, que encierra un pálido reflejo de la vida y obra del héroe máximo de la Nación, héroe, que personifica todas las virtudes a seguir por los que tenemos el privilegio de haber nacido en la tierra que fuera su cuna, para llevarla al sitio que le corresponde en el contexto de las naciones.

Contralmirante
José García Valdivieso
Presidente del Instituto de Estudios
Histórico-Marítimos del Perú

Introducción

Historia Marítima del Perú *Una larga y aún inconclusa singladura*

CONTRALMIRANTE FEDERICO SALMÓN DE LA JARA *

Conmemora este año el Instituto el cuadragésimo séptimo aniversario de su vida institucional, establecido realmente por el inicio de un viejo y anhelado designio que bien lo sabíamos iba a ser largo y difícil. Me toca, por razones de felices coincidencias, traer a vuestra memoria el recuerdo de antiguas inquietudes, caros anhelos, experiencias, satisfactorios logros y hasta anecdóticos episodios ocurridos durante estos ya largos primeros cuarenta y siete años. Me toca también dar fe del transcurrir de estos años plenos de rica experiencia, innegables logros, sentimentales recuerdos y renovado tributo a muchos hombres, aquí presentes, y también emocionado homenaje a ilustres personalidades que ya no están con nosotros, pero que dejaron al Perú y a este Instituto el sello imborrable de su recia imagen y la generosa entrega de su brillante intelecto, hombres que ya forman parte del patrimonio invalorable de nuestra patria.

Recuerdo haber leído en una de las páginas de nuestros libros el hermoso concepto de su autor el declarar que “se sale de la tierra íntimamente dichoso cuando, con la clara intención de hacerla bien, se ha hecho la tarea hermosa de enfrentarse al destino ante las dificultades, riesgos y vicisitudes de una obra”. Pienso sinceramente que es esta una de las satisfacciones que legítimamente podemos experimentar quienes hemos compartido el grato trabajo que han representado estos cuarenta y siete años que hoy celebramos. Es también, por ello, que dan este escrito un particular sentido. Tiene, además un sabor exclusivo que pudiera no ser íntegramente comprendido por otras personas que no forman parte de los selectos lectores que nos acompañan en esta singladura.

* El contralmirante Federico Salmón de la Jara falleció el 23 de agosto del año 2010.

Esta evocación testimonial comienza a mediados del año 1963. La Marina del Perú, gracias a la clara visión de los hombres que entonces la dirigían, hizo realidad un antiguo deseo que persistía por muchos años: la constitución de un Museo Naval que guardara los testimonios materiales de nuestro pasado histórico y los atestados de la vida y actividades de la institución. Testimonios y documentos conservados en forma dispersa en varias dependencias y repositorios de la propia Marina. Con remarcable acierto se encomendó esa tarea a un distinguido jefe que reunía las mejores cualidades para cumplir la importante misión: el capitán de navío Julio J. Elías Murguía, cuya capacidad intelectual y dedicación a la investigación de los anales de la Armada constituía garantía de éxito.

Fue también feliz coincidencia que se destinara un viejo local contiguo al Centro Naval del Callao para establecer el museo de la institución. Se inicia entonces, para suerte de ambas entidades, un provechoso encuentro e intercambio de iguales inquietudes y pretéritos anhelos.

Durante largo tiempo fue sentida necesidad del personal naval el disponer de una historia que describiera y analizara profundamente las acciones y el papel jugado por el mar en la vida del Perú. Los meritorios esfuerzos realizados en los primeros años del siglo XX por Rosendo Melo y Manuel Vegas García y algunos otros historiadores constituían las únicas fuentes disponibles y si bien eran obras clásicas de la bibliografía naval, adolecían de las comprensibles limitaciones de la época en que fueron escritas y sus ediciones, ya agotadas, no habían sido actualizadas.

El 30 de setiembre de 1963, el acta de la sesión de la Junta Directiva del Centro Naval del Perú, tradicional hogar social, escenario de camaradería y mudo testigo de la ilustre prosapia del oficial de Marina, registra en una de sus páginas la partida de nacimiento de la **Historia Marítima del Perú**. Invitado a esa sesión el señor capitán de navío Julio J. Elías Murguía y quienes teníamos el honor de dirigir el Centro Naval, alcanzamos una decisión que había sido largamente contemplada: constituir una comisión que se encargara de planear, organizar y llevar adelante el proceso de escribir una historia no solamente naval en su estricto sentido militar, sino ampliada a todo el ambiente marítimo, comprendiendo todas aquellas actividades relacionadas con el mar y el medio acuático. Se formó entonces la que denominamos Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú.

Debo ahora hacer un alto para pronunciar con admiración que conservo inalterable, el nombre del entonces presidente de la Comisión Cultural en la Junta

Lesion Ordenanza de Comité Directivo

Fecha: Lunes 30 de Setiembre de 1963

Presidencia: Contralmirante Federico Salazar de la Jara
Siendo las 1815 horas se abrió la sesión en la presidencia del Contralmirante Federico Salazar de la Jara.

Se pasó a tratar asuntos de las siguientes ausencias:

a) Con causa justificada: C. de N. Miguel Botalde de Romanos, C. de N. Julio Pacheco, C. de N. Esteban Ramirez y C. de N. Gustavo Ríos Aragón.

b) Sin causa justificada: C. de N. Bernardino León, C. de N. (R.) Epifanio Lora de la Fuente, C. de N. (R.) Fidel Escobar y S. Eduardo Ronald.

Se dio lectura al acta de la sesión anterior siendo aprobada por unanimidad.

Despacho:

El C. de N. Luis F. Villena, Presidente de la Comisión Cultural, informó que se había reunido con los miembros de su Comisión y que acordaron realizar un estudio y reestructurar la Historia Naval Militar, que había designado una sub-comisión para iniciar este trabajo. Que se había puesto en contacto con el C. de N. (R.) Julio J. Bellas, Presidente de la sub-comisión indicada, que el aspecto económico para este estudio estaba cubierto con la cantidad de S/ 1,500.00 que tiene el Museo Naval.

Indicó que el título para este estudio sería el de "Historia Marítima del Perú", que se debía poner en conocimiento del Ministerio de Marina, en caso la Directiva aceptase la realización del mencionado trabajo.

Orden del Día:

a) Se aprobó por unanimidad los proyectos presentados por la Comisión Cultural.

Siendo las 2048 horas, el señor Presidente levantó la sesión.

J. B.
El Contralmirante
Federico Salazar de la Jara
Presidente



El Capitán de Fragata
Julio Maguani López
Secretario



Acta de la sesión de la Junta Directiva del Centro Naval del Perú, 30 de setiembre de 1963, en la que se propone la creación de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú.

Transcripción del texto original

Sesión Ordinaria de Comité Directivo

Fecha: Lunes 30 de Setiembre de 1963

Presidencia: Contralmirante Federico Salmón de la Jara

Siendo las 18:15 se abrió la sesión bajo la presidencia del Contralmirante Federico Salmón de la Jara.

Se pasó lista anotándose las siguientes ausencias:

- a) *Con causa justificada: C. de N. Miguel Rotalde de Romaña, C. de C. Victor Ramirez y Tnte. 2º Gustavo Barragán.*
- b) *Sin causa justificada: Tnte. 2º Bernardino León, C. de F. (R) Enrique León de la Fuente, C. de C. (R) Fidel Escuzza y Sr. Eduardo Ronald.*

Se dio lectura al acta de la sesión anterior siendo aprobada por unanimidad.

Despacho:

.....

El C. de F. Luis F. Villena, Presidente de la Comisión Cultural, informó que se había reunido con los miembros de su Comisión y que acordaron realizar un estudio y reactualizar la Historia Naval Militar, que había designado una Sub-Comisión para iniciar este trabajo. Que se había puesto en contacto con el C. de N. (R) Julio J. Elias, Presidente de la Sub-Comisión indicada, que el aspecto económico para este estudio estaba cubierto con la cantidad de S/. 1 500.00 que daría el Museo Naval.

Indicó que el título para estudio sería el de "Historia Marítima del Perú", que se debería poner en conocimiento del Ministerio de Marina, en caso la Directiva aceptase la realización del mencionado trabajo.

.....

Orden del Día:

.....

- b) *Se aprobó por unanimidad los proyectos presentados por la Comisión Cultural.*

Siendo las 20:48 horas, el señor Presidente levantó la sesión.

Vº Bº
El Contralmirante
Federico Salmón de la Jara
Presidente
(firmado)

El Capitán de Fragata
Pedro Mazurè López
Secretario

Directiva: el señor capitán de fragata Luis Felipe Villena Gutiérrez, inigualable paladín del intento que comenzamos ese día.

Y así se inició el largo camino, diré mejor, comenzamos a contar las diarias singladuras que alcanzan hoy los cuarenta y siete años de extensa e ininterrumpida navegación. Supimos, desde el primer momento, que esta obra debería hablarnos del mar. Particularmente del Mar Peruano. A la luz de la historia debía relatarnos los acontecimientos ocurridos en el ámbito de este mar. Ella tenía que revelarnos el significado histórico de las gestas protagonizadas por muchos hombres que a través de siglos, hicieron del océano su hábitat natural. Pero también comprendimos que las hazañas y los acontecimientos marinos cuentan con otro protagonista: el propio mar. Es por esto que decidimos comenzar con la descripción del escenario donde tuvieron lugar los acontecimientos que queríamos develar. Cuatro destacados científicos vertieron sobre las primeras páginas su amplio bagaje de conocimientos y probada sapiencia sobre la geología, la geografía de nuestra costa, la oceanografía y el contenido biológico de nuestro mar, mar de excepción. El mar que desde adolescentes y entonando el himno del cadete aprendimos a domar y querer, grabándolo por siempre en lo más profundo de nuestro espíritu. Por todo esto denominamos al primer tomo de nuestra **Historia Marítima**: “El Mar Gran Personaje”.

Una tarde, la recuerdo soleada y con el mar de La Punta como amplio telón de fondo y solemne testigo de nuestro encuentro, reunimos a tres ilustres peruanos, valores consagrados de nuestra patria: José Luis Bustamante y Rivero, Alberto Ulloa Sotomayor y Jorge Basadre Grohmann.

Con incontenible entusiasmo, pero innegable timidez, les hablamos largamente de nuestro terco empeño. Fue, esa tarde, la fe de partida de un valioso aval que nos permitiría, poco después, solicitar al estadista incólume su participación en la presentación del prólogo de la obra; incorporar, años más tarde, al seno del Instituto al primer historiador de la República y mantener con el ejemplar diplomático, permanente relación en la búsqueda del consenso para la presencia del Perú en la Convención del Nuevo Derecho del Mar.

Desde el inicio, la Comisión tuvo especial cuidado en cumplir el imperativo de todo trabajo histórico que establece el examen de las fuentes que deben nutrir la investigación. Así señalamos y cumplimos los plazos indispensables para obtener, por intermedio de experimentados investigadores, la abundante y variada documentación existente en repositorios extranjeros y en los archivos del país.

Nuestra biblioteca guarda ahora una extensa y valiosa documentación recabada en los más importantes archivos de Europa, los Estados Unidos de Norteamérica y otros países del continente. Esta amplia gama de publicaciones, libros, revistas, folletos, ilustraciones, fotocopias y microfilms fue debidamente explotada por cada autor y es parte vital del patrimonio logrado en el curso de estos cuarenta y siete años de trabajo. No debo dejar de mencionar el valioso aporte que ha representado la permanente y generosa en el extranjero. Celia Wu de Brading en Gran Bretaña y Robert Scheina en los Estados Unidos han respondido sin limitaciones a todos nuestros pedidos e inquietudes durante el permanente proceso de la investigación.

Supimos, desde el primer momento, que no ha existido una instancia fundamental en nuestra historia en la que no hubiera estado presente el mar y que el objetivo principal que debía guiar a todos los historiadores que participaban en nuestro proyecto tendría que exaltar la actitud de los peruanos en su permanente afán de amar, escudriñar y reconocer ese mar, desde las más lejanas épocas, aun las de la Prehistoria, la Prehispánica, la Conquista, los avatares de la Colonia, el gesto valiente de la Emancipación y los primeros cien años de la República. Plenamente conscientes de la magnitud del trabajo por realizar, convocamos al más selecto grupo de historiadores para ayudarnos en tan seria tarea. Es este el momento apropiado para relevar desde lo más profundo de nuestros sentimientos la excepcional respuesta que a nuestro ruego diera cada uno de estos notables peruanos. Su participación ha hecho posible presentar al Perú y ante el consenso del juicio internacional, una historia especializada que nos enorgullece y que está cumpliendo cabalmente con el ideal que soñamos esa tarde del 30 de setiembre de 1963.

Desde el nacimiento de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú han pasado ya cuarenta y siete años. Durante ellos, se ha ido cumpliendo rigurosamente, en constante actividad el plan trazado inicialmente. Veinticinco volúmenes ya publicados han llegado a las manos de diez mil quinientos suscriptores y ocupan lugar preferente en muchas bibliotecas del país, universidades y entidades académicas del extranjero. Desde la prehistoria hasta los primeros veinte años del siglo XX, miles de páginas cubren varios siglos del acontecer peruano paralelo al trajinar de las olas del mar: personaje de la patria.

Los nombres de los autores: José Luis Bustamante y Rivero, Georg Petersen Gaulke, Ramón Mugica Martínez, Jorge Sánchez Romero, Esteban Zimic Vidal, Hermann Buse de la Guerra, José Antonio del Busto Duthurburu, Guillermo Lohmann Villena, José Agustín de la Puente Candamo, Félix Denegri Luna, Alberto Wagner de Reyna, Julio Elías Murguía, Armando Nieto Vélez, Miguel Flórez Nohesell, Fernando

Romero Pintado, Melitón Carvajal Pareja, Héctor López Martínez, Raúl Palacios Rodríguez, Percy Cayo Córdova, y Miriam Salas, constituyen con la probanza de su sapiencia la mejor garantía de calidad de la obra realizada. El reconocido prestigio de los autores honra a la historiografía del Perú y es motivo de justificado orgullo para quienes formamos parte de esta casa que hoy empavesa al tope, vistiendo sus mejores galas para compartir con tan selectos autores la euforia de sus primeros cuarenta y siete años. Para cada uno de estos hombres, algunos ya ausentes de esta vida, vaya caluroso, fuerte, cariñoso, nuestro agradecido aplauso.

La Historia Marítima, cuyo temario es tan vasto como el mar, está siendo escrita como el relato crítico del acontecer peruano desde la perspectiva oceánica y demuestra incontrastablemente la presencia del mar en la vida del Perú. Debo reconocer, muy personalmente, que en nuestra patria muchas veces la mayoría de los autores, centraron su estudio en los acontecimientos ocurridos en tierra soslayando el mar. La **Historia Marítima** demuestra en cada una de sus etapas la innegable influencia que el mar ha tenido en nuestra historia. Es más, como José Agustín de la Puente lo expresa, el tratar de la época de la Independencia, “La Historia de la Marina como los grandes acontecimientos de cada momento están inmersos en la historia universal del tiempo”.

Con el transcurrir de los años, el esfuerzo primario que representaba la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú fue tomando creciente impulso. Aumentó día a día la comunidad de ideas y la integración entre historiadores y oficiales de Marina que, dando ejemplo de laboriosidad, tenacidad e inquebrantable fe, han demostrado ampliamente que el trabajo en equipo no es quimera en nuestro medio, en el que, debemos aceptar, han tenido plausible éxito empeños individuales. La **Historia Marítima** ha servido, pues, para vincular estrechamente, en horas de ininterrumpido trabajo, a quienes tuvimos el privilegio de vestir el uniforme con los que, brillantemente, discurren en el ambiente civil.

Quiero referirme ahora al grupo de almirantes que durante este largo camino han tenido la trascendente tarea de hacer más fácil el trabajo de los historiadores. Desde el primer día comprendimos que era indispensable dar a éstos el asesoramiento profesional técnico para interpretar y desarrollar aquellos aspectos esencialmente marinos y al efecto cada periodo histórico fue coordinado por un almirante, prestando a los autores el consejo requerido. Rindo emocionado tributo a la extraordinaria labor y muy alto espíritu de hombres que tras haber culminado destacada carrera, ocupando los más altos cargos en la institución, dieron sin límites su invalorable apoyo a la misión de trabajo histórico común.

Durante los primeros cuatro años, fue necesario llevar a cabo el inventario, clasificación y ordenamiento de toda la documentación de carácter histórico entregada al archivo por los diferentes archivos diseminados en varios repositorios. Debo resaltar con la mayor admiración el trabajo fecundo, capaz y sacrificado realizado por nuestras investigadoras: Victoria Espinoza, Miriam Salas, Alicia Castañeda e Ileana Vegas. Cumplida su misión, continúan prestando todo el bagaje de su calidad profesional.

El comandante Juan Manuel Castro Hart como integrante del Consejo Directivo y a cargo de la Oficina de Edición, fue factor esencial en nuestro trabajo a lo largo de estos años. En recuerdo a su invalorable labor, el Instituto mantiene permanente su retrato en el mismo lugar donde trabajó con invariable espíritu y bajo la advocación: “Las páginas de cada libro de la Historia Marítima guardarán por siempre la imagen de su recia personalidad y su devoción a la institución que tanto quiso. Sea este el recuerdo permanente de las muchas horas que aquí pasó y el homenaje a la misión que con extraordinario celo y cariño supo imprimir”.

Otro grupo, de muy alto significado por su labor silenciosa, abnegada y eficiente lo constituyen nuestros más antiguos empleados y secretarías en las funciones de secretariado, edición y biblioteca. Es mi deber dar sus nombres: Víctor Tipiana, Julio Alva, Hélida Álvarez, María Spadaro y Esperanza Navarro. A cada uno de esos componentes del vital factor humano, mil gracias.

Al igual que toda nave que en continuada navegación va encontrando distintos puertos durante su ruta, nuestra comisión fue cambiando de fondeadero hasta en cuatro oportunidades. La figura de un navegante mochica, surcando el Mar del Sur sobre un caballito de totora, destacó en un modesto letrado luminoso, la entrada de un pequeño cuarto del viejo local del Centro Naval donde funcionara sus primeros ocho años.

El antiguo Ministerio de Marina en la avenida La Colmena, ya abandonado, fue refugio, entre 1971 y 1972, para los optimistas tripulantes de la embarcación que ya había izado sus primeras velas.

Un año después y siempre aferrada a las tradiciones navales, la Comisión ocupó el antiguo local en la avenida Nicolás de Araníbar, donde durante cuarenta años funcionó la Zona Judicial de Marina. Sus viejas, siempre remozadas paredes de adobe y quincha y sus techos con limeñísimas teatinas guardaron dieciséis años los valiosos documentos, libros de historia, manuscritos y originales de los

primeros libros. Ya contábamos con una biblioteca que crecía día a día. Por sus escaleras de mármol con pretensiones versallescas ascendieron miles de veces esclarecidos hombres de nuestra intelectualidad y respetables jefes de la Marina en el continuo trajín de las reuniones de trabajo, actos académicos e incorporaciones solemnes de los Miembros de Número.

Tendremos presente siempre la figura patriarcal y amiga del ilustre ex-presidente de la República que prologara con admirable verbo y en profundidad de siglos los primeros tomos de la **Historia Marítima**, asistiendo con ejemplar puntualidad a las citas de actividad intelectual o presidiendo los actos de incorporación de nuevos colegas. La imagen señera del doctor José Luis Bustamante y Rivero ciertamente enaltecía nuestro esfuerzo y significaba justificado halago para el beneficiario.

En octubre de 1973 por decreto supremo refrendado por el entonces ministro de Marina, nuestro distinguido Miembro de Número, señor vicealmirante Luis Ernesto Vargas Caballero, se creó el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, como entidad de derecho privado, sin fines de lucro, auspiciada por el Ministerio de Marina, teniendo como objetivo principal continuar la labor desarrollada hasta entonces por la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú, obra declarada años antes de interés científico y cultural dada su trascendencia en los campos históricos y científicos.

Ha quedado grabado en mi mente un recuerdo imborrable. Un día de octubre de 1977 Jorge Basadre en la víspera de incorporarse como Miembro de Número acudió, a su pedido, a mi domicilio para leerme a modo de consulta su incomparable trabajo de presentación "Los textos de Roca y Boloña, González Prada, Riva-Agüero, Porras Barrenechea y Bustamante y Rivero sobre Grau.- Un ensayo de sociología histórico-literaria". Comprobé esa mañana cómo podía conjugarse la modestia de un gran historiador con su admiración por el Almirante Grau y el afecto que estaba demostrando al Instituto y a nuestra obra.

La cesión de la sede que hoy ocupamos es una rotunda demostración de la forma como la superioridad naval apoya el esfuerzo del Instituto. Estoy seguro de interpretar el sentimiento de cada uno de sus miembros al expresar nuestro reconocimiento por el soporte que desde el primer día y sin solución de continuidad brinda el alto mando. En los señores almirantes, comandantes generales de la Marina, personificamos el aval que a través de tres décadas ha recibido la **Historia Marítima**.

La historia es un relato verídico de los hechos ocurridos tanto en la paz como en la guerra para alcanzar una situación favorable en el mundo, para construir el país con ideas y ejemplos que dejar a las futuras generaciones. No es la Historia del Perú, como la mayor parte de los pueblos, una cadena de sucesos prósperos y felices, sin caídas ni sombras, pero nuestra historia y en particular la **Historia Marítima** ha legado ejemplos de la inteligencia, personalidad y voluntad heroica de sus hombres de mar. Ella brinda, debidamente comprendida, una experiencia invaluable de lo que se hizo y de los resultados que se obtuvieron. Para repetir lo provechoso, evitar lo perjudicial y mejorar lo realizado. Si así lo entendemos no se puede seguir insistiendo que la improvisación supla a la previsión. Estamos obligados a dar aliento a las potencias del futuro.

La experiencia obtenida durante veinte años y el contacto con destacados profesionales civiles, Miembros de Número o distinguidos invitados, hizo nacer la idea de ampliar las actividades del Instituto proyectando la experiencia de la historia hacia el presente y futuro de nuestra realidad nacional y marítima y, al efecto, desde hace veinte años se creó la Comisión de Estudios Estratégico-Marítimos que reúne a un brillante número de oficiales almirantes y profesionales civiles en los campos de la diplomacia, del derecho marítimo, de la industria, de la actividad naviera, de la ciencia y de la economía, con el fin de contribuir al diseño, desarrollo, consolidación y divulgación de una estrategia marítima que apoye los intereses marítimos y nacionales. Sería muy extensa la enumeración de las múltiples actividades, estudios y trabajos llevados a cabo por la comisión. Ella incluye numerosos estudios, investigaciones, análisis, conferencias y certámenes relacionados con las áreas enunciadas. Un permanente apoyo a las currículas de la Escuela Superior de Guerra Naval y mesas redondas con las más calificadas universidades y entidades académicas ha marcado un alto nivel de prestigio a esta comisión, parte vital del Instituto.

Esta evocación testimonial quedaría trunca si no trajera a vuestra atención otros aspectos del quehacer del Instituto en estas tres décadas de su existencia. En adición a su misión primaria: La **Historia Marítima**, ha editado más de docena y media de libros menores que han tenido resonado éxito y ampliado la bibliografía sobre asuntos del mar, las relaciones internacionales, la historia, la estrategia, la ciencia y tecnología, la geopolítica y los intereses marítimos. Sus autores, oficiales de marina e investigadores civiles, han dado, con su trabajo, otra razón de honra para la entidad.

No podíamos permanecer ausentes en el concierto de las publicaciones que

divulgan en el país y en el extranjero las actividades académicas como órgano oficial de la institución. Al primer número de la Revista del Instituto, publicado en 1978, han sucedido otros veintinueve que constituyen fuente valiosa para los investigadores y para el canje con un creciente número de publicaciones similares del Perú y de otros continentes. En esta revista se publican los trabajos de incorporación de los nuevos Miembros de Número y artículos del mayor interés para los estudiosos de la historia, la estrategia y la ciencia y tecnología.

La historia, se ha dicho, robustece nuestro sentido nacional. La historia real, total del hombre peruano en relación con el mar, debe ser un libro abierto para el estudio y la reflexión de las sucesivas promociones navales. Si un buque se construye en periodos de dos a tres años, el espíritu que los anima sólo se consigue a lo largo de generaciones y es esto lo que quiero precisamente relevar en esta evocación testimonial, pues es esto lo que demuestra nuestra **Historia Marítima**. El ejemplo de tantos hombres que con honor engalanan las páginas de los veinticinco volúmenes publicados es, sin lugar a dudas, el mejor derrotero a seguir por quienes tienen hoy el invaluable privilegio de vestir el uniforme del marino peruano. La guerra no hizo a nuestros héroes. Simplemente los reveló.

Las nuevas generaciones, las que dotan nuestras unidades de hoy, los que en el puente de navegación comandan sus operaciones, los conductores de hombres a bordo o en tierra, en el aire o bajo superficie del mar, encontrarán en la **Historia Marítima** el mensaje siempre válido y constructivo para la forja de nuestra personalidad como nación. Aquel que legaron con su heroísmo todos los hombres de mar que nos antecedieron y que esta noche he tenido el honor de evocar.

Lima, 20 de febrero 2010

HIMNO A GRAU

Monseñor Pablo Chávez Aguilar

Gloria a Grau, quien triunfante pasea
por los mares, el patrio pendón bicolor (bis)

¡Que, cual llama sagrada flamea
entre el humo y el tronar del cañón! (bis)

Es altar cada pecho peruano
donde se alza su imagen bendita
nuestras mentes conservan escritas
su memoria, con limpio fulgor.

Que al vibrar los belígeros bronce
en la lucha feraz se agiganta,
de la patria la enseña levanta,
y la cubre de lauros y honor.

HIMNO DE LA GLORIOSA MARINA PERUANA

Capitán de navío Francisco Quirós Tafur (Pancho Quirós)

—CORO—

Mar peruano escenario milenario
De bronceados marineros que en la esencia de tu sal
Nos legaron para siempre aquel dominio
Que preserva en su destino nuestra Armada Nacional

—I—

La gloriosa Marina peruana
Conserva la llama de la tradición...
Pues al ir patrullando sus aguas,
Tarea sagrada, eterna misión,
Miguel Grau continúa presente
Sobre el puente del “Huáscar” sin par...
¡El centauro... nobleza y acero!
Mejor marinero jamás tuvo el mar

—II—

En los hombres que guardan memoria
Acciones de gloria, cual tuvo Noel,
Si les toca su hora en la historia
Sabrán ser sublimes, así como él...
La Marina por ellos existe
Y por ellos ha de perdurar...
Cual los firmes colores que viste:
El oro del sol y el azul de su mar.

Artículos

Miguel Grau *Cronología biográfica**

ALEJANDRO LOSTAUNAU ULLOA

- 1834 **27 de julio:** Nace en Piura, hijo del militar neogranadino Juan Manuel Grau y de la piurana doña Luisa Seminario y del Castillo. Es bautizado el 3 de setiembre.
- 1843 **Marzo:** Siendo su padre vista de aduana de Paita, le pide permiso para embarcarse en el bergantín granadino “Tescua”, que hacía tráfico comercial con Centroamérica. La embarcación naufraga en la isla de la Gorgona y tiene que regresar al Perú a seguir sus estudios.
- 1844 Nuevamente solicita permiso para navegar, y a partir de entonces va a recorrer los mares durante seis años.
- 1851 Regresa a la patria y se dirige a Lima para continuar sus estudios en el colegio del poeta español Fernando Velarde, con el fin de ingresar a la Armada Nacional. Velarde, en el año de 1880 le dedica un poema.
- 1853 **10 de agosto:** Presenta una relación de 12 viajes, que abarcan desde marzo de 1843 hasta agosto de 1853, donde indica los nombres de los barcos en que fue tripulante, los de sus comandantes, y de los puertos que visitó.

* Publicado en: Riva-Agüero y Osma, José de la. Miguel Grau. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto Riva-Agüero, 1996.

- 1854** **14 de marzo:** Obtiene el título de guardiamarina, y presta sus servicios en el “Rímac” durante seis meses.
- 2 de octubre:** sirve en el pailebote “Vigilante” durante diez meses, pasando luego al vapor de ruedas “Ucayali”, durante 4 meses.
- 1856** **4 de marzo:** Es ascendido a alférez de fragata, sirviendo durante cinco años en la fragata “Apurímac”, que era comandada por el capitán de navío José María Salcedo.
- Noviembre:** Estando en Arequipa, estalla la rebelión encabezada por Vivanco. La efervescencia revolucionaria llega hasta la Escuadra, sublevándose el “Apurímac”, el “Tumbes” y el “Loa”.
- 1857** **Enero:** La Escuadra sale hacia el norte y el 22 de abril ataca al Callao, siendo derrotadas las fuerzas de Vivanco. Los marinos complicados en la sublevación son sancionados. Se da de baja a Grau y a otros implicados.
- 1858** **25 de marzo:** Los marinos complicados en el levantamiento entregan los buques. La fragata “Apurímac” es la última en rendirse. Miguel Grau regresa a la marina mercante como capitán de un barco inglés.
- 1859** Al mando de la goleta “Cristina”, en un viaje de San José al Callao hace frente a un temporal, del cual se salva gracias a su pericia e intrepidez. La nave llega con serias averías.
- 1861** Por ley de 11 de abril, se moderan las medidas que se tomaron contra los oficiales sublevados en el año de 1857. Grau regresó en diciembre de ese año al Perú, y solicitó una pensión por sus cinco años, tres meses y tres días de servicios.
- 1862** **24 de abril:** Se le expide cédula de licencia indefinida, donde se ordena inscribir al alférez de fragata Miguel Grau en el Escalafón General de la Armada.
- 1863** **13 setiembre:** Es ascendido a teniente segundo y regresa al servicio activo. El 14 de setiembre es destinado a la dotación del vapor “Lerzundi”.

4 de diciembre: Es ascendido a teniente primero graduado.

1864

4 de enero: Se le da el título de teniente primero efectivo, grado con el que viajó a Europa con el capitán de corbeta Aurelio García y García en comisión para adquirir nuevas unidades para enfrentar la poderosa escuadra española que se había enseñoreado en nuestros mares.

30 de marzo: El capitán de fragata don Aurelio García y García contrata con la casa J. A. Samuda la construcción de la fragata “Independencia”.

12 de agosto: Se contrata la construcción del “Huáscar” con la casa Laird Hnos., la cual es supervisada por el capitán de navío José María Salcedo. En este mismo mes, se decide la adquisición de dos corbetas francesas, las que son examinadas por el comandante García y García y el teniente Grau. Se trata de las corbetas “Shangay” y “San Francisco”, que son entregadas a fines de ese año, bautizadas como “Unión” y “América”, respectivamente.

31 de diciembre: El capitán de corbeta Juan Pardo de Zela asume la comandancia de los nuevos buques “América” y “Unión”. El mando de la “Unión” es confiado al teniente primero Miguel Grau.

1865

Enero: La corbeta “Unión”, sale de Nantes y fondea el 4 en el Támesis, el 13 llega al puerto de Greenwich y el 17 a Plymouth. Allí Grau es detenido 48 horas bajo la acusación de haberse maltratado a dos de sus tripulantes. En realidad, Grau los había despedido por insubordinados.

5 de febrero: Grau, al mando de la “Unión”, junto con la “América”, parte de Inglaterra rumbo al Perú.

6 de marzo: Arriban al puerto de Río de Janeiro, lugar en donde Grau se dedica a componer la maquinaria de la corbeta, que había sufrido desperfectos en la travesía.

31 de marzo: El gobierno de Pezet le da el título de capitán de corbeta efectivo.

6 de julio: La “Unión” fondea en Valparaíso. Grau es informado de la rebelión contra el gobierno constituido, y se decide a combatir al lado de las fuerzas revolucionarias de Prado y Balta; así, la corbeta “Unión” realiza el traslado de tropas, la vigilancia de puertos y el patrullaje de las costas.

22 de julio: Es ascendido a capitán de fragata por el segundo vicepresidente de la República, general Pedro Diez Canseco.

16 de agosto: El gobierno de Pezet da de baja a Grau y a otros marinos que participaron en la revolución. Tal disposición es solo teórica.

30 de noviembre: Muere su padre en Valparaíso.

Diciembre: Se termina de construir el monitor “Huáscar”.

1866

15 de enero: La División Naval peruana integrada por las fragatas “Amazonas”, “Apurímac” y las corbetas “Unión” y “América”, a órdenes del capitán de navío Manuel Villar, llega a Chayahué, apostadero de la escuadra chilena en Chile. Ese mismo día la “Amazonas” naufraga en uno de los estrechos canales de Abtao.

7 de febrero: Al mando de la “Unión” toma parte en el combate de Abtao contra la escuadra española.

7 de junio: Se efectúa la reunión con los blindados “Independencia” y “Huáscar” en Ancud; el 11 del mismo mes salen hacia Valparaíso, donde permanecen dos meses a órdenes del capitán de navío Lizardo Montero, esperando disposiciones de Lima.

El gobierno peruano nombra al contralmirante norteamericano, retirado, John R. Tucker como jefe de nuestra Escuadra. Este nombramiento crea malestar entre los marinos peruanos, originando que la mayoría de ellos pidan su baja; el Gobierno se las da, concediéndoles 24 horas para dejar sus buques y regresar a Lima en el transporte “Callao”. Entre los renunciantes se encuentra Grau.

15 de agosto: el transporte “Callao” llega a Lima con los marinos dados de baja que luego son conducidos a la isla San Lorenzo. Grau

va tener como defensor al doctor Luciano B. Cisneros.

1867 **24 de enero:** Los jefes y oficiales de Marina detenidos son trasladados de la isla San Lorenzo al puerto del Callao, donde funcionaba el Consejo de Guerra.

1º de febrero: Se realiza la defensa del comandante Miguel Grau.

11 de febrero: Se dicta sentencia y, por unanimidad de votos, el Consejo declara inocentes a todos los procesados.

30 de marzo: Repuestos sus derechos y prerrogativas, y salvado su honor de marino, solicita licencia para navegar en la marina mercante, siguiendo en el ejercicio de su profesión.

12 de abril: Contrae matrimonio con Dolores Cabero y Núñez. De esa unión nacerían: Enrique, Miguel Gregorio, Óscar, Juan Ricardo, María Luisa, Carlos, Rafael, Victoria, Elena, y Miguel Grau y Cabero.

13 de mayo: Se incorpora como capitán en la prestigiosa empresa británica Pacific Steam Navigation Co. la que le confía el mando de su vapor "Callao". Los informes que se conservan dan constancia del respeto que le tuvieron los ingleses por sus dotes de marino.

1868 **Enero:** Es llamado por el general Pedro Diez Canseco para reincorporarse a la Armada.

27 de febrero: Grau es nombrado comandante del monitor "Huáscar".

25 de julio: Es ascendido a capitán de navío graduado por el presidente Pedro Diez Canseco.

1869 **21 de setiembre:** Por resolución se le reconoce y abona el tiempo de servicios en barcos mercantes, de acuerdo al art. 30 del Supremo Decreto de 23 de julio de 1834.

26 de setiembre: Se le reconoce el título de Benemérito de la Patria en grado heroico, otorgándosele el uso de medalla y de un escudo en la manga del brazo izquierdo, que recordaban a los que

mantuvieron la integridad de la República, combatientes en Abtao el 7 de febrero de 1866, contra la escuadra española.

1870 **Enero:** Es comisionado por el Gobierno para estudiar las condiciones hidrográficas de la caleta Garita de Moche (hoy puerto Salaverry). Su informe originó la creación del puerto de Salaverry.

1872 **22 de julio:** Se sublevan los hermanos Gutiérrez contra el gobierno de Balta. A iniciativa de Grau la Escuadra se niega a plegarse a la revolución. De acuerdo con los jefes y oficiales suscribe una proclama contra el golpe revolucionario y toma la decisión de luchar por el restablecimiento del orden y la ley. La Escuadra se traslada a las islas de Chincha.

26 de julio: Dirige una circular a las autoridades del sur del Perú dando cuenta del motín ocurrido en Lima, y del rechazo del pueblo limeño y de la Escuadra.

5 de agosto: Restablecida la normalidad en el país regresa al Callao. Cumple con enviar al Mayor de Órdenes del Departamento la nómina de todos los jefes, oficiales y tripulantes de los buques de la Escuadra que se embarcaron en el “Huáscar” el 22 de julio dispuestos a luchar contra los amotinados hermanos Gutiérrez.

21 de agosto: Es nombrado para integrar las comisiones consultivas en los ramos de Guerra y Marina por decreto del 14 de agosto. Esta última está integrada por el contralmirante Domingo Valle Riestra y los capitanes de navío Manuel J. Ferreyros, Aurelio García y García, José R. Carreño, Camilo N. Carrillo, Juan Pardo de Zela, y Miguel Grau.

1 de setiembre: Comisionado por el Gobierno y comandando el “Huáscar”, sale acompañado por el “Chalaco” rumbo a Iquique, en busca de informes sobre los sucesos ocurridos entre Bolivia y Chile por cuestiones limítrofes. Cumpliendo las órdenes impartidas, el día 6 envía un informe dando cuenta de los resultados de la expedición.

14 de diciembre: Solicita permiso a la superioridad naval a fin de ejercitar en la isla San Lorenzo a la tripulación del “Huáscar” en el manejo de artillería y armas menores.

A A la Nacion

El inaudito abuso de fuerza con que el dia de ayer ha sido escandalizada la capital de la Republica? debia encontrarse, como en efecto ha sucedido el rechazo mas completo de parte de los Jefes y oficiales de la Armada, que suscriben, quienes, ajenos a toda liga personal, no reconocen otra regla de conducta que la emanada o dirigida al fiel cumplimiento de las instituciones patrias.

El criminal proceder del Coronel D. Tomas Gutierrez es pues la ruina del regimen constitucional y como consecuencia precisa el desquiciamiento social mas completo. Para restablecerlo cabemos la fortuna de ser los primeros en ofrecer nuestro patriotico contribuyente y poner al servicio de la Nacion los elementos de que hoy disponemos. En nuestro caberme nos asiste la mas firme persuacion de encontrar a todos los buenos ciudadanos y que unidos para

1873

3 de marzo: Nuevamente es comisionado por el Gobierno para realizar un viaje de reconocimiento por el litoral sur, a fin de informarse sobre el estado de la situación en que se encuentra por los problemas limítrofes entre Bolivia y Chile.

24 de marzo: El “Huáscar” llega a Cobija, donde permanece tres días.

28 de marzo: Llega a Iquique, de donde informa al Ministerio de Guerra y Marina del recibimiento dispensado por las autoridades bolivianas, manifestando adhesión al Gobierno y pueblo del Perú.

4 de abril: Informa desde Iquique al Ministerio de Guerra y Marina “que el Sur continúa sin novedad”.

23 de abril: Es ascendido a capitán de navío efectivo por el presidente Manuel Pardo.

27 de mayo: Se dirige nuevamente a Cobija. El día 28 avisa de su llegada a ese puerto, e informa que toda la costa se encuentra en perfecto orden.

2 de junio: Escribe al ministro de Guerra y Marina de la desfavorable acogida que del Tratado Corral-Lindsay hizo el pueblo boliviano, asimismo de la sincera simpatía de ese pueblo por el nuestro. En este mismo mes, se le encomienda realizar un estudio de la rada del puerto de Iquique, a fin de que se construya un dique que facilite el desarrollo de las operaciones portuarias.

15 de julio: Regresa al Callao después de cuatro meses de crucero a lo largo del litoral boliviano.

31 de agosto: Fondeó en Islay y comunicó al ministro de Guerra y Marina que, en su recorrido por los puertos y caletas del litoral confiados a su vigilancia, había completa tranquilidad.

1874

10 de junio: Se le nombra jefe de la Escuadra de Evoluciones compuesta por las siguientes unidades: “Huáscar”, buque insignia; “Independencia”, “Atahualpa”, “Manco Cápac”, “Unión” y “Chalaco”. Recorre todo nuestro litoral y ordena se ejecute toda clase de maniobras

a bordo, para adiestrar a las tripulaciones en tácticas navales y manejo de artillería, previendo un posible conflicto bélico con Chile.

2 de noviembre: El “Talismán” es apresado por el “Huáscar” en la bahía de Pacocha, cerca de Ilo; su cargamento y tripulación son capturados y enviados a Mollendo. Don Nicolás de Piérola logra fugar internándose en dirección a Moquegua.

Diciembre: La Escuadra termina sus entrenamientos en Iquique y regresa al Callao. En el crucero realizado demuestra sus vastos conocimientos técnicos, así como su experiencia en la navegación.

1875 **20 de enero:** Cesa en el mando de la Escuadra y continúa de comandante del “Huáscar”.

1876 **5 de junio:** Para representar a Paita en el Parlamento, deja el comando del “Huáscar” después de más de ocho años a su mando. Ocupa un asiento en la Cámara de Diputados.

12 de agosto: Es reconocido diputado por Paita; el 5 de ese mes se le designa miembro de la Comisión de Marina, donde presenta dos proyectos, uno sobre la reorganización del Ministerio de Guerra y Marina y el otro sobre los ascensos.

3 de octubre: Forma parte del consejo de guerra que procesa a los responsables de la pérdida de la cañonera “Chanchamayo”, ocurrida en el mes de julio en el norte.

1877 **Febrero:** Solicita licencia por dos meses, a fin de traer los restos de su padre que se encuentran en Valparaíso; viaja en el vapor británico “Eten” el 17 de febrero. A su retorno informa al Gobierno del poderío naval de Chile, el cual pudo comprobar en Valparaíso donde se encontraban fondeados los blindados “Almirante Cochrane” y “Blanco Encalada”.

5 de febrero: Es nombrado agregado al Departamento de Marina.

7 de marzo: Se le designa vocal de la Junta Revisora de las Órdenes Navales, cargo que va a desempeñar hasta el 30 de mayo.

1 de junio: Se hace cargo de la Comandancia General de Marina. Trata de mejorar las unidades de nuestra Escuadra, aunque no puede lograr lo que más anhelaba: adquirir nuevos acorazados para contrarrestar el poderío chileno.

1878 A comienzos de año, como comandante general de la Marina preside el jurado de exámenes en las Escuelas Preparatorias y Naval, resaltando el excelente rendimiento de los alumnos y el mérito de los profesores.

2 de enero: Como comandante general de la Marina presenta al ministro del ramo su memoria, en la que se ocupa de las necesidades de la Marina, y en especial del estado de la Escuadra. Asimismo, solicita sea reforzada con carácter de urgencia.

28 de julio: Se incorpora al Parlamento y hace entrega de la Comandancia General de la Marina al comandante Antonio A. de la Haza, quien ha sido designado para reemplazarlo.

1879 **Febrero:** Termina su labor parlamentaria y pasa a ocupar en el Ministerio de Guerra y Marina el cargo de agregado, que solo desempeña cincuenta días, pues la declaratoria de guerra con Chile lo obligó a regresar al mando de su buque, el “Huáscar”.

28 de abril: Comunica que no puede asistir al Parlamento por haber asumido el comando del “Huáscar”, y ser su presencia muy necesaria en la nave que le ha confiado el Gobierno.

30 de abril: Comunica que durante cinco días ha instruido a su tripulación en toda clase de ejercicios, en especial zafarrancho de combate y tiro de cañón.

16 de mayo: La escuadra sale rumbo a Arica. La primera división naval, al mando del capitán de navío Miguel Grau, está integrada por la “Independencia”, el “Huáscar” y los transportes “Chalaco”, “Limeña” y “Oroya”, en este último viaja el general Prado, director de la Guerra, con su estado mayor.

19 de mayo: Fondean en Mollendo a las 5 p.m. y continúan viaje esa misma noche a las 11 p.m.

20 de mayo: Llegan a la rada de Arica a las 2 p.m. Allí confirman la noticia de que los blindados chilenos habían dejado Iquique y que la “Esmeralda” y la “Covadonga” sostenían el bloqueo. En reunión de consejo de guerra se acuerda que los blindados “Independencia” y “Huáscar” salgan a batir las naves chilenas bloqueadoras.

21 de mayo: Aparecen a las 8 a.m. en Iquique para librar el primer combate naval. Espoloneada por el “Huáscar”, la “Esmeralda” se hunde. Grau, en un acto de humanidad, recoge 62 náufragos, que en la cubierta del “Huáscar” dan el grito de ¡Viva el Perú generoso! Mientras tanto, la “Independencia” en persecución de la “Covadonga” encalla en Punta Gruesa, hundiéndose poco después.

24 de mayo: El “Huáscar” parte de Iquique con destino al sur, hacia la costa boliviana que Chile ocupaba; en Pabellón de Pica avista al vapor “Valdivia” de la Compañía Inglesa de Vapores (Pacific Steam Navigation Co.).

25 de mayo: En Mejillones, destruye 7 lanchas, libera la goleta peruana “Clorinda”, que había sido apresada por un barco chileno y toma víveres, alambre para uso telegráfico y una chalana que es izada al blindado.

26 de mayo: Amanece en Antofagasta, la recorre de un extremo a otro estudiando sus fortificaciones, y comprueba que había baterías de grueso calibre en el norte, centro y sur de la población. Ve que la “Covadonga”, maltrecha, se escudaba entre los barcos neutrales. Se entabla un combate de dos horas, y cuando se asegura de haber destruido las defensas del puerto, se retira a alta mar.

27 de mayo: Regresa al puerto nuevamente y corta el cable telegráfico, dejando sin comunicación a Antofagasta y Valparaíso. Avista un vapor por el norte y reconoce que es el vapor inglés “Ayacucho”.

28 de mayo: El “Huáscar” regresa al norte en dirección a Cobija, encontrando en su trayecto a la corbeta peruana “Caquetá”, que la “Esmeralda” había apresado días antes del Combate de Iquique. La “Caquetá” es remitida a Arica con el Pabellón Nacional. En Cobija echó a pique seis lanchas. El mismo día se encuentra con el velero

“Emilia” que va cargado de cobre. Grau comprueba que indebidamente enarbolaba la bandera nicaragüense, la captura y la remite al Callao.

29 de mayo: Hace un recorrido por Tocopilla, toca en Patillo y sigue hacia Iquique para informar al general Prado de su gira y del éxito de su comisión en el sur. Sale para Ilo en busca de carbón, en el trayecto divisa a la escuadra chilena que regresaba de su infructuosa expedición al Callao. Es perseguido durante siete horas por el “Blanco Encalada” y la corbeta “Magallanes”. Regresa a Ilo y avista a la altura de Camarones un barco que huía, era el transporte chileno “Matías Cousiño” que dejaba abandonada una embarcación que llevaba a remolque.

3 de junio: Se encuentra entre Guanillos y Punta de Lobos con sus perseguidores el “Blanco Encalada” y la “Magallanes”; el “Blanco Encalada” abre sus fuegos contra el monitor, que contesta y consigue evadirlos.

4 de junio: El “Huáscar” fondea en Mollendo siendo recibido por el pueblo en medio de vítores. Grau envía al general Prado, director de la Guerra, un parte informando sobre sus encuentros con los buques chilenos.

7 de junio: El monitor llega al Callao, donde es recibido por una enorme muchedumbre. Durante su estadía, Grau es objeto de toda clase de agasajos. El “Huáscar” entra en mantenimiento, efectuándosele reparaciones en el casco, arboladura y maquinaria.

3 de julio: Envía el último parte de las reparaciones efectuadas al monitor con observaciones sobre la falta de entrenamiento de la tripulación.

6 de julio: Parte rumbo a Arica.

9 de julio: Estando en Arica recibe órdenes del supremo director de la Guerra de atacar a la escuadra chilena que bloqueaba Iquique.

10 de julio: De Punta de Pisagua se dirige a Iquique recorriendo la costa; al no encontrar al enemigo manda a tierra a un oficial, e

informado de que el “Abtao”, el “Matías Cousiño” y los blindados “Cochrane” y “Covadonga” habían partido, sale en su busca. Apresa al “Matías Cousiño”, pidiéndole su rendición. Al tomar posesión del buque avista a la escuadra chilena, lo cual lo decide a hundir la presa, no sin antes ordenar que se ponga a salvo su tripulación. Al aproximarse los otros buques enemigos dirige los fuegos a estos, trabando combate. Ante la inseguridad de la efectividad de los tiros decide atacar con el espolón, ataque que el buque enemigo evade huyendo. Logra alcanzarlo aunque ligeramente; “creo que haya sido el “Abtao” o el “Magallanes”, escribe Grau en su parte. Viendo que se acerca el “Cochrane”, decide la retirada a fin de no comprometer su unidad. El “Matías Cousiño” queda libre.

17 de julio: Parte rumbo al sur en convoy con la corbeta “Unión”, que va comandada por el capitán de navío Aurelio García y García; la misión es hostilizar al enemigo a lo largo del litoral. Esta es una de las expediciones más fructíferas de la campaña naval.

18 de julio: Reconocen al norte de Mejillones de Bolivia un buque de vela que resultó ser la barca inglesa “Lady Vore de Vere”, que va con destino a Liverpool; este buque proporciona algunos datos de los transportes enemigos. Continúan hacia el puerto de Antofagasta y cerca a la Punta de Tetas avistan un barco que va con rumbo opuesto al convoy y que parece ser el buque enemigo “Abtao”. Grau ordena que la “Unión” vaya en misión de reconocimiento, mientras él hace lo mismo pegado a la costa. La nave resulta ser la cañonera “Hugón” de la armada francesa. Continúan viaje a las costas de Chile.

19 de julio: Encuentra varios buques mercantes de vela, hace las labores de reconocimiento de algunos de ellos, ordenando que la “Unión” haga lo propio. Del examen efectuado por la corbeta resulta que uno de los buques era la fragata “Adelaida Rojas”, que iba cargada de carbón y enarbolaba bandera nicaragüense. Posteriormente la despacha al Callao para que sea juzgada por el tribunal respectivo.

20 de julio: La “Unión” captura frente a Chañaral, el bergantín “E. Saucy Jack”, que va cargado de cobre y en las mismas condiciones que la fragata “Adelaida Rojas”; igualmente se le despacha al Callao para que sea juzgada. En esos momentos salía de Chañaral, con destino

a Caldera, el vapor inglés “Santa Rosa”, Grau ordena a la “Unión” que continúe a ese puerto, con el fin de que llegue antes que el vapor y ver si se puede hacer la captura de algún transporte enemigo. En Chañaral notifica al jefe militar del puerto que procederá a la destrucción de las lanchas, y que en caso de ser hostilizado lo hace responsable de las consecuencias. Procede sin que se le oponga la menor resistencia. Sigue rumbo a Caldera y encuentra a la “Unión” en la boca del puerto; ingresan a la bahía sin problemas, a pesar de estar al alcance de las baterías. Prosiguen rumbo al sur.

21 de julio: Entra a Huasco y, como en Chañaral, destruye todas las lanchas, mientras que la “Unión” realiza igual operación en Carrizal Bajo.

22 de julio: El “Huáscar” regresa a Chañaral, saca a remolque la barca nicaragüense “Adriana Lucía”, que está cargada de cobre, y por encontrarse en las mismas condiciones que las anteriores la remite al Callao. La “Unión” entra al puerto de Pan de Azúcar, destruyendo todas las lanchas que se encuentran allí. En el trayecto se encuentran con el vapor inglés “Chala”, que va con destino a Caldera; se les comunica que en Antofagasta se encuentra el transporte chileno “Itata”, que había llegado de Valparaíso trayendo una comisión de varios jefes del ejército, presidida por el ministro Domingo Santa María. Esa tarde la “Unión” parte para Antofagasta.

23 de julio: Al amanecer, cerca del mencionado puerto, la “Unión” da caza al transporte chileno “Rímac”. Captura un valioso botín compuesto por armamento y otros artículos de guerra, además del escuadrón Carabineros de Yungay. Entre los oficiales prisioneros se encuentran el teniente coronel Manuel Bulnes, el sargento mayor Wenceslao Bulnes, el capitán del “Rímac” Pedro Lautrop y el capitán de fragata Ignacio Luis Gana.

1 de agosto: El capitán del “Matías Cousiño”, Castleton, le envía una carta donde le expresa su agradecimiento por la noble actitud que asumió el día 10 de julio, cuando ordenó se pusiera a salvo a la tripulación del “Cousiño” antes de que fuera hundido el barco. Este mismo día el “Huáscar”, en compañía del transporte “Rímac”, sale de nuevo a recorrer el litoral chileno.

3 de agosto: Cerca de Taltal, el “Rímac” sufre una avería en la máquina por lo cual Grau hace regresar dicho transporte al Callao para su reparación. Continúa solo por las costas de Chile.

4 de agosto: Al enterarse que el blindado “Cochrane” está en Coquimbo, sale en su busca dirigiéndose a la ensenada de Caldera.

7 de agosto: Llega al puerto de Taltal y notifica a la autoridad de su intento de destruir las lanchas que allí se encuentran, operación que es suspendida al avistarse en la parte norte de la bahía dos buques a motor; uno de ellos es el “Blanco Encalada”. Decide entonces continuar su rumbo, perseguido por las naves enemigas hasta que logra burlarlas.

8 de agosto: Fondea a las 2 p.m. en Iquique, allí recibe la orden del supremo director de la Guerra de convoyar al transporte “Oroya”.

20 de agosto: Se le expide a Grau su foja de servicios (25 años, 5 meses, 6 días) prestados al país, desde que ingresó a la Armada Nacional hasta el 10 de agosto de ese año.

22 de agosto: Dando cumplimiento a las órdenes recibidas, a las 3:30 a.m. zarpa de Arica en compañía del transporte “Oroya”.

23 de agosto: Llega al puerto de Pisagua y posteriormente al de Iquique.

24 de agosto: Zarpa a la 1:45 a.m., y a las 4 p.m., estando a la altura de Punta de Jara avista un vapor que sale de Antofagasta; es el “Ilo”, al cual se le practica la visita de guerra. Grau ordena al comandante del “Oroya” que ejerza vigilancia mientras el “Huáscar” permanece dentro del fondeadero.

25 de agosto: El “Huáscar” entra al puerto de Antofagasta, donde se encuentran, detrás de los mercantes y cercanos a tierra, los buques chilenos “Magallanes” y “Abtao”, el transporte “Limari” y otros; ante la imposibilidad de atacarlos sigue rumbo a Taltal en convoy con el “Oroya”.

26 de agosto: Llega a Taltal donde se entera de que el “Blanco Encalada” había estado allí el día anterior. En la noche encuentra y reconoce la barca norteamericana “Isaac Hall”, que venía procedente de Tocopilla.

27 de agosto: Al amanecer pone rumbo al norte, recorre la costa muy próxima y entró a los puertos Blanco Encalada y Cobre; pasa la noche a barlovento dentro de la ensenada de Antofagasta.

28 de agosto: El “Huáscar” avista la barca inglesa “Borkly”, que iba cargada de salitre. Realizada la visita de guerra se aproxima al fondeadero para observar al enemigo y rastrear el cable telegráfico. A la 1:35 p.m. es sorprendido por los disparos de los buques enemigos; a las 2 p.m., al toque de zafarrancho, rompe los fuegos. Desde ese momento se traba un sostenido combate entre el “Huáscar” y las baterías y buques enemigos; a las 3 p.m. penetra más cerca al fondeadero de los barcos a pesar del intenso fuego de la artillería de tierra y de los barcos “Abtao” y “Magallanes”. Lamentablemente, tiene que abandonar el ataque para no dañar a los buques mercantes, pues el enemigo se oculta detrás de éstos. A las 5 p.m. cesan los fuegos de tierra. De la andanada de bombas solo una ha tocado al “Huáscar”, una que, lanzada por un cañón de tierra ha atravesado la chimenea para reventar en la cubierta ocasionando averías. A consecuencia de la explosión perecen el teniente segundo don Carlos de los Heros y el marinero alumno Alcides Gutiérrez.

A las 10 p.m. avista por el sur un vapor, suponiendo que es el “Blanco Encalada” sale a darle el encuentro, pero se pierde en la oscuridad. De ese combate resulta seriamente averiado el “Abtao”.

29 de agosto: A las 9:45 a.m. entra al fondeadero de la guanera de Mejillones de Bolivia, toma una lancha, la conduce a remolque y continúa viaje próximo a la costa. A las 2:40 p.m. entra en Cobija, donde se encuentra anclada la cañonera de guerra francesa “Decréc”; a las 5:55 p.m. llega a Tocopilla, donde toma 4 lanchas. Pasa visita de guerra a los tres buques mercantes que encuentra allí.

30 de agosto: Llega al puerto de Iquique a las 5:15 p.m., allí se encuentra la fragata de guerra norteamericana “Pensacola”.

31 de agosto: El “Huáscar” llega a Arica a las 5 p.m.

1 de setiembre: Grau escribe a su esposa desde Arica informándole del combate en Antofagasta del 28 de agosto, lamentando la pérdida del oficial Heros. Asimismo, le anuncia que volverá a salir nuevamente, esta vez por tres días.

3 de setiembre: Estando en Iquique escribe a su cuñada Manuela Cabero de Viel, condenando la guerra entre Perú y Chile la que califica como “fratricida” y “civil”.

18 de setiembre: En Arica, se prepara para una nueva excursión. Solicita vestuario para la tripulación, municiones para los cañones y ametralladoras; además se pertrecha de víveres y otros artículos de consumo.

23 de setiembre: Parte con destino a Ilo convoyando al “Chalaco”.

24 de setiembre: El “Huáscar” se dirige al sur acompañando al transporte “Chalaco”, que lleva tropas para la guarnición de Iquique.

30 de setiembre: Recibe órdenes del director de la Guerra de salir en inspección al sur, realizar toda clase de hostilidades al enemigo, y evitar un encuentro con los blindados chilenos, por el mayor poderío de estos. Por la misma fecha, la flota chilena compuesta por el “Blanco Encalada”, el “Cochrane”, la corbeta “O’ Higgins”, la “Covadonga” y dos transportes, salen a la caza del “Huáscar”.

1 de octubre: El “Huáscar” zarpa de Iquique para cumplir las órdenes recibidas.

4 de octubre: Llega a la caleta de Sarco, al sur de Huasco, apresa a la goleta chilena “Coquimbo”, que va con un cargamento de harina, y que indebidamente enarbola bandera inglesa.

5 de octubre: Ambos buques siguen hacia el sur y llegan a Coquimbo, recorren el puerto sin encontrar embarcaciones y prosiguen su marcha más al sur llegando a la caleta de Tongoy. A pesar

de encontrarse a pocas horas de Valparaíso, no continúan hacia ese puerto por lo peligroso de la situación.

Ese mismo día la escuadra chilena, integrada por el “Blanco Encalada”, el “Cochrane”, la “O’Higgins”, la “Covadonga” y dos transportes, aparecen en la rada de Arica en busca del “Huáscar”. Al no encontrarlo regresan al sur. La “Pilcomayo”, un barco de guerra de madera al mando del capitán de fragata Carlos Ferreyros, sale a combatirlos y ataca a la corbeta “O’Higgins”, que se encuentra rezagada del resto de la escuadra. A consecuencia de sus disparos le destruye un cañón y da muerte a doce hombres. La “Pilcomayo” sale indemne, solo con dos bajas.

6 y 7 de octubre: El “Huáscar” ha sufrido diversas averías en sus máquinas, y se detiene en alta mar para reparar los desperfectos.

8 de octubre: La “Unión” y el “Huáscar” llegan a Antofagasta, este último inspecciona sigilosamente la bahía y no encuentra enemigos. A las 3 a.m. abandona la rada para unirse a la “Unión”, que se había quedado de guardia, y ambos siguen al norte. Divisan tres humos, lo que los obliga a cambiar de ruta, separándose de la costa y de los enemigos. Los barcos avistados son el acorazado “Blanco Encalada”, la “Covadonga” y el “Matías Cousiño”, primera división de la Armada Naval chilena. Estos buques inician la persecución de los peruanos, que logran burlarlos frente a Punta de Tetas. A las 5:15 a.m. aparecen otros tres humos por el noroeste, es la segunda división naval chilena, integrada por el acorazado “Cochrane” y las corbetas “O’Higgins” y “Loa”, los que se dirigen sobre la proa del “Huáscar”. Grau, al verse cercado por las dos divisiones navales enemigas, ordena al comandante de la corbeta “Unión” que salve su buque. La “Unión” se pone a salvo y el “Huáscar” se queda solo a luchar contra dos acorazados, dos corbetas y tres transportes armados de guerra.

El monitor abre fuego sobre el “Cochrane”; después de las 9 de la mañana se bate con fiereza, pero es alcanzado por el “Cochrane” que con cautela lo ataca por la popa, evitando el ariete de su contendor. Una granada alcanza la torre de comando, volando al contralmirante Grau y a su ayudante el teniente Diego Ferré. El “Huáscar” no se rinde; asume su mando el segundo comandante, Elías Aguirre, quien

intenta espolonear al “Blanco Encalada”, que lo esquivo. El monitor es ametrallado y bombardeado, perece Elías y Aguirre; Carbajal, Santillana y Palacios son heridos gravemente. Se hace cargo de la nave el teniente Pedro Gárezon, que con gran coraje sigue luchando a pesar del fuego enemigo y de estar el buque peruano sin armas y sin gobierno. Después de dos horas de lucha el “Huáscar” es abordado por el enemigo.

14 de octubre: Identificados los restos mortales del contralmirante Grau por los oficiales peruanos, son trasladados a Mejillones de Bolivia donde el Ilustrísimo Fontecilla, es el primero que le ofrece una misa.

28 de octubre: Se aprueba la ley que dispone se “erija en una de las plazas públicas de esta capital una estatua que represente al que fuera ilustre contralmirante Miguel Grau”.

29 de octubre: Se declara día de “Duelo Nacional” y se tributa al contralmirante Grau las mismas honras que corresponden a los presidentes de la República.

1890 **3 de junio:** Por Decreto Supremo el presidente de la República, general Andrés Cáceres ordena “la traslación de los restos del contralmirante Grau y sus heroicos compañeros a esta capital”.

27 de junio: Se procede en Santiago de Chile, a la exhumación de los restos de Grau que se encontraban en el mausoleo del general Benjamín Viel, donde habían sido depositados el 26 de octubre de 1879.

11 de julio: El Supremo Gobierno declara “Duelo Nacional” los días 15 y 16 de julio, “consagrados a honrar la memoria de los que heroicamente se sacrificaron por la patria en la Guerra con Chile”.

13 de julio: A las 12 del día desembarcan en el Callao, dentro de una urna, los restos del contralmirante Miguel Grau; en hombros los cadetes de la Escuela Naval los trasladan hacia la Iglesia Matriz del Callao, donde se realiza una ceremonia fúnebre.

15 de julio: Los restos de Miguel Grau, junto con los de los otros heroicos militares y marinos inmolados en defensa de nuestra patria en la infausta guerra del 1879, son trasladados por tren desde el Callao a Lima. A la 1:30 p.m. parte el cortejo fúnebre desde la plaza de la Exposición hasta el cementerio.

- 1891** El Concejo Provincial del Callao acuerda levantar en el puerto un monumento al héroe de Angamos.
- 1897** **20 de noviembre:** Se inaugura la estatua del contralmirante Grau en la Plaza Victoria del Callao, llamada desde entonces Plaza Grau, como homenaje del pueblo chalaco. En esa ocasión pronuncia un sentido discurso don Nicolás de Piérola.
- 1908** **8 de setiembre:** Al inaugurarse la Cripta de los Héroes en el Cementerio General Presbítero Matías Maestro, son trasladados allí los restos de los héroes de la guerra de 1879. Con este motivo José Pardo, presidente de la República, pronuncia un elocuente discurso.
- 1934** **27 de julio:** Al conmemorarse el centenario del nacimiento de Grau, el general Óscar R. Benavides, presidente de la República, coloca en la intersección del Paseo Colón, Paseo de la República y Avda. Grau, la primera piedra del monumento a Grau
- 1957** Se expropia el inmueble en que había nacido el héroe, convirtiéndolo en el Museo Grau.
- 1958** **20 de marzo:** Chile hace entrega de un fragmento de la tibia de Grau y de sus prendas personales, que hicieron un total de 51 objetos que el Gobierno peruano había estado gestionando con anterioridad.



Monumento a Grau en el Callao. Fue inaugurado el 20 de noviembre de 1897 por el presidente don Nicolás de Piérola

*Pinceladas de un héroe**

CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO

27 de Julio de 1834, solo han transcurrido trece años desde que don José de San Martín, con inflamada oración jurase la independencia del Perú. El ambiente se halla aún galvanizado por las épicas y no lejanas jornadas de Junín y Ayacucho, donde luchó el teniente coronel del Ejército Libertador don Juan Manuel Grau y Berrío, padre del niño que hoy, auroleado de peruanidad, nace en la solariega casona de la calle Mercaderes, Tacna a la fecha, de la norteña y cálida ciudad de Piura; niño que con el tiempo participaría con su nave la corbeta “Unión”, en el glorioso combate de Abtao, el que conjuntamente con el del 2 de Mayo de 1866 sellaron la gesta de América que duraba ya más de medio siglo.

Descendiente por ambos ancestros de linajes de rancia estirpe, él, Juan Manuel Grau y Berrío, de noble ascendencia catalana, nacido en 1799 en Cartagena de Indias, puerto Atlántico del Virreinato de Nueva Granada, hoy República de Colombia, quien llegó en 1822 y se afincó en el Perú, su patria adoptiva donde reposan sus restos.

Ella, doña Luisa Seminario del Castillo, cuyo rancio abolengo se remonta a los Colonna de Córcega y a los Gonzaga del Ducado de Mantua, descendiente directa de los fundadores de la ciudad, entre los cuales brilla con luz propia don Miguel Jerónimo Seminario y Jaime, quien proclamó la Independencia del partido de Piura el 4 de julio de 1821, en auténtica demostración de la libre determinación de los pueblos.

* El artículo original fue publicado en la **Revista de Marina**, en el número correspondiente a setiembre-octubre del año 1988.

Tercero de cuatro hermanos enteros, tiene tres hermanos maternos fruto de la primera y legítima unión de doña Luisa con el capitán Pío Díaz, oriundo de tierras neogranadinas, así como don Juan Manuel Grau y Pradas, único vástago de la también primera y legítima unión de su padre.

Muy poco o casi nada se conoce de sus primeros años, mas se supone que transcurrieron apaciblemente en la solariega donde nació, excepto, entre otros, de la anecdótica circunstancia que permite su bautizo *In Extremis*, realizado a los 38 días de su nacimiento, por haber contraído el sarampión, enfermedad que en la época de que hablamos era normalmente de fatal desenlace. Sin embargo, por circunstancias largas de narrar, viene en su auxilio la providencia en la persona del ama que estaba al cuidado del infante, la china piurana Tadea Orejuela, quien al no poderse localizar al médico de la familia hace uso de sus conocimientos de medicina folclórica, preparando una infusión de yerbas proporcionadas por sus proveedores montubios de Tambogrande y Morropón, y administrándosela al párvulo logró dominar la fiebre, superándose la etapa crítica de la enfermedad. Así, fue poco después bautizado como Miguel María Grau Seminario. Sus padrinos, Manuel Ansoátegui, administrador de la Aduana de Paita, y Rafaela Angeldonis, posiblemente hermana del presbítero Santiago Angeldonis, quien le administró las aguas bautismales.

Sus primeros pasos y primeras lecciones transcurren en Piura, para posteriormente, cuando contaba ocho años de edad, acompañar a su familia que se traslada al puerto de San Francisco de la Buena Esperanza de Paita, donde su padre había sido nombrado vista de aduana. Y es aquí, en esta hermosa bahía de tranquilas y azules aguas, donde se asienta el puerto del mismo nombre, puerto que gozaba de una intensa actividad comercial, razón por la que en época no lejana recibió visita de corsarios y piratas. Puerto donde empiezan a forjarse los primeros sueños e inquietudes marineras, haciéndose a la mar, con la anuencia de sus padres, a la edad en que otros niños gozan de los juegos propios de sus días y del calor del hogar.

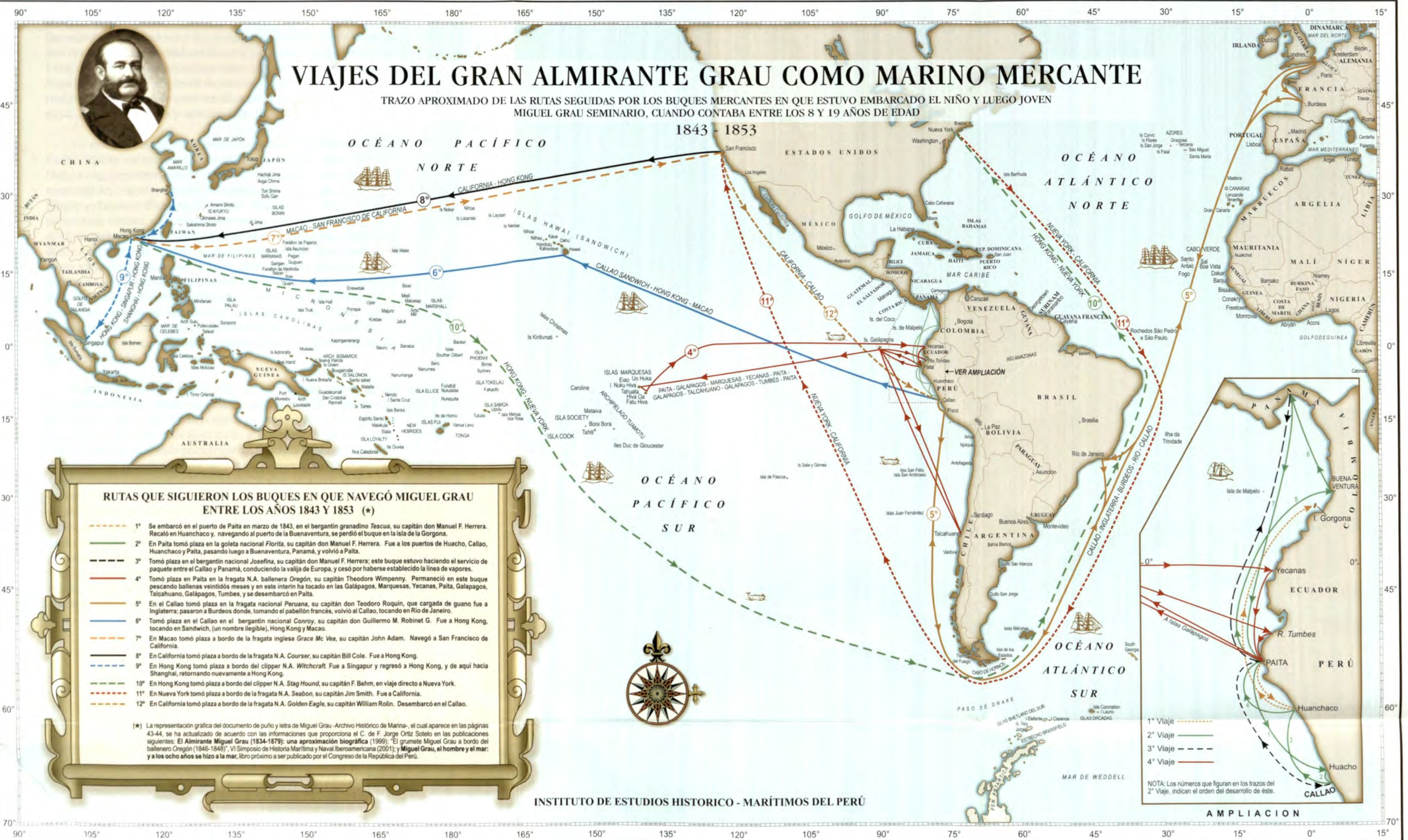
El futuro marino se embarca en el “Tescua”, bergantín granadino al mando del capitán don Manuel Herrera, amigo de sus padres. Edad, nueve años. Itinerario, Paita, Huanchaco, Buenaventura. Sin embargo, la primera travesía no tiene feliz desenlace, pues la nave naufraga en la isla colombiana de Gorgona, y el aprendiz de grumete tiene que ser devuelto a su hogar.

Luego de esta primera aventura marinera, nutre sus sueños con las historias que le son contadas por los viejos lobos de mar que recalán con sus naves en el

VIAJES DEL GRAN ALMIRANTE GRAU COMO MARINO MERCANTE

TRAZO APROXIMADO DE LAS RUTAS SEGUIDAS POR LOS BUQUES MERCANTES EN QUE ESTUVO EMBARCADO EL NIÑO Y LUEGO JOVEN MIGUEL GRAU SEMINARIO, CUANDO CONTABA ENTRE LOS 8 Y 19 AÑOS DE EDAD

1843 - 1853



RUTAS QUE SIGUIERON LOS BUQUES EN QUE NAVEGÓ MIGUEL GRAU ENTRE LOS AÑOS 1843 Y 1853 (*)

- 1° Se embarcó en el puerto de Paita en marzo de 1843, en el bergantín granadino *Tescua*, su capitán don Manuel F. Herrera. Recaló en Huanchaco y, navegando al puerto de la Buenaventura, se perdió el buque en la isla de la Gorgona.
- 2° En Paita tomó plaza en la goleta nacional *Fiorita*, su capitán don Manuel F. Herrera. Fue a los puertos de Huacho, Callao, Huanchaco y Paita, pasando luego a Buenaventura, Panamá, y volvió a Paita.
- 3° Tomó plaza en el bergantín nacional *Josefina*, su capitán don Manuel F. Herrera; este buque estuvo haciendo el servicio de paquete entre el Callao y Panamá, conduciendo la valija de Europa, y cesó por haberse establecido la línea de vapores.
- 4° Tomó plaza en Paita en la fragata N.A. ballenera *Oregón*, su capitán Theodore Wimpenny. Permaneció en este buque pescando ballenas veintidós meses y en este interin ha tocado en las Galápagos, Marquesas, Yecanas, Paita, Galapagos, Talcahuano, Galápagos, Tumbes, y se desembarcó en Paita.
- 5° En el Callao tomó plaza en la fragata nacional *Peruana*, su capitán don Teodoro Roquin, que cargada de guano fue a Inglaterra; pasaron a Burdeos donde, tomando el pabellón francés, volvió al Callao, tocando en Río de Janeiro.
- 6° Tomó plaza en el Callao en el bergantín nacional *Conroy*, su capitán don Guillermo M. Robinet G. Fue a Hong Kong, tocando en Sandwich, (un nombre ilegible), Hong Kong y Macao.
- 7° En Macao tomó plaza a bordo de la fragata inglesa *Grace Mc Vee*, su capitán John Adam. Navegó a San Francisco de California.
- 8° En California tomó plaza a bordo de la fragata N.A. *Courseur*, su capitán Bill Cole. Fue a Hong Kong.
- 9° En Hong Kong tomó plaza a bordo del clipper N.A. *Witchcraft*. Fue a Singapur y regresó a Hong Kong, y de aquí hacia Shanghai, retornando nuevamente a Hong Kong.
- 10° En Hong Kong tomó plaza a bordo del clipper N.A. *Stag Hound*, su capitán F. Behm, en viaje directo a Nueva York.
- 11° En Nueva York tomó plaza a bordo de la fragata N.A. *Seabon*, su capitán Jim Smith. Fue a California.
- 12° En California tomó plaza a bordo de la fragata N.A. *Golden Eagle*, su capitán William Rolin. Desembarcó en el Callao.

(*) La representación gráfica del documento de puño y letra de Miguel Grau - Archivo Histórico de Marina-, el cual aparece en las páginas 43-44, se ha actualizado de acuerdo con las informaciones que proporciona el C. de F. Jorge Ortiz Sotelo en las publicaciones siguientes: *El Almirante Miguel Grau (1834-1879): una aproximación biográfica* (1999); "El grumete Miguel Grau a bordo del ballenero *Oregón* (1846-1848)", VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (2001); y *Miguel Grau, el hombre y el mar; y a los ocho años se hizo a la mar*, libro próximo a ser publicado por el Congreso de la República del Perú.

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO - MARÍTIMOS DEL PERÚ

tranquilo puerto paiteño, hasta que nuevamente y a consecuencia del imperativo llamado de la mar, se hace a ella el año 1844 en la goleta “Florita”, bajo el mando otra vez del capitán don Manuel Herrera. Itinerario: Callao, Buenaventura, Panamá, Paita. Empieza desempeñándose como aspirante a grumete, siguiendo luego una larga lista de embarcos, plenos de intensas correrías y aventuras, los cuales fueron realizados a bordo de buques tan disímiles como goletas, bergantines y fragatas, en su mayoría británicos y estadounidenses.

En estos embarcos visitó en más de una oportunidad los puertos de Paita, y Callao; Macao, colonia portuguesa en territorio chino, centro del tráfico de coolies; Hong Kong, importante enclave británico en China, punto álgido del movimiento mercantil del imperio; las islas Marquesas, las Sandwich, la Sociedad, Shanghai, Singapur, Londres, Burdeos, Baltimore, Boston, New York y Río de Janeiro. Esta, en apretada síntesis, es la relación escrita de puño y letra de Miguel Grau, fechada el 10 de agosto de 1853, que cubre el lapso transcurrido desde 1843, siendo así que, a los 19 años de edad, el precoz grumete de hace una década se ha convertido en un viejo y experimentado lobo de mar, como aquellos de sus mocedades que nutrían su imaginación al transmitirle sus aventuras. Dura y bravía escuela la del mar, que ha dejado honda huella en el sereno marino, confiándole todos y cada uno de los secretos del arte-ciencia de la navegación, proveyéndole del dominio de la maniobra, consecuencia ambos de su sólida formación práctica y del conocimiento que de hombres y mares ha hecho, habiendo aprendido a obedecer y a ser obedecido.

Ingresa a la escuela Naval como guardiamarina a los 19 años de edad el 14 de marzo de 1854, y como tal destaca nítidamente desempeñando con eficiencia sus obligaciones, sirviendo primero por espacio de seis meses en el “Rímac”, pasando el 2 de octubre del mismo año al pailebote “Vigilante”, donde permanece más de diez meses, siendo posteriormente cambiado al vapor de ruedas “Ucayali”. Así, el 11 de marzo de 1856, recibe su primer ascenso al grado de alférez de fragata después de un año 11 meses y 20 días de servicio como guardiamarina. Posteriormente es destinado al “Apurímac”, a la fecha el mejor buque de la escuadra nacional, adquirido en Inglaterra; trátase de una fragata mixta de 1 600 toneladas, armada con 34 cañones, comandada por el experimentado capitán de navío don José María Salcedo, siendo aquí donde se encuentra con su amigo y paisano, el teniente segundo ayabaquino don Lizardo Montero, fundiéndose en un solo crisol de peruanidad el alma inquieta y borrascosa de Montero, único marino que ha llegado a presidente de la República, y la fría calma, estoica serenidad y práctico espíritu de Grau.

El 16 de noviembre de 1852 toma partido, junto con su paisano Montero, en la sublevación de Manuel Ignacio Vivanco, líder conservador que se opone al liberalismo excesivo de Castilla durante su segundo periodo de gobierno. Este movimiento fracasa y los buques son entregados a la Escuadra, siendo Miguel Grau separado de la Marina junto con otros oficiales que participaron en la revuelta. Poco tiempo después se enrola en la marina mercante como capitán de una barca inglesa, navegando a América del Norte, la Indias y Asia, viajes que enriquecen sus ya vastos conocimientos náuticos.

Durante este lapso, Castilla ha evolucionado del liberalismo de 1856 al conservadorismo del 60, cuando se da la nueva Constitución que va a regir el país hasta 1920, carta magna que justificaba la sublevación de Vivanco y por ende la de los marinos que, como Grau, se plegaron al movimiento regenerador.

Gracias a la Ley de Reparación dada por el Congreso Nacional el 11 de abril de 1861 y a la Ampliatoria del 25 de mayo del mismo año, Grau solicita ampararse a lo legislado, siendo resuelta su solicitud favorablemente en mayo del año siguiente, en mérito de lo cual se le reconocen servicios prestados a la Armada de 7 años y 27 días, concediéndosele una pensión de 12 pesos y 6 y ½ reales, expidiéndosele cédula de licencia indefinida. Así, continúa en la marina mercante durante el tiempo que dura la segunda administración de Castilla, paradójicamente el hombre que signó sus gobiernos bajo el principio: "Si Chile compra un buque, el Perú debe comprar dos". Posteriormente, durante el gobierno de Pezet, es llamado al servicio activo con fecha 13 de setiembre de 1863, expidiéndose en la fecha su despacho de teniente segundo, siendo destinado al "Lerzundi", buque comandado por el capitán de corbeta Aurelio García y García; allí, al cabo de cuatro meses es ascendido a teniente primero graduado.

En el mes de enero de 1864 es enviado junto con García y García y otros marinos a Europa, con el encargo de supervisar la construcción y adquisición de modernas unidades navales que permitiesen reforzar la escuadra, a fin de hacer frente a cualquier agresión.

Días antes de este viaje se concede a Grau la efectividad en el grado de teniente segundo.

Más adelante, el teniente primero Miguel Grau, es nombrado comandante de la "Unión", dirigiéndose a Saint-Nazaire, donde se hace cargo de la citada corbeta el 15 de diciembre de 1864, firmándose al día siguiente por feliz coincidencia

el contrato para la construcción de un blindado con la firma Laird Hnos., de Birkenhead. Este blindado sería el “Huáscar”, el glorioso monitor, honra, fama y tumba de Miguel Grau, su glorioso comandante, con quien se convertiría con el transcurrir del tiempo en leyenda, donde se hace imposible pensar en el uno sin el otro, pues conforman un todo inseparable.

En el ínterin y desde el incidente de la hacienda Talambo de Pacasmayo en 1863, se vienen dando las condiciones para desembocar en la firma del controvertido Tratado Vivanco-Pareja, del 27 de enero de 1865, entre Perú y España, que pretendía la reivindicación de sus antiguas colonias.

El 6 de julio de 1865 la “Unión” fondea en Valparaíso. Pezet, que se enfrentaba a la sublevación de Prado en Arequipa, a fin de evitar que los buques próximos a llegar se plieguen a Prado, envía como emisario suyo para evitar tal acción, a don Juan Manuel Grau, padre del comandante de la “Unión”, mas este, a pesar del pedido hecho, no lo acepta porque ir contra sus propias convicciones.

En febrero del 65 Prado asume la presidencia de la República, celebrándose un tratado de alianza con Chile, para rechazar al invasor hispano, al cual se adhieren Ecuador y Bolivia.

La escuadra peruana estaba compuesta por la “Apurímac”, la “América”, la “Unión” y la “Amazonas”, al mando del capitán de navío Manuel Villar. A esta flota se unió la “Covadonga” para el Combate de Abtao el 7 de febrero de 1866, donde se venció a la escuadra española. En esta acción Grau y la corbeta “Unión” reciben su bautizo de sangre, al alcanzar en el combate el mayor porcentaje de muertos en la violenta acción.

Después de la victoria del 2 de mayo y con el incremento del poderío naval por el arribo del “Huáscar” y la “Independencia”, decide Prado llevar a cabo la guerra contra España para la liberación de las colonias Filipinas; toma la inesperada decisión de contratar al contralmirante retirado de la marina norteamericana John Tucker, nombrándolo comandante de la escuadra y encargándole dirigir la expedición libertadora.

Este insólito hecho, motivó la justa reacción de nuestros marinos, que habían demostrado su capacidad profesional y su profundo amor a la patria en las aguas de Abtao contra la escuadra española, marinos que al sentirse heridos y atropellados en su dignidad, renunciaron a sus puestos. Al considerar el gobierno

esta actitud como de rebeldía, enjuició a los marinos renunciantes y embarcándolos primeramente en el “Chalaco”, fueron posteriormente confinados en la isla San Lorenzo, donde permanecieron los seis meses que duró el proceso judicial. Terminada la causa, Grau, incólume su honor después de la brillante defensa de su abogado doctor Luciano Benjamín Cisneros, sale en libertad. Solicita licencia en la comandancia general y se aleja de la Marina por segunda vez. Corre el año 1867 y Grau obtiene el mando del vapor mercante “Puno” de la compañía inglesa, siendo conveniente acotar que en esta época, los capitanes ingleses se tenían por los mejores del mundo, siendo su logia muy exclusiva y cerrada, razón que, en este caso, no impidió que aceptaran a Grau, ya que eran sabedores de sus excepcionales conocimientos náuticos.

Antes de embarcarse contrae nupcias en la iglesia del Sagrario, el 12 de abril de 1867, con la dulce y hermosa Dolores Cavero y Núñez Lama, trujillana de nacimiento, perteneciente a la sociedad limeña, y que contaba en esa fecha 22 años de edad. Fueron testigos por parte del novio, Lizardo Montero, Aurelio García y García y Manuel Ferreyros, a quienes junto con Grau se les conocía como “Los cuatro Ases de la Marina”, y que, con excepción de Ferreyros, que muere prematuramente en 1876, tendrían relevante actuación en la Guerra del Pacífico.

El 27 de febrero de 1868 regresa Grau al servicio activo como comandante del “Huáscar”, siendo ascendido ese mismo año a capitán de navío graduado. Corre el año de 1872 y el 21 de julio se produce el motín de los Gutiérrez, sin más motivo que sus ambiciones personales, transgrediendo el mandato constitucional. Como consecuencia, Balta es tomado prisionero y posteriormente fusilado por orden de Tomás Gutiérrez. La escuadra zarpa en defensa de la Constitución y del orden legalmente establecido.

Abril de 1873 Grau es ascendido a capitán de navío efectivo y durante seis meses, de junio del 74 a enero del 75, es comandante de la Escuadra de Evoluciones a bordo ya sea del “Huáscar” o de la “Independencia”.

El país se debate en una grave crisis económica, la Marina para por un periodo de estancamiento, muchos jefes y oficiales se retiran del servicio, las naves son apontonadas, la inactividad perjudica las calderas y máquinas de los buques, no se efectúan ejercicios, cañones y repuestos vitales se oxidan y se pierden. El gobierno encabezado por Manuel Pardo y Lavalle confía ciegamente en el Tratado de Paz y Amistad, el cual no está sustentado en el potencial bélico que garantice los derechos sagrados de la Nación.

Mientras esto ocurre, Chile prosigue un planeado proceso armamentista, el cual ha podido ser observado por Grau cuando viaja a Valparaíso para repatriar los restos de su padre.

En 1875, Grau es requerido por el pueblo de Paita, donde pasó su niñez, para que lo represente en el Parlamento; el distinguido marino acepta esta distinción confiando en que podrá servir igualmente a su patria en el recinto de las leyes como lo ha hecho en la cubierta de los buques, y es en junio de 1876 en que, tras ocho largos años, deja el comando del “Huáscar” para ir al Parlamento, donde es recibido con la aprobación de todos los grupos políticos de la época. Es reconocido y calificado por la comisión de poderes como diputado por Paita, prestando juramento de ley en la Cámara, pasando a formar parte de la Comisión de Marina.

Su actividad en el Parlamento es proficua y eficaz; presenta interesantes proyectos que son aprobados por su cámara, entre ellos el de ascensos en la Armada, que hace justicia al mérito de jefes y oficiales en razón a su eficiencia. Entre legislaturas, cumple todo tipo de actividades en la Marina, entre otras, vocal de la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales y comandante general de la Marina, hasta que el 28 de marzo de 1879 se hace cargo nuevamente del comando del monitor “Huáscar”.

Su hogar constituía el refugio, cual remanso de paz, al cual acudía al término de agotadoras jornadas, y con gran consideración y tacto Dolores intervenía para alejarlo del acoso de sus diez bulliciosos vástagos que deseaban compartir los breves momentos en que el serio, exigente, noble y leal marino, se convertía en el cariñoso y protector padre de familia.

5 de abril de 1879. Chile declara la guerra al Perú y empiezan los seis gloriosos meses en los cuales el “Huáscar”, solo desde la pérdida de la “Independencia” en Iquique, mantiene en jaque al más grande ejército de invasión y a su poderosa escuadra, cumpliendo, entre otras, tareas tales como: transportar tropas, atacar convoys, cortar el cable, capturar buques, bombardear baterías de costa y destruir lanchas enemigas, pero siempre respetando las poblaciones indefensas y los enemigos vencidos, que en su agradecimiento llegan a proferir un “Viva el Perú generoso”. O, como en el caso del poco conocido episodio que nos relata don Carlos F. Belevan Mesinas y que llega a él desde un testigo presencial del suceso, el teniente primero Diego Ferré Sosa, a través de su abuelo el capitán de fragata asimilado don Rubén Belevan Ruiz de Castilla. Cuenta el episodio que, al salir

de misa y como consecuencia de la pregunta ¿Cómo era Grau, abuelo?, este respondió:

“Después del hundimiento de la “Esmeralda” y el rescate de 62 de los naufragos, los que se encontraban a bordo del “Huáscar”, Grau y algunos oficiales, entre los que se encontraba Diego Ferré, recorrieron el buque para conocer los daños sufridos en el combate. Al regreso de la toldilla, Grau observó a un marinero chileno de unos cincuenta años, que por las manchas de carbón debía ser fogonero, que lloraba quedamente. Grau se acercó y trató de calmar y consolar al hombre por la pérdida de sus compañeros y su nave, dirigiéndole animosas palabras, a lo que el chileno respondió “que no lloraba por la pérdida de sus compañeros y su nave, sino por la pérdida de todas sus pertenencias, entre las que se hallaban los ahorros de dos años de trabajo con los que iba a costear los estudios de su única nieta huérfana de padres”. Grau lo mira, le palmorea el hombro y continúa su inspección, ordenándole a su ayudante, al que apartó a un lado, que llevase al lloroso prisionero a su cámara.

“Hízolo así Ferré, y ya en la cámara, Grau sacó de una cajita de madera de su cómoda veinte soles de plata, y entregándoselos al marinero chileno le dijo: “Lamento en el alma el daño que le he causado, le ruego me disculpe y acepte este dinero, esperando que él contribuya a la educación de su nieta”.

“El chileno mirando a Grau, recibió el dinero y le contestó: “Gracias señor, no me explico cómo en el Perú pueden enviar a la guerra a un hombre como Ud.”, y salió a cubierta.

“Ferré vio enrojecer a Grau, y cuando volteó la cara hacia él, este le dijo: “Señor Ferré, le prohíbo terminantemente que divulgue o comente lo que acaba de ver y oír acá”.

—Ahora, hijo, ya sabes cómo era Grau”.

Así llegamos al 8 de octubre de 1879 en Punta Angamos, a la inmolación de Grau y su corte de bravos en defensa de la patria alevemente atacada. Patria que se encontraba postrada por la desidia de sus propios hijos; patria que necesitó del sacrificio de sus mejores hombres para cubrir con gloria la nefasta generación que la dirigió.

Perdido el mar, la guerra estaba perdida, solo una flota poderosa puede contrarrestar el peligro que viene del mar. Lección que nos enseñó la historia y que nunca debemos olvidar.

En esta breve reseña –pinceladas como la he titulado– he tratado de abarcar ambiciosamente la gama de matices de Grau, considerando sus 25 años de servicio activo en la Marina, más una década de viajes juveniles a bordo de buques mercantes que lo forjan en el temple bravío de la vida marinera.

En total, 45 años de vida terrena, durante los cuales mostró y dio lo mejor de sí mismo en todas y cada una de las actividades en que transcurre su existencia.

Como navegante precoz a juvenil edad, como guardiamarina que encauza aptitudes y canaliza experiencias para servir a la patria; como oficial de principios incommovibles consecuentes con sus ideales, negándose a toda concesión consigo mismo. Como acérrimo defensor de la Constitución y de las leyes; como político, diputado por Paita, convencido de que el buen ejemplo es otra de las formas de servir a la patria; como jefe de familia que hace de su hogar un altar, esposo devoto y respetuoso; padre cariñoso, ejemplar, preocupado por sus hijos y católico ferviente. Grau: hombre, marino y peruano genial, a su patria legal, esculpida en gloria y sangre para la posteridad, la más acrisolada lección de amor, servicio y sacrificio por la tierra que lo vio nacer.

1914
The first of these is the fact that the
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

Beau Geste *Combate de Iquique**

CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ VALDIZÁN GAMIO

*Reflejo azul de una bondad divina,
por ti la roja guerra tuvo;
hundías barcos y salvabas vidas,
aun al enemigo diste amor,
y, entre la sangre y la metralla, puro
pasaste, el alma erguida*

(“Pindárica a Grau” – José Gálvez Barrenechea)

El mar y el romanticismo siempre se han dado la mano en la historia. Pueda que Bolívar, por ejemplo, dijera en alguna ocasión aquella su piadosa frase: “La guerra no se hace por amor a Dios”, pero, si pasamos las páginas y echamos una miradita a lo que sucedió el 21 de mayo de 1879, todos estaremos de acuerdo en que Grau, a pesar de no comulgar en todo con el vencedor de Boyacá, dejó aquel día en Iquique un recuerdo muy difícil de borrar, con su comportamiento humano; tuvo un *beau geste*, para expresarlo en gabacho, que según dicen es un idioma de buen gusto y que da categoría a los atrevidos como yo, que sin méritos ni posibilidades pretenden escribir cosas de fuste.

De sobra sabes lector lo que sucedió aquella mañana entre los buques peruanos y chilenos, frente a Iquique. No estará demás sin embargo que echemos

* Este artículo fue publicado en la **Revista de Marina** en el número correspondiente a enero-febrero de 1963.

una parrafada para puntualizar la imagen que quiero traer a tu memoria. En aquel combate, y no obstante que las pérdidas numéricas fueron iguales en materia de buques, la suerte nos jugó –a los peruanos– una buena trastada. Mientras que Chile perdió la “Esmeralda” (acabada de construir en 1856), nuestro país tuvo que lamentar la varadura y pérdida total del más moderno y mejor de sus barcos, la fragata “Independencia”, que encallara sobre una roca oculta en Punta Gruesa frente a la caleta de Molle.

Fue el combate de Iquique una acción naval en que resaltaron muchas virtudes y defectos de la raza humana. Junto con rasgos de audacia, valor y heroísmo, hubo crueldad y ensañamiento. Al lado de la magnanimidad, anidó el tremendo practicismo que aún no se sabe si puede disculpar la guerra. La osadía y el tesón llegaron a olvidar a la prudencia. No faltó tampoco el aderezo maestro de una gran generosidad, una inaudita nobleza y una galantería de palestra medieval sin antecedentes, que son sin lugar a dudas las que han motivado mis reflexiones, impulsándome a escribir sobre el título de esta Tradición que hoy te traigo, querido lector.

Como el reparto es difícil de hacer, lo dejo a tu criterio caro amigo mío; mi labor consiste en relatar; tu trabajo en juzgar. En el ínterin te prometo ceñirme a la historia, para que no tengas temor de fallar en primera instancia. Allá voy con mi narración.

La desatinada disposición del almirante chileno Williams, de dejar las corbetas “Esmeralda” y “Covadonga” bloqueando el puerto de Iquique, mientras que él con el resto de su escuadra trataba de ejecutar su desafortunado plan de ataque al Callao, preparó el escenario del primer combate naval de la guerra del Pacífico: las bambalinas quedaron listas bajo el cielo del puerto peruano y sobre ellas se destacaron dos de los protagonistas del drama; muy pronto, al acudir el “Huáscar” y la “Independencia” enviados por el general Prado, quien conoció dicha información, comenzarían a funcionar las tramoyas y sonarían los primeros cañonazos.

Al iniciarse la mañana del 21 de mayo de 1879 ambos buques estaban a la vista de Iquique. El transporte chileno “La Mar” que acompañaba a los bloqueadores, oteando el peligro que se avecinaban recurrió a una estratagema no muy honrosa pero práctica: izando pabellón norteamericano, abandonó el puerto a toda máquina poniendo proa hacia el sur. Grau, como comandante de la primera división naval peruana, prescindió de efectuar un reconocimiento sobre

la identidad del fugitivo; no interesaba realmente aquel buque como objetivo de primera importancia; su misión era la de batir a las corbetas de guerra enemigas. A ella se contrajo.

Como verás lector amigo, el cuadro había quedado completo: las dos unidades más fuertes del Perú contra las dos más débiles de Chile. Materialmente hablando, esa era la verdad. En lo referente al entrenamiento y competencia de las dotaciones, eso era ya “otras quinientas”. Las restricciones presupuestales que durante tanto tiempo nos habían fustigado, la abulia gubernamental y las ideas de muchos pacifistas, sin visión sobre la amenazadora realidad internacional, se juntaron por primera vez en 1879 para dar la razón a los insistentes, mas inexitosos pedidos tantas veces hechos por nuestros marinos: los tripulantes de los buques peruanos carecían de la práctica artillera necesaria y elemental. Al decir de nuestro distinguido historiador, el capitán de fragata Manuel I. Vegas, en su encendida respuesta a Paz Soldán con motivo de una crítica velada hecha a la Marina y que se desprendía de uno de los trabajos de tan notable autor, “no se había gastado un solo real” para el citado propósito... ¡si dan ganas de entrar en polémica!

Lo dicho no tiene “dis”,
porque es culpa sin dis-culpa;
(y meto aquí mi nariz,
por una patria feliz
en caso de otra trifulca).

Pero aquella era la verdad, lector amigo. La impericia de nuestros artilleros fue notoria durante toda la campaña naval que sostuvimos contra Chile. Impotentes muchas veces nuestros bravos capitanes para hacer daño al adversario, por la mala puntería de sus cañones y lo inadecuado de los proyectiles que usaban, se vieron en la necesidad de reducir las distancias de combate en proporciones suicidas. A ello se añadía, como en el caso del “Huáscar”, por ejemplo, la ausencia de granadas Palliser, únicas capaces de perforar la coraza de los blindados enemigos. Cuando llegaron los pedidos de dichos materiales al Perú, ya el gallardo monitor había pasado a manos chilenos a raíz del combate naval de Angamos...

Mas dejemos las digresiones y vayamos al grano. Estábamos frente a Iquique, el 21 de mayo de 1879 y entre las 6:30 y las 7:00 horas de aquel día. El “La Mar” había huido y nuestros buques se aproximaban a toda máquina hacia las corbetas enemigas.

El comandante de la división naval chilena, capitán de fragata Arturo Prat,

debió bosquejar rápidamente su plan de acción y ponerlo en ejecución. En realidad, y dada su inferioridad material así como la deficiente velocidad de sus buques, no le quedaba otra solución que la de guarecerse en la bahía, interponerse entre la población y los barcos peruanos (para evitarles libertad en el fuego por temor a causar daños al puerto y a sus connacionales) y... batirse esperando lo peor. La "Covadonga" recibió orden de repetir los movimientos de la capitana y fondearse cerca de la población. Su comandante, Condell, al aproximarse y captar el mensaje que le transmitiera Prat por medio de una bocina, contestó:

All right!

Nadie puede explicar por qué el marino chileno utilizó aquella expresión inglesa, ¿tal vez por el nerviosismo del momento? Lo cierto es que al contestar así aprobada y acataba la orden de su superior. Sin embargo, posteriormente, la "Covadonga" abandonaría el escenario del combate y dejaría a la "Esmeralda" a merced del "Huáscar".

No te voy a relatar todo el desarrollo de la acción de Iquique, pues tú sobradamente lo conoces. Para mi propósito solo resulta necesario incidir sobre determinados puntos, y, respetando siempre la verdad histórica, reanimar nuestra memoria sobre el indiscutible *beau geste* que tuvo Grau aquel 21 de mayo de 1879.

Respecto de la acción de Iquique, escribe el distinguido historiador Jacinto López:

"A la hora en que comenzó el combate, 8:20 a.m. del 21, los "buques chilenos ocupaban posiciones a un cable o cable y medio de la playa, frente al lado norte de la población, en orden de pelea, la "Covadonga" por popa de la "Esmeralda", los dos con proa al norte, de manera, dice Grau, que estaban interpuestos entre nosotros y la población.

"El "Huáscar" abrió sus fuegos contra los dos buques del bloqueo y media hora después rompió los suyos la "Independencia". La primera hora de combate fue así entre el "Huáscar", la "Esmeralda" y la "Covadonga". Los fuegos del "Huáscar" fueron desde el primer momento ineficaces, por hallarse el buque en la boca del puerto, bajo la acción de la mar, dice Grau, y por la inexperiencia de los artilleros. Los tiros (del "Huáscar") pasaban en su mayor parte por alto y varios tiros fueron a herir a la población", escribe el segundo comandante de

la “Esmeralda”, cuyo mando en jefe asumió después de la muerte de Prat en el combate. Nuestra posición, continúa, era pues ventajosa. Varias granadas estallaron en la torre y casco del “Huáscar”. Estaba así neutralizada la desigualdad de fuerzas entre los combatientes. “La puntería de los buques enemigos tenía por lo general buena dirección y elevación”, dice Grau. Los artilleros chilenos tenían instrucción, disciplina y práctica, eran artilleros. Los del “Huáscar” eran novicios, no eran artilleros.

“Una hora duraba ya el combate cuando el comandante Condell, de la “Covadonga”, resolvió buscar su salvación en la fuga, y huyó como el “La Mar”, hacia el sur, acercándose mucho a la isla que cierra la parte occidental de la bahía. Grau ordenó a la “Independencia” que la persiguiera, y desde entonces el combate de Iquique fue solo entre el “Huáscar” y la “Esmeralda”.

Así continuó la acción, entre los aciertos de la artillería chilena y la impotencia del buque más fuerte del Perú.

Si es necesario reconocer la preparación y entrenamiento de las dotaciones mapochinas, somos los primeros en hacerlo. Méritos son méritos, ¡qué caray! pero... estos pensamientos tan sencillos de escribir así, en frío, no debieron ser muy del agrado del comandante del “Huáscar”. Exasperado por la impotencia de sus cañones para tocar al enemigo, estrechó más y más las distancias sin tener éxito. Finalmente, deseando acabar de una vez por todas con el combate empeñado, decidió embestir a la “Esmeralda” y espolonearla.

A partir de aquel momento fueron tres las arremetidas del “Huáscar” contra el casco de la “Esmeralda”. Dos de los espolonazos que le propinó el titán de acero fueron terriblemente contundentes mas no definitivas, el tercero resultó mortal. En cada uno de los choques los cañones de ambos buques dispararon sobre el adversario, a toca penoles; la sangre bañó sus cubiertas y, de manera especial, la de la “Esmeralda”. La metralla hizo que los hombres, braceando lentamente un monograma en el espacio, se desplomaron mortalmente heridos u horriblemente mutilados. La dotación del “Huáscar” tuvo mayor protección debido a las planchas blindadas. Los disparos fueron hechos a boca de jarro; se escucharon ayes de dolor, imprecaciones y estertores indescritibles de agonía. Aquello fue dantesco, macabro y deprimente. Era la guerra en toda su crudeza.

Pero no me desviaré del tema central lector amigo, ni trataré de describirte los pormenores de un combate de sobra conocido por ti. Para los fines que persigue

esta tradición no pasaremos más allá de la primera embestida del “Huáscar”. Y no porque pretendamos copar la historia, sino porque así conviene para destacar más vívidamente la figura de sus personajes más importantes. Después del relato a priori, haremos unas cuantas digresiones epigráficas necesarias para fijar ideas, ¿estamos?

Acompáñame pues lector nuevamente en esta tarea, y leamos juntos a Jacinto López:

“En el momento del choque, en que, como dice Grau, quedaron abordados los dos buques, el capitán Prat, que se hallaba en la toldilla, saltó a la proa del “Huáscar”, gritando a sus compañeros que lo siguieran, según el relato de Uribe. De los que se encontraban en la toldilla, con él solo uno lo siguió, el sargento Juan de Dios Aldea, debido, dice Uribe a la ligereza con que el blindado se retiró del costado de la corbeta y a que la voz de Prat no fue escuchada en el estruendo producido por toda la batería al hacer fuego sobre el “Huáscar”.

Y más abajo añade el ya citado historiador, “que Prat, observando que los buques continuaban juntos, tomó la resolución de abordar al enemigo. Dio una mirada continua –escribe el autor– hacia atrás, como para ordenar al corneta que tocara al abordaje, y no viéndolo, se afirma en la baranda y con toda la fiereza de sus pulmones gritó... ¡Al abordaje, muchachos! El estruendo de los cañones impide que oiga la tripulación... Prat comprendió esto y redoblando sus esfuerzos gritó por dos veces más ¡Al Abordaje muchachos! Todo es inútil porque nadie lo oye. Los buques continuaban juntos. Entonces tienen la idea de dar el ejemplo: tal vez podían verlo mejor que oírlo. Se le ve pues... pasar entre los cabos y jarcia y poner el pie... sobre la proa del “Huáscar.”

“Prat expió pronto con la vida su ciega osadía. El segundo comandante de la corbeta, Luis Uribe, lo vio caer herido de muerte al pie de la torre del “Huáscar”, desde el castillo de proa donde se hallaba y asumió el mando del buque. Con la espada en la mano, ya en la cubierta del “Huáscar”, se le ve todavía, dice Cabrera, mirar hacia su derecha tal vez para alentar a los que suponía le siguiesen, y caer enseguida, herido por una bola en la frente. Aldea cayó también herido muchas veces, pero no murió allí sino en el hospital, en Iquique, tres días después, mutilado por la amputación de una pierna y un brazo”.

NOTA. – “Todos los testimonios están contestes en que Prat murió instantáneamente de un balazo en la frente, al llegar a la torre del “Huáscar”... En la narración de Bulnes (Vol. 1, p. 299) dice este historiador chileno: “Prat cae herido por un tirador invisible... con una

rodilla en tierra, desfallecido y casi exánime, cuando un marinero salido de la torre de la artillería le asestó un tiro en la frente que le produjo la muerte...” Bulnes no revela su fuente de información —acota Jacinto López—, pero es obvio que su narración pertenece a la copiosa cosecha de leyendas y fábulas nacidas de la suerte de Prat, algunas de las cuales pueden verse en Vicuña Mackenna, *Episodios*, pp. 379-381”.

Y ahora para tu coleteo, querido lector, te contaré que el escritor chileno de temas históricos, Jorge Inostrosa, en una narración novelada, ágil y amena que intitula **Hidalgo del Mar** (ver p. 67), se atreve aún a decir más; refiriéndose a la reacción posterior de Grau a raíz de la muerte de Prat, escribe así textualmente:

“Mientras el monitor giraba en un amplio círculo, ordenó (se refiere a Grau) que el soldado Mariano Portales, que mató al comandante Prat, fuera arrestado, y se disponía a aplicarle un severo castigo cuando fue disuadido de hacerlo por sus oficiales.

“—El jefe chileno estaba herido e imposibilitado. Debió desarmarse y tomarse prisionero —argumentaba herido en sus sentimientos caballerosos—. Era un valiente y se merecía otra suerte que la de morir con la cabeza destrozada por un culatazo”.

¿En qué quedamos? Dos opiniones variadas; dos versiones diferentes sobre el heroico sacrificio de Prat, salidas de la pluma de autores chilenos..., ¿no sería más valedero ponerse de acuerdo?

No seré yo quien siga haciendo interrogaciones ni metiéndome en honduras. Conozco un dicho muy sabio de una abuela mía, quien, ante una avalancha de este género contestaba siempre: “Hijo mío... ¡menos pregunta Dios y... perdona!”

Lo históricamente cierto es que Grau, el humanísimo y caballeroso marino peruano, en la carta que dirigiera a su cuñada, la dama chilena Manuela Cabero de Viel, se expresa al respecto así, el 29 de mayo de 1879:

“El valiente comandante de la “Esmeralda” murió como un héroe en la cubierta de su buque, en momentos en que emprendió un abordaje temerario. Yo hice un esfuerzo supremo por salvarlo, pero desgraciadamente fue ya tarde. Su muerte me amargó la pequeña victoria que había obtenido y pasé un día muy afligido. Conservo de Prat, su espada con los tiros, y algunas frioleritas que te remitiré oportunamente para que las hagas entregar a su pobre viuda, que las estimará como un triste recuerdo de su infortunado esposo”.

¡Ese era el calibre humano y moral de Grau, lector amigo! La muerte del adversario habíale amargado la pequeña victoria obtenida. Muy apropiadamente dijo González Prada, varios años después: “¡No son grandes los tigres que hieren por herir, o matan por matar, sino los hombres, que aún en el vértigo de la lucha, tratan de salvar vidas y ahorrar dolores a la humanidad!”

Pues bien, querido lector, por demás sabes que aquel combate prosiguió y que dos veces más el “Huáscar” espoloneó a la “Esmeralda”. No ignoras que en la segunda embestida, el teniente Ignacio Serrano y un grupo de doce valientes, intentaron nuevamente abordar al monitor en acción premeditada y no impulsiva ni súbita como la de Prat, siendo víctimas de su arrojo temerario. Tampoco escapa a tu recuerdo que a raíz del tercer choque, y cuando la violenta cópula se deshacía al dar el “Huáscar” marcha atrás, comenzó a hundirse la “Esmeralda”, cubierta de banderas y siempre combatiendo. Su máquina no funcionaba ya; la Santa Bárbara estaba inundada; más de cien tripulantes habían sucumbido. Eran las 00:10 horas del día 22 de mayo de 1879.

Hasta aquí, y en lo que va de mi narración, estarás de acuerdo lector con lo afirmado por mí al comenzar: Audacia, valor y heroísmo fueron las virtudes que se dieron en Iquique, por ambos lados, para forjar figuras como las de Prat, Serrano y Aldea; Grau, Otoya y Velarde, por citar tan solo unos cuantos y no hacer demasiado extensa la lista de aquellos valientes y lo extenso de esta tradición. Veamos ahora contigo algo sobre magnanimidad, nobleza y galantería, cualidades humanas que resaltaron profusamente durante esta fase de aquel combate naval.

Mientras la sacrificada “Esmeralda” se hundía para siempre embanderada y heroica, los botes del “Huáscar” fueron arriados por orden de su comandante para salvar a los naufragos que pugnaban por mantenerse a flote entre escombros y derrelictos. Sesenta y tres hombres, entre oficiales y tripulantes, fueron recogidos a bordo del monitor. Uno de ellos, el teniente primero Luis Uribe, emocionado profundamente por la nobleza del enemigo, no pudo menos al subir por la escala del “Huáscar” y poner pie sobre su cubierta, que llevarse la mano a la frente en señal de saludo y exclamar con una espontaneidad que le honra y le encumbra en la historia: “¡Viva el Perú generoso!”

Los oficiales de la “Esmeralda” que fueron recogidos junto con Uribe, eran los siguiente: teniente Francisco Sánchez, guardiamarinas, Vicente Zegers, Arturo Wilson; cirujano Francisco Guzmán y su ayudante Germán Segura, así como también el subteniente de la guarnición, don Antonio Hurtado. Fuera de ellos



Combate de Iquique
Óleo de David Samillán. Museo Naval del Perú.

Marina peruana. El combate marítimo de Iquique se hizo
cerca personalmente
e boras del combate, la
la mayoridad, habiéndose y
el combate.

Mientras que se
particularidades de la cultura de
chilena "Cawalaga" -
Ejercidos con
tradicional el
de donde se
nada extrema
motivos principales
-
experiencia

Al inclinarse la fuerza
agua con
continuo

atendíase en esos instantes en la enfermería del “Huáscar”, con toda solicitud, tanto al teniente Ignacio Serrano como al sargento Juan de Dios Aldea, quienes se hallaban gravemente heridos.

Pero no nos apartemos lector de nuestro tema central y echemos una mirada a lo que teníamos entre manos. Hecho el inventario de las prendas y objetos personales que se encontraron sobre el cadáver de Prat, resultaron ser las siguientes:

“Una espada sin vaina, pero con sus respectivos tiros – Un anillo de oro de matrimonio – Un par de gemelos y dos botones de pechera de camisa, todos de nácar, tres copias fotográficas, una de su señora y las otras probablemente de sus dos hijos – Una reliquia del Corazón de Jesús, escapulario del Carmen y medalla de la Purísima – Un par de guantes de preville – Un pañuelo de hilo blanco, sin marca – Un libro memorándum – Una carta cerrada, dirigida al señor J.L. Lassero, Gobernación Marítima de Valparaíso”.

Grau ordenó que el oficial de detall quedara en custodia de todas estas prendas. Mientras esto sucedía, su segundo, el capitán de navío Ismael Otoya, disponía que se atendiese a los naufragos, se les diese algo de ron, alimentos y uniformes de la Marina peruana. El cirujano mayor del “Huáscar”, don Santiago Távara, se hizo cargo personalmente de los heridos más graves, y, todos los prisioneros chilenos a bordo del monitor, recibieron a partir de ese momento profusas muestras de la magnanimidad, hidalguía y nobleza que animaban a aquellos sus valientes adversarios.

Mientras esto sucedía frente a la rada de Iquique, un tanto más al sur y en las proximidades de la caleta de Molle, la “Independencia”, en su afán de batir a la corbeta chilena “Covadonga” varaba inesperadamente sobre un bajo cercano a Punta Gruesa. Repetidos sondajes habían acusado una profundidad de 9 brazas, y, cuando ya era inminente el espolonazo con que More pretendía hundir al buque enemigo, sucedió el desastre. La exaltación del combate había hecho a un lado a la prudencia, llevando hasta extremos una persecución riesgosísima que no debió ser mantenida por dos motivos principales: el escaso valor militar de la “Covadonga”; y la incomparable ventaja que hubiese significado la preservación de la “Independencia” para las futuras operaciones navales del Perú.

Al inclinarse la fragata mortalmente herida sobre su costado de estribor, el agua comenzó a penetrar a torrentes dentro del buque. Los cañones sin embargo continuaron haciendo fuego hasta que se inundaron sus brocales. Subiendo

a cubierta primero y luego a las cofas, los náufragos persistieron en usar las ametralladoras y los rifles de que disponían, hasta agotar las municiones. Luego, ante la indetenible pérdida de la fragata se la mandó incendiar, pero el mar, irrumpiendo en continuas oleadas, hizo fracasar todos los intentos causando a la vez heridos con los frecuentes bandazos que imprimía al buque. Así los náufragos, reatacados con ímpetu indescriptible por la hasta hacía poco perseguida “Covadonga”, comenzaron a echarse al agua tratando de ganar la costa en botes o simplemente a nado.

Y para que juzgues lector por ti mismo el contraste que se dio en las aguas de Iquique, entre lo sucedido a la “Esmeralda” primero y a la “Independencia” después, dejaré la palabra al escritor chileno Jorge Inostrosa, de modo que no puedas pensar en quiquiriquis ni parcialidades de mi parte, ¿estamos?

“Era aquella una matanza despiadada, justificable tan solo por el trastorno que les sabían producido las cinco horas de prueba que habían soportado”. (**Titanes del Mar**, 1959, pp. 74).

El historiador venezolano Jacinto López, se expresa de la siguiente manera con referencia a este asunto:

“Grau piensa en los náufragos de la “Esmeralda” antes que en la captura de la “Covadonga” y los recoge en sus botes y los acoge a bordo, y no se retira de la bahía en busca de la “Independencia” y la “Covadonga” hasta que no ha visto a bordo al último de los vencidos. Condell bombardea a los náufragos de la “Independencia” y sus fuegos persiguen a los que se arrojan al agua”. (**Historia de la Guerra del Guano y del Salitre**, 1930, pp. 207-209).

Y junto con estos comentarios—dejando constancia lector que comedidamente y por una extensión menor, he omitido los más gruesos, capaces de originar caldo gordo—, te citaré brevemente otro para broche de este epígrafe:

“Mi Gobierno toma nota con placer, de la cortesía y delicadeza con que las autoridades del Perú tratan a los marinos de la “Esmeralda”. (Jorge Hunneaus, ministro de Relaciones Exteriores de Chile, a J. de V. Drummond Hay, encargado de Negocios de Inglaterra, junio 27, 1879).

*Reflexiones sobre el Combate de Iquique (21 de mayo 1879-2010)**

CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO

Plutarco en su famosa obra **Vidas paralelas**, basada en la oposición de un personaje griego a otro romano y a través de la comparación biográfica de ambos, trata de establecer el carácter moral de los personajes, con la finalidad de revelar la naturaleza del hombre.

Esta metodología es aplicable a continentes y países, puesto que geopolíticamente deben de ser tratados como seres vivos, ello nos permite comparar las situaciones entre Perú y Chile antes, durante y después de la Guerra del Guano y el Salitre, dentro de los dominios: político, económico, militar y psicosocial, con el objeto de determinar con meridiana claridad lo que realmente significa IQUIQUE.

IQUIQUE es un hito fundamental para entender la Guerra del Guano y el Salitre y sus repercusiones futuras. En el aspecto económico nos hace conocer el estado de precariedad tan grande del erario nacional, a pesar de la inmensa riqueza que se poseía, la cual fue dilapidada en forma embozada y sin recato, riqueza que por diferentes motivos que van: desde el meramente económico al estratégico y de poder, era ambicionada por terceros. Actualmente la situación económica es óptima; sin embargo, se llega al extremo al cual no recurre ningún ente de cualquier dimensión, al pretender rematar lo que podríamos denominar como 'las joyas de la familia; me refiero entre otros a: Camisea, Collique, San Lorenzo y

* Palabras del presidente del Instituto presentando al capitán de navío John Rodríguez Asti, orador en la ceremonia conmemorativa del Combate de Iquique el 21 de mayo del 2010.

últimamente Las Palmas, lugares de por sí emblemáticos, que encierran parte de la historia de la nación. Ventas justificadas con la razón de la sin razón, en aras de la globalización y la modernidad.

En el dominio político, IQUIQUE nos hace ver la mediocridad y pobreza de metas de los políticos de la época, haciéndonos ver también, lo importante de la sentencia Confuciana: “Es necesario conocer la historia para no cometer los mismos errores”, sin embargo, somos testigos de excepción de que ni se lee ni se conoce la historia, pues estamos empeñados en cometer los mismos errores, consecuencia de los cuales estuvimos postrados por más de un siglo.

En el dominio militar, IQUIQUE, es contundente, hace conocer la realidad de desamparo en que se encontraba el Perú, después de haber sido la primera potencia marítima y naval de Sudamérica, a causa del desarme unilateral practicado inicialmente por Balta y seguido por Pardo con sus dos acorazados de papel, Argentina y Bolivia. La situación actual es igual o peor, ya que se ha producido nuevamente un desarme unilateral, basado en la supuesta teoría de la inexistencia de la guerra (en la actualidad hay alrededor de 200 conflictos de diversa índole en el mundo) y la necesidad de invertir en desarrollo, justicia social y disminución de la pobreza. Lo que debe tenerse en cuenta son las 210 millas de litoral perdidos, más los territorios que bañaban y las ingentes riquezas que en cobre y salitre amén de otras encerraban, las cuales han servido para el desarrollo, la justicia social y la disminución de la pobreza de Chile.

En el dominio psicosocial, IQUIQUE es el irresponsable engaño y desinformación a la que fue sometida la sociedad peruana haciéndole creer por medio de la prensa de la existencia de un poderío inexistente. Lo único que se puede comentar en la actualidad es que los medios de difusión han cambiado y se han modernizado; sin embargo, los fines no han cambiado en absoluto.

Estas y muchas otras razones en las que no debo explayarme, me hacen pensar en la necesidad de estudiar IQUIQUE en profundidad.

*La campaña naval del 79 Audacia sin límites**

CONTRALMIRANTE HUGO RAMÍREZ CANAVAL

*“La audaz y despectiva incursión del
“Huáscar” en Antofagasta y la triste
actuación del “Blanco Encalada”
despertaron una feroz reacción en
tierra chilena... por la indignación y el
orgullo herido”.*

Jorge Inostrosa (chileno)

TERCERA EXPEDICIÓN DEL “HUÁSCAR”

Ni siquiera había pasado una semana desde que el “Huáscar” y la “Unión” llegaron a Arica con su presa, el transporte armado “Rímac” de la marina chilena, cuando ya estaban nuevamente en movimiento.

Ya sabemos de la tarea encomendada a la “Unión” al mando del comandante de la 2da. División Naval, capitán de navío Aurelio García y García, y bajo el comando directo del capitán de navío Nicolás del Portal, que zarpó hacia el estrecho de Magallanes el 31 de junio.

En tanto, Grau al mando del “Huáscar”, en convoy con el “Rímac”, zarpó de Arica a las 01:40 horas del día 1° de agosto de 1879, para una tercera expedición

* Este artículo fue publicado en la **Revista de Marina**, en el número correspondiente a noviembre-diciembre del año 1979.

a las costas chilenas como parte del plan que incluía las tres operaciones que conocemos, con el propósito de distraer la atención de la escuadra chilena

Desgraciadamente –una vez más– la infeliz coincidencia jugó una mala pasada a nuestros buques. A las pocas horas de navegación la mar se puso muy movida; el oleaje fue creciendo, hasta impedir una marcha normal de convoy. Se tuvo que disminuir la velocidad, pero, así y todo, en la madrugada del día 3 el “Rímac” sufrió una avería en la máquina al rompersele una de las excéntricas, por las continuas “disparadas” que daba la hélice debido a las fuertes cabezadas del buque. Con el auxilio de los maquinistas del “Huáscar” se le hizo una reparación provisional, y Grau decidió enviarlo al Callao para la reparación definitiva.

Antes de separarse los buques, nuestro personal realizó una faena de transferencia perfecta para trasladar carbón del “Rímac” al “Huáscar”. Pensemos en la habilidad y pericia para realizar una faena difícil en aquellos tiempos, con el agravante de la mar movida. Hombres de mar teníamos y de los mejores; lo que no teníamos era artillería, por fallas del material, por falta de entrenamiento adecuado y por falta de munición para las prácticas.

Durante la travesía al sur, Grau dedujo de la conversación de los pasajeros del vapor alemán “Ibis” que el “Cochrane” se encontraba en la bahía de Coquimbo, y enrumbó inmediatamente hacia este lugar, donde encontró solamente al transporte “La Mar”, pero como buscaba al acorazado chileno, continuó el viaje, para encontrar nuevamente un mar agitado por un temporal que arreciaba cada vez más, hasta impedirle avanzar, además de romperle dos falcas y averiarle los botes. Ya sabemos que las condiciones excepcionalmente bajas de la obra muerta del monitor no le permitían correr en una mar movida con la misma facilidad o sin mucho problema, como lo hacían los buques de borda alta.

En estas condiciones, el 5, a 18:00 horas, Grau decidió volver al norte en busca del “La Mar”. El día 6 a 20:00 horas llegó a Caldera, y aguantado sobre las máquinas fuera del puerto, envió un bote al mando del teniente segundo Gervasio Santillana, a fin de reconocer el puerto. Este oficial no encontró al “La Mar” en su fondeadero, pero encontró un buque inglés. Grau comisionó para el reconocimiento de estilo al capitán de fragata Manuel Melitón Carvajal, quien informó que era el “Valdivia”, por cuyo personal se enteró de que el “La Mar” había enmendado fondeadero cerca del muelle, en poco fondo, para evitar el ataque con espolón que sabía intentaría el “Huáscar”.

Como no era posible atacarlo en esta posición, Grau decidió proseguir, y siendo las 23:30 horas salió en dirección a Taltal, donde llegó el 7 a 14:00 horas y notificó a la autoridad de su intención de destruir el material de embarque. Para el efecto envió al teniente segundo Enrique Palacios, pero este oficial fue demorado —que creo no ex profeso— porque la comisión duró más de una hora y media. Estaba en plena actividad de destruir lanchas cuando se aparecieron por el norte de la bahía el blindado “Blanco Encalada” y el transporte “Itata”.

Grau partió al sur oeste, para navegar luego al sur y después al este, y finalmente al norte, perseguido por el blindado chileno que no pudo alcanzarlo. El “Huáscar” tocó, de regreso en Cobija, Tocopilla e Iquique, donde encontró a nuestro transporte “Oroya”, que había llevado tropas y material de guerra. Recibió orden de convoyar al “Oroya”, y los dos buques continuaron al norte, para llegar a Arica el 10 de agosto a 13: 00 horas.

Aunque no fue muy efectiva esta incursión a las costas chilenas por la coincidencia del mal tiempo, cumplió con el cometido de la misión, que era distraer a la escuadra chilena y entretenerla en los puertos de su litoral mientras se cumplían las otras tareas del plan.

CUARTA EXPEDICIÓN DEL “HUÁSCAR”

El 22 de agosto a 03:30 horas zarpa nuevamente Grau con el “Huáscar” y el transporte “Oroya” en convoy. En el “Oroya” iba de comandante el capitán de navío Toribio Raygada. La intención principal era encontrar uno de los blindados chilenos y sorprenderlo con uno de los dos torpedos Lay que acababan de llegar. Estos artefactos nuevos no eran conocidos para nuestros oficiales, por lo que tuvieron que embarcarse dos ingenieros encargados de su manejo. Eran lo que ahora se conoce como filoguiados, se manejaban desde a bordo por medio de un cable, pero, como es fácil comprender, su tecnología era muy rudimentaria y estaba expuesta todavía a fallas, inclusive con ingenieros de garantía, como sucedió.

El alférez de fragata Ricardo Herrera, que había sido embarcado en el vapor inglés “Ilo”, regresaba en este buque después de reconocer el puerto de Antofagasta, donde verificó que el “Blanco Encalada” no estaba en aquel lugar, pero trajo un croquis con la ubicación de los buques chilenos fondeados.

El “Huáscar” y el “Oroya”, que habían zarpado de Iquique el 24 a 01:45 horas, se encontraron con el vapor inglés “Ilo” al norte de Antofagasta, donde el alférez Herrera se embarcó y presentó su informe. A 22:00 horas de ese día llegaron a Antofagasta y Grau ordenó al comandante Raygada, del “Oroya”, que permaneciera fuera del puerto, mientras él entraba con el “Huáscar” al fondeadero donde se encontraban las corbetas chilenas “Magallanes” y “Abtao” y el transporte chileno “Limarí”, bastante cerca de tierra y protegido por 14 mercantes neutrales. En el momento que entraba a la rada, el “Huáscar” fue avistado por el personal del bote de ronda chileno, quienes avisaron la presencia disparando un cohete de alarma. Grau continuó acercándose hasta 300 metros de los buques chilenos.

Debido al gran número de buques neutrales, Grau no podía emplear sus cañones contra las corbetas chilenas ni tampoco podía espolonearlas por el poco fondo de la zona, además de los arrecifes existentes. Entonces decidió utilizar los torpedos. El primero de estos artefactos que se echó al mar mientras navegaba hacia el blanco previsto, falló y regresó repentinamente en dirección al “Huáscar”, y pudo haberlo hundido si es que, en un acto valeroso, no se lanza al agua el teniente segundo Fermín Diez Canseco y desvía el torpedo con su cuerpo; esta acción fue calificada de temeraria y heroica, y lo hizo acreedor de la gratitud nacional. Como a consecuencia del encontrón casi se ahoga, otro oficial, el valeroso teniente segundo Carlos de los Heros se lanzó al agua para ayudarlo, mientras el guardiamarina Manuel Elías Bonnemaïson y el guardián Federico Noguera le arrojaban un salvavidas y un cabo. El teniente de los Heros logró también rescatar el torpedo, cuyo mecanismo, desconocido aun para los propios ingenieros contratados, había fallado.

Siendo las 06:00 del 24, salió Grau con el “Huáscar” a encontrarse con el “Oroya” y se dirigieron a Taltal, a donde llegaron al amanecer del 26. Aquí tomaron nueve lanchas. En este puerto había estado el día 25 el blindado chileno “Blanco Encalada”. Así eran las operaciones, siempre arriesgadas, siempre efectivas, “pisándole los talones” a la poderosa flota enemiga, dispuestos al encuentro en cualquier momento.

Grau ordenó que el “Oroya” partiera a Arica remolcando seis lanchas, mientras él volvía con el “Huáscar” hacia Antofagasta, luego de reconocer los puertos de Blanco Encalada y Cobre, llegando a su destino a las 11:00 horas del 28, para tratar de rastrear y cortar el cable... ¡en pleno día!

COMBATE DE ANTOFAGASTA

Por supuesto que el alboroto que se armó en la población fue tremendo. La gente corría hacia los cerros, los cuerpos de ejército corrían fuera de la zona de peligro, permaneciendo solamente los artilleros de las baterías de tierra. Después de dos horas de nerviosismo, a las 13:00 horas, los buques chilenos sorpresivamente salieron de su escondite moviéndose a espía el "Abtao" y a máquina la "Magallanes", disparando sus cañones para ocultarse nuevamente después de cada andanada, al amparo de los 14 buques neutrales fondeados.

Entre la batería de tierra había un cañón de 300 libras y cuatro de 150; sin embargo, Grau se acercó hasta los 2 000 metros, siendo las 15:15 horas, manteniendo un cañoneo hasta las 17:30, en que se alejó con una sensible novedad. La única bomba de 300 que tocó al "Huáscar", atravesó la chimenea, rompió la cadena que servía para izarla, chocando en cubierta, donde estalló matando instantáneamente al teniente segundo Carlos de los Heros, que quedó destrozado. Por su parte, el "Huáscar" averió y desmontó el cañón de 300 de tierra, así como el cañón de 115 de proa de la "Magallanes", mientras que en el "Abtao" ocasionó nueve muertos y diez heridos, dos de los cuales murieron en la noche. Una bomba de 300 que pudo hundir el buque, perforó en su base el palo mayor y lo derribó.

Cuando a las 22:00 horas Grau permanecía todavía en la ensenada de Antofagasta, se avistó por el sur las luces de un buque que resultó ser el "Blanco Encalada", que llegaba al puerto buscando al "Huáscar". Grau, que conocía las características de estos buques, lo identificó y decidió retirarse, navegando hacia el oeste hasta las 01:30 horas del 29 y luego hacia el norte para dirigirse hacia Mejillones de Bolivia, de donde sacó una lancha a vapor. Continuó hasta Cobija y Tocopilla, donde destruyó cuatro lanchas. Tocó también en Iquique, para luego arribar a puerto base, Arica, dando fin a su cuarta expedición.

El recibimiento que se hizo a Grau en tierra fue apoteósico, además coincidía con la noticia de su ascenso a contralmirante, otorgado por el Congreso como gesto por la gratitud nacional.

Un gentío inmenso lo recibió abrumándolo con exclamaciones de alegría y patriótica fe. El presidente de Bolivia envió una delegación desde Tacna para felicitar al héroe. Las damas le entregaban flores. El presidente del Perú salió de su residencia para abrazar al valiente hijo de la Patria que tantas glorias le estaba dando. El almirante Montero le cedió el sitio de honor diciendo: "Hoy es tu día, Almirante".

En días posteriores, fue colmado de atención y honores. Recibió valiosos regalos como espadas, medallas y otras joyas enviadas por ciudadanos y agrupaciones de peruanos y bolivianos. Un día de estos, Grau le dijo al almirante Montero: “Todo esto está muy bien, pero ¿cuándo llegarán las granadas Palliser para mi buque?”, –Sabemos que nunca las verías, pues estas llegaron después del 8 de octubre.

El historiador sueco coronel Ekdahl dice sobre esta cuarta expedición: “Es cierto que el resultado material de ella era nulo, por haber una suerte adversa cruzado todos sus planes; pero el solo hecho de que el marino peruano se atreviese a ejecutar aislado correrías de esta naturaleza sobre la línea de comunicaciones de la superior escuadra chilena, es una prueba de la fuerza moral en la dirección peruana que debe ser reconocida y que justamente con la constante actividad, debe haber influido favorablemente también en las tripulaciones peruanas”.

Presentamos a continuación lo que han escrito los historiadores que nos acompañan en estas reseñas, en relación con las expediciones del “Huáscar” en el mes de agosto, así como sobre las acciones chilenas en el mismo mes.

Tomás Caivano nos cuenta que: “...puesto que algún esfuerzo debía, de todos modos, que hacerse para salir de una situación tan difícil, por no decir ridícula, se tomó la resolución de exonerar a la escuadra de todo servicio, para dedicarlo exclusivamente a dar caza al monitor peruano. El 5 de agosto fue, pues, levantado el bloqueo de Iquique, único servicio que hasta entonces prestara la escuadra chilena; la cual se reunió toda en el puerto de Antofagasta para prepararse para la gran victoria contra el temible y espantoso enemigo... ¡contra el “Huáscar”! El 12 del mismo mes de agosto se hicieron también notables cambios, tanto en el mando de los principales buques, como en el mando en jefe de la escuadra; y encontrándose toda ella pronta, zarpó compacta a la gloriosa empresa”.

Jacinto López, cuando se refiere a la suspensión del bloqueo de Iquique dice: “La actividad y las hazañas del “Huáscar”, su papel y su influencia en el curso de la guerra, el bloqueo de Iquique, la ineficacia de la escuadra chilena, la prolongación injustificada de la campaña naval, hacían la situación insostenible para Chile. Su escuadra estaba en profundo desprestigio. En cuatro meses de guerra no habían hecho sino bloquear Iquique, sin ningún resultado positivo, inutilizándose en absoluto para la guerra ofensiva y para todo servicio importante; bombardear poblaciones indefensas y correr tras el “Huáscar” sin alcanzarlo nunca. El “Huáscar” solo había bastado para trastornar y paralizar los planes militares de Chile y para

mantener en zozobra a las poblaciones chilenas del litoral, y las poblaciones de la costa boliviana ocupadas por Chile. Los buques de guerra y transportes peruanos recorrían impunemente el mar, desde el Callao hasta el Estrecho, y desde el Callao hasta Panamá... Los buques peruanos entraban y salían a voluntad de todos los puertos, ya estuvieran fortificados o no; destruían lanchas, apresaban embarcaciones, rompían el bloqueo, atacaban buques enemigos a la vista de los blindados chilenos, perseguían transportes, registraban naves, hacían provisiones, recogían informaciones y esparcían alarma y terror. El bloqueo de Iquique había tenido por objeto obligar a la escuadra peruana a salir al mar para batirla. Pero la escuadra peruana había salido al mar desde mayo y era entrado agosto y no había sido batida, y el bloqueo de Iquique había continuado. El bombardeo de los puertos indefensos había tenido el mismo objeto, pero también había continuado después de la salida de la escuadra peruana. Dados los métodos, el temperamento y el espíritu de una y otra escuadra, ¿qué habría sido de la escuadra chilena si Grau hubiera mandado la escuadra más fuerte y Williams la más débil?"

Continúa diciendo:

“Al fin, el propio Williams, abrumado por esta situación de la que él mismo era autor, sintiéndose prisionero de sus propios errores, sumergido humillado y anulado en su propia impotencia, llegó a persuadirse de la necesidad de suspender el bloqueo. Cuatro meses habían sido necesarios, cuatro meses de fracaso y deshonor, para que el marino chileno, jefe de una escuadra que pudo haber destruido los buques enemigos en el Callao, o pronto después de su salida del Callao, o a la salida misma del Callao, llegara a esta persuasión”.

Más adelante encontramos algunos párrafos que vale la pena transcribirlos. Dicen así: “El bloqueo no había hecho ningún daño al enemigo y había inutilizado a los buques bloqueadores. Esta es la síntesis de los cuatro meses de bloqueo. Esto estaba claro antes del bloqueo. El bloqueo no solo no haría ningún daño al enemigo, sino que lo favorecía enormemente. Pero el contralmirante chileno no vio esto sino después de cuatro meses de desastrosa experiencia”. “El hecho era que el ejército chileno no se movería mientras el “Huáscar” dominara el mar, y el “Huáscar” sería dueño del mar en el sentido de la libertad absoluta de movimientos y de acción mientras el bloqueo de Iquique subsistiera. Williams, pues, no entendía la situación; y su inteligencia de las cosas era al revés del sentido real, lógico y evidente de los hechos”. “El bloqueo de Iquique era, pues, un fracaso de tal magnitud y naturaleza, que había concluido por bloquear a los bloqueadores. La escuadra bloqueaba a Iquique y el bloqueo bloqueaba a la escuadra. Con una

diferencia: que la escuadra no lograba ni había logrado nunca aislar en absoluto a Iquique, mientras que el bloqueo aislaba e incomunicaba por completo a la escuadra. El mismo Williams reconocía este hecho...”

También nos presenta, con relación al tema, lo que decía el ministro de Relaciones Exteriores Santa María: “El bloqueo de Iquique ha llegado a ser ridículo... El contralmirante Williams Revollo ha entendido que bloquear Iquique es permanecer ahí estacionario, precaviéndose de los torpedos, cuya aplicación sería imposible si los buques se mantuvieran cruzando la bahía y en constante movimiento. Al hacerlo así habrían dado caza al “Huáscar”... Si a esto se agrega el bombardeo nocturno del 16 y la falta de celo para cumplir órdenes dadas al comandante del “Cochrane”, no nos podemos disimular que la Marina no se ha colocado a la altura de su misión”.

Para terminar con lo que Jacinto López ha escrito al respecto del bloqueo suspendido, leamos lo siguiente: “... el 3 de agosto, el contralmirante Williams, sin esperar órdenes de su gobierno, suspendió el bloqueo... El Gobierno de Santiago no aprobó, sin embargo, la suspensión del bloqueo, a la cual se había opuesto considerándola imposible... Forzado a desobedecer las órdenes del gobierno suspendiendo el bloqueo... descontento y ofendido porque le habían quitado de hecho el mando de la mitad de la escuadra, y con conciencia sin duda de su fracaso, su impotencia y su descrédito, Williams presentó su renuncia el 31 de julio”.

Cuando se refiere al segundo combate de Antofagasta dice: “Lo más indicado parece ser que la situación de los buques chilenos, protegido por una multitud de buques mercantes en la bahía, impidiera el uso de los torpedos contra ellos, como impidió el uso del espolón hizo difícil el uso de los cañones del “Huáscar”.

Por su parte, Sir Clements R. Markham, dice: “El 27 de agosto, el “Huáscar” recibió una granada de 300 libras en su chimenea, que al estallar mató a un oficial. Si Grau, en vez de atacar a los buques y baterías, hubiese disparado contra los condensadores de la plaza, que abastecían de agua a la ciudad, destruyéndolos, habría obligado a un ejército de 7 000 chilenos que acampaban allí, listo para invadir su país, a rendirse o sucumbir miserablemente por falta de agua... Su conducta al respetar las condensadoras de Antofagasta fue noble y humanitaria en grado extremo”.

Este autor también escribe varios párrafos, algunos de los cuales tienen frases dignas de mencionar. Dice: “Mientras tanto, reinaba gran disgusto en Chile motivado por la ineficacia de su flota, sentimiento que por su fuerza determinó la

nomination de un nuevo ministro de Guerra... "El almirante Williams renunció, alegando enfermedad y, en parte, a no dudarlo, a consecuencia del fracaso de sus operaciones navales"... "Ahora el proyecto magno del Gobierno chileno era la captura del "Huáscar", pues esta nave era obstáculo real a los planes de devastación y conquista en los que desgraciadamente se había empeñado..."

Como de costumbre, debemos citar algo de la bibliografía chilena que exista al respecto, si bien es reducida, pero suficiente para los fines de estos artículos:

Carlos López Urrutia, se refiere a la tercera expedición del "Huáscar", que sabemos salió en convoy con el "Rímac" el 1 de agosto, y dice: "A los cinco días de navegación, el transporte sufrió una avería... se procedió a la faena de carbón, llenando las carboneras del "Huáscar" en alta mar y el "Rímac" regresó... Grau se enteró de que el "Cochrane" estaba en Caldera y allí se dirigió con el objeto de atacarlo... entrando a puerto supo que el blindado no estaba allí sino en Coquimbo. El almirante decidió seguir viaje al sur, pero no bien hubo salido del puerto cuando se encontró con un violento temporal que puso al "Huáscar" en duros aprietos... de continuar en esas condiciones el monitor bien podía zozobrar, por lo que no tuvo otra alternativa que cambiar de rumbo y dirigirse al norte... entró en Taltal... empeñado estaba en la destrucción de faluchos y lanchas, cuando aparecieron el "Blanco" y el "Itata". Williams emprendió inmediatamente la caza... la oportunidad se presentaba a favor de los chilenos pues podían navegar a cortar la proa... A las cinco de la tarde la distancia que separaba a los dos buques era solo en cinco millas, pero fue aumentando, de manera que al anoecer, Williams vio perderse a su enemigo..." Como vemos, por mucho que tratan de minimizar el coraje y la valentía de los peruanos, no puede menos reconocer que Grau iba siempre al encuentro de los gigantes de acero. Los buscaba donde estuvieran. Continúa: "El 2 de agosto se desistía del bloqueo de Iquique... El plan del Perú comenzaba dar resultados concretos. Ahora podía habilitarse Iquique como base fortificada y también Pisagua. El "Huáscar" contaría entonces con dos bases muy cerca del teatro de operaciones que le permitirían continuar sus cruceros hostilizando los movimientos de tropas y obligando a la escuadra chilena a asumir un papel totalmente defensivo como sería la escolta de convoyes". Inmediatamente a continuación dice: "El presidente Prado había madurado un plan que presentó a Grau... Se pretendía atacar el "Blanco" con torpedos, y luego, en la confusión, atacar al resto de los buques de la escuadra chilena". Nuevamente, la demostración de la audacia en los planes de los peruanos, la valentía para atacar a la escuadra más poderosa. No necesitamos citar a historiadores peruanos para demostrar la diferencia en los hombres y en las acciones.

Sigamos con su descripción: “A las 10 de la noche del 24, el “Huáscar”, protegido por la oscuridad, logró acercarse hasta un cable de distancia de los buques chilenos... se arrió el torpedo al agua y todo quedó listo para la maniobra. Con el mayor sigilo se ordenó lanzarlo. Todo salió a pedir de boca y el torpedo salió dejando una blanca estela en dirección hacia la corbeta chilena. Cuando ya parecía que todo iba a terminar, volvió atrás describiendo un círculo dentro del cual se encontraba el propio “Huáscar”... a pesar de que se cortaron los cables, la inercia parecía empujar el torpedo hacia el “Huáscar” y el monitor parecía destinado a sucumbir. En ese momento, un valiente marino peruano, el teniente Diez Canseco, se lanzó al agua y nadó hasta interceptarlo y cambiar su trayectoria. Su valiente conducta salvó al buque y a sus compañeros de tripulación”.

Por su parte, Luis Langlois dice: “La división bloqueadora de Iquique, mientras tanto, dejaba el puerto levantando el bloqueo el 2 de agosto con el objeto de defender a Antofagasta que estaba amenazada por las correrías de los peruanos. Así, pues, volvíamos al estado primitivo, antes del 5 de abril, sin haber conseguido nada con aquel bloqueo, sino permitir a los enemigos que cortaran nuestras comunicaciones y apresaran un transporte... nuestra escuadra no había efectuado ningún acto de guerra propio de su poder. Era la consecuencia de nuestra mala dirección, de los errores estratégicos cometidos desde el comienzo y de no haber intentado conquistar el dominio del mar desde el principio de la campaña. Pero la infatigable actividad de Grau no podía permanecer inactiva; comprendía que el Perú no podía empeñar otra campaña por mar que la de crucero, hostilizando la línea de comunicaciones para impedir el concentramiento de tropas en Antofagasta, paralizar nuestra escuadra que debería convertirse en escolta de los transportes... Las correrías de este buque (el “Huáscar”) y la imposibilidad de los nuestros para darle caza e impedir la hostilización de la costa... produjeron en el público chileno honda impresión: se achacaba al gobierno poca actividad y decisión y a la marina su incapacidad para dar término honroso a este estado de cosas”.

Pero veamos cómo justifica —no podía ser de otra manera— los desaciertos del jefe de la escuadra. Dice así: “El almirante Williams, en vista del poco éxito de la campaña y a consecuencia de encontrarse con su salud seriamente quebrantada, presentó la renuncia del puesto de jefe de la escuadra... El gallardo almirante había sido poco afortunado en esta ocasión, pero su justa fama no quedó empañada. Es condición humana de errar y nadie está libre de caer en paralogizaciones como las que sufrió. La causa principal de ello era la falta de una propia organización naval, de un plan de campaña acordado... Lo que más hirió al denodado almirante fue la desesperante imposibilidad en que siempre se encontró de batirse con el enemigo”.

Nuestro ya conocido historiador –novelista Jorge Inostrosa– nos cuenta muchas cosas. Pero siempre nos pinta cuadros realistas de la desesperación de sus dirigentes. Veamos lo que dice ahora en relación a los acontecimientos que estamos recordando y reseñando. Se refiere al presidente de Chile y dice: “Cuando el presidente de la República vio reunidos por primera vez a sus nuevos ministros le habló con acentos patéticos: Caballeros –les dijo– demás está que recuerde a ustedes el momento crucial por el cual atraviesa nuestra nación. La campaña guerrera está detenida, nuestro honor comprometido... Si este Ministerio no entrega todas sus fuerzas a reparar, los errores cometidos anteriormente y a acelerar la máquina de guerra, creo que vamos a ser derrotados. – ¡Derrotados! repitieron todos profundamente impresionados y asombrados como si jamás se les hubiera pasado por la mente la idea de la derrota”. –Continúa relatando Inostrosa: “Señores Ministros... cueste lo que costare, aunque no durmamos durante un mes, en setiembre deben quedar reparados nuestros barcos para lanzarlos a barrer el mar, y nuestro ejército listo para diseminarlo por el desierto, a la carrera incontenible, hasta Lima. ¡Sí, señores, hasta Lima! –El señor Pinto calló bruscamente, dejando vibrante en el aire su última frase. Luego se encogió, como turbado por aquel arrebato tan poco usual en él. Perdón señores –musitó en voz baja–, pero estoy desesperado por la impotencia. Hasta en sueños se me aparece el “Huáscar” espoloneándome el pecho”.

Cuando se refiere al Combate de Antofagasta dice sobre las correrías del “Huáscar” en todo el litoral: “Se presentó bruscamente frente a Antofagasta el 28 de agosto a la 1 p.m... desde la playa se podía ver con anteojos de larga vista al almirante Grau que fumaba despectivamente su pipa en el puente de mando. Las autoridades chilenas se mordieron los puños de rabia ante aquel irritante desafío. ... el ministro (Sotomayor) manifestó: Ese maldito monitor está rastreando el cable submarino con sus anclas y sondas y no tardará en cortarlo dejándonos incomunicados del resto del país... ¡Y el “Blanco” que no llega! –exclamaba desesperado Sotomayor– ¡Oh, cuándo se entregará el mando de este blindado a un marino más audaz! Luego cuenta Inostrosa las acciones del combate, hasta la retirada del “Huáscar”, poco antes de las 18:00 horas, y procedió a reparar una avería del timón que lo mantuvo ocupado hasta las 23:00 horas tras la Punta Moreno, a la vista de Antofagasta, puerto a donde llegó el “Blanco Encalada” en la noche. Grau permaneció en su fondeadero seguro de que el “Blanco” no saldría a buscarlo hasta el día siguiente, por lo que decidió zarpar con el “Huáscar” hacia el norte, antes del amanecer. Termina así Inostrosa: “Aquella fue la última y más cruel burla del almirante Grau. Durante toda la noche del 28 al 29 de agosto, el “Huáscar” durmió en la caleta Moreno, a tres millas del sitio donde fondeaba su

más implacable enemigo, el blindado “Blanco Encalada”... “La audaz y despectiva incursión del “Huáscar” en Antofagasta y la triste actuación del “Blanco Encalada” despertaron una feroz reacción en tierra chilena... por la indignación y el orgullo herido”.

En la Recopilación completa de Pascual Ahumada Moreno se encuentran documentos interesantes. Veamos el siguiente, que nos ha hecho meditar. Creo que Ud., amable lector, tiene también derecho de conocerlo en sus párrafos más notorios. Seguro estoy de que sus conclusiones serán como las mías. Esta guerra, como la anterior, y la “colaboración” durante la independencia, fue un negocio nacional, y a los individuos se les incentivaba con premios pecuniarios o con la esperanza de obtenerlos. Veamos lo que sucedía como complemento del cambio de comandos y las reparaciones de los buques. El título del texto es: “Decreto sobre presas” y dice: “República de Chile –Ministerio de Marina– Santiago, setiembre 16 de 1879. – S.E. hoy ha decretado lo que sigue: N° 1116. Considerando que la Suprema Resolución de 2 de enero de 1819, por la cual se mando adoptar en la República el reglamento de marina inglesa sobre la distribución de presas, ordena que todas las que hicieran los buques de la escuadra, copulativa o separadamente, sean distribuidas entre todos los individuos de dichos buques... considerando que las diversas naves de la armada, constituida hoy en Escuadra, tienen el fin común de hostilizar al enemigo:... se aclara: Las presas que hicieran uno o más buques pertenecientes a la Escuadra, sea que obren separados o conjuntamente, se repartirán entre los individuos de todos los buques... Dios guarde a V.S. – D. Santa María. – Al Comandante en Jefe de la Escuadra capitán de navío graduado don Galvarino Riveros”.

Como vemos, está dirigida al nuevo comandante en jefe. Un entusiasmo guerrero incentivado así tiene otro nombre. Como los discursos y escritos sonoros y ofensivos no daban resultado, había que ofrecer recompensas “efectivas”.

A propósito de discursos y escritos, voy a transcribir algunos párrafos de otro documento de esta Recopilación completa a que nos estamos refiriendo. Una “Proclama” que aparece en la página 481 del tomo I, dice: “A las armas –chilenos proscritos y arrojados del país que con vuestros sudores y trabajo disteis vida... A las armas –compañeros que oprimidos y perseguidos por el látigo del mayoral habéis sufrido más que el esclavo africano vendido por ruin moneda a bárbaro mercader... ¡Hasta Tarapacá, bravos descendientes de Lautaro y Caupolicán! que el terror y el espanto se esparza a nuestro paso y que la muerte y desolación cubran con su manto a los vástagos corrompidos de Balta y Pardo, Morales, Melgarejo...”

A enrolarse, pues, y que el corvo infunda el espanto y el pavor en la filas del cuico y del cholo". Firma un tal José Ramón Vidaurre, el 18 de agosto de 1879.

También nos presenta en la página 521 del Tomo I, un editorial del Diario Oficial de Chile, comentando un documento peruano de fecha julio 15 de 1879, por el cual el comandante general del departamento de Marina le ordena a Grau buscar artilleros y dice: "... para allanar el grave embarazo que presenta para la suerte de las armas, a bordo la ignorancia y falta de hábitos de los artilleros de mar, ha resuelto: 1° Que se encuentren para aquel servicio buscándolos con diligencia hasta conseguir hombres que han servido en esa clase de buques de guerra extranjeros y no sería difícil solicitarlos de un modo acertado en la bahía... 2° que se les dé por enganche o avance 2 pagas y veinticinco soles de prestes..."— En base a la frase que subraya el "editorialista", escribe una serie de párrafos llenos de odio, y resaltando su ancestral complejo de inferioridad, ofende al Perú en los términos que transcribo, solamente para que vea Ud., amigo lector, ... ¡cuánta diferencia existió entre los hombres que se enfrentaron hace cien años! Dice así: "Apenas puede darse crédito a lo que contiene el referido documento. El gobierno del Perú preparó de tiempo atrás las dificultades, complicaciones e incentivos que debían producir la actual guerra (Estas frases y otras, nos seguirán demostrando cómo es que empujaban a la guerra a un pueblo que no la quería por muchas razones que ya conocemos). El gobierno del Perú rehusó luego hacer lo que pudo fácilmente y que estaba a su conveniencia y en el orden de las más vulgares previsiones: rehusó asumir la actitud de neutralidad garantizada a que con insistencia lo invitó el nuestro. (Esta diferencia en la moral y la decencia en nuestros actos es lo que nunca nos perdonaron durante la guerra)... El Gobierno que preparó el conflicto en 1873, que no quiso ni supo evitarlo en 1878, que lo exacerbó y agrandó adrede en 1879, cae en la cuenta que no tiene quién dispare en el mar sus cañones y convencido de la necesidad de preocuparse artilleros, ordena a los jefes de sus naves que los busquen con diligencia entre los que han servido en esta clase de buques extranjeros y en la misma bahía que se hallan surtos los peruanos. Es decir, ordena que el cohecho y el soborno vayan a buscar en la deserción de las guarniciones extranjeras, soldados para sus naves y artilleros para sus cañones. ¡Cuánta imprevisión al lado de tanta arrogancia! ¡Y qué indignidad la de los recursos escogidos a última hora, en medio de todas las dificultades adrede provocadas y agrandadas para remediar los efectos de la ligereza que nada prevé, y que, sin embargo, se atreve a todo! ¿Qué se ha hecho, pues, de la tan decantada preponderancia marítima del Perú? ¿Dónde está la obra de esa fastuosa administración militar que ha costado a aquel país tantos millones de pesos? —Me pregunto, ¿Cómo se sentiría aquel pueblo, que tenían que incentivarlo en esta

forma? Hay a veces, que, en lugar de indignar, dan lástima las cosas que se lee. Verá usted cómo se mata con su propio veneno el que escribió aquel y muchos otros “editoriales” para fomentar el odio hacia el Perú y hacia los peruanos. Dice así en el último párrafo: “Se comprende y hasta se disculpa que una nación que se ve comprometida a más no poder en una guerra y que tiene que hacerla en defensa de sus más sagrados intereses, eche mano para el efecto a expedientes como el que hoy emplea el Gobierno del Perú (el subconsciente lo vende; sin embargo, más pueden la conciencia y el odio); pero es inconcebible que tenga que hacer otro tanto un Estado cuya diplomacia provocó el conflicto y lo aceptó enseguida con la soberbia pretensión de arreglar asuntos extraños, que consideró propios o estrechamente relacionados con los suyos” –No encuentro palabras para describir al pueblo que despierta su patriotismo con incongruencias como estas. ¿Sería muy inocente? Creo que era un pueblo que no quería ir a la guerra, pero era ignorante, al que se podía incentivar en cualquier forma: los discursos y la promesa de recompensas “efectivas”.

No podemos dejar de citar a Francisco A. Encinas, quien a pesar de su parquedad para escribir sobre las glorias y grandezas de los marinos peruanos, no puede menos que decir: “Los acontecimientos internos chilenos y la imposibilidad de adquirir nuevos buques, hicieron concebir a Prado un complejo plan de operaciones navales, muy celebrado por su audacia, (ahora viene el venenoso final con el conocido complejo, por lo que escribe lo que sigue) pero que, en el fondo, era hijo de la desesperación. “Luego dice: “En la noche del 24 al 25 de agosto se hallaban en Antofagasta el “Abtao”... “Limari” y “Paquete de Maule” y la corbeta “Magallanes”, que hacía la ronda. Grau logró penetrar en el puerto burlando la vigilancia de la corbeta... Luego de afortunadas correrías regresó a Antofagasta... La puntería de los nuevos artilleros ingleses contratados por el gobierno peruano era excelente”. Ya sabemos por los mismos escritores y periodistas chilenos, que Grau salió de Antofagasta a 18:00 horas y permaneció a 3 millas de Antofagasta y a la vista del puerto, sin haberse retirado hasta el amanecer y luego de contemplar burlona y despectivamente durante toda la noche al blindado chileno que llegó tarde. Sin embargo este historiador dice: “En la noche llegó “El Blanco” al mando de López, con tanto atuendo de sirenas y cohetes de luces para no chocar con los mercantes, que Grau lo identificó de inmediato y pudo huir al norte” –Así está escrita esta historia, pero Inostrosa dice otra cosa, y como veremos, **El Mercurio** de Chile también dice lo contrario. A pesar de todo, no puede ocultar ciertos hechos y nos cuenta que: “Luego de largas disputas... en los últimos días de agosto se transó entregándole el mando del “Cochrane” a Latorre, con la oficialidad que él seleccionara, con el objeto de acabar de una vez la pesadilla del “Huáscar”

y nombrando almirante de la escuadra al capitán de navío Galvarino Riveros, que sumaba a la antigüedad, la inexperiencia y la ineptitud. Santa María lo había calificado del más infeliz de los mortales. Sin embargo, con su fe ciega en los asesores, puso a su lado, con el cargo de secretario, al autor de la canción nacional, el poeta Eusebio Lillo. “—Con lo que leemos, solamente estamos comprobando que definitivamente los únicos marinos, marinos de verdad, eran los peruanos, todos y cada uno de ellos. No cabe sino preguntarse cómo estaría el resto por allá, si así estaba el nuevo almirante de la escuadra.

Ahora veamos qué nos tiene que decir **El Mercurio** de Chile, edición conmemorativa del centenario de la guerra en su página “Diario de la Guerra del Pacífico” que publicó todos los días durante el año 1979:

—6 de agosto— El editorial de esta página se titula “Santa María contra Williams”, y dice: “El gobierno había ganado ya un round contra el ejército, deshaciéndose del general Arteaga. El siguiente: Juan Williams Rebolledo ¿Razones? que aún no lograrse triunfo alguno de importancia con su escuadra que era, sin duda, superior a la peruana... En julio 28, Santa María cablegrafía a Pinto (el presidente): “¿Separo a Williams y Estado Mayor? Creo que Williams renuncia si le desapruero el bombardeo nocturno de Iquique y le ordeno persiga al “Huáscar” hasta batirlo. Simpson puede servir todavía, pero puede llegar el caso de separarlo. Desconfío mucho. Está indolente, flojo... La Escuadra está desmoralizada y tímida”.

—7 de agosto— El editorial titulado “¡Otra vez el “Huáscar” se le escapa a Williams!”, comienza diciendo: “Mientras la “Unión” continúa sus desplazamientos hacia Punta Arenas el “Huáscar” merodea a sus anchas por el litoral norte chileno. Es la pesadilla del almirante Williams Rebolledo, que va en aumento. Grau es como un torero que capotea y muletea al enorme blindado “Blanco”, y se le escapa siempre.

—8 de agosto— El editorial titulado “¡Todos contra el almirante!, dice: “Ya con la captura del “Rímac” los tiros, se habían dirigido contra Juan Williams Rebolledo... Si tuvo marejada en contra a raíz de lo del “Rímac”, esta aumentó a caracteres de maremotos después de su última tentativa de enfrentar al “Huáscar”. Oigámosle: “Todos se sentían mortificados con sus repentinas excursiones nuestros mares, teniendo como teníamos una superioridad marítima incontestable...”

—19 de agosto— El editorial titulado: “El último día del Gabinete Varas”,

dice citando a Francisco A. Encina: “La desmoralización del comando en los jefes que formaban la camarilla del almirante había llegado al último grado. El comandante Simpson, del “Cochrane”, despachado de Antofagasta a Tocopilla con extrema urgencia, empleó dos días en tomar carbón, y en vez de cumplir la orden de dirigirse a Tocopilla, rápidamente empleó otro día en visitar al vapor de la carrera para saber noticias del centro del país, y al “Itata” para platicar con Lynch. Para llegar a Caldera, tuvo Lynch que remolcarlo, porque los marineros embarcaron cisco en vez de carbón, sin que los comandantes, ni los ingenieros se dieran cuenta. “—Mire Ud. esa falta de responsabilidad de un comandante en plena guerra. Le ordenan perseguir al “Huáscar”... y se queda sin carbón. Otra vez la buena estrella de estos valientes, pues si el “Huáscar” lo encuentra al garete o remolcado, hubiera hecho tiro al blanco con el blindado. Luego de referirse a las preocupaciones del presidente que se quedaba sin almirante y sin gabinete, termina así el editorial: “Sin gabinete, sin almirante. No fue una noche grata la que tuvo el presidente Aníbal Pinto, el 19 de agosto, hace cien años”.

—25 de agosto— En el editorial que titula “El Huáscar” sigue y sigue...”, hace un comentario con varias citas sobre el ingreso de Grau con el “Huáscar” a Antofagasta en la noche del 24 de agosto, en la creencia de que ahí estaba el blindado “Blanco Encalada” al que quería atacar. Relata que los ingenieros del “Limari” se embriagaron y parte de la marinería se bajó a los botes para irse a tierra.

—26 de agosto— En el editorial que titula “Limpiamos los Blindados”, dice entre otras cosas: “Sotomayor, don Rafael, estaba inquieto. Sobre todo después de haber visto al “Huáscar” en Antofagasta el día anterior, y la tranquilidad con que Grau hacía un verdadero “tour” por todos los puertos chilenos. El 26 de agosto telegrafiaba a Altamirano: “Huáscar” puede ir a Valparaíso en busca del “Cochrane” o del dique. Sotomayor no exageraba sus aprensiones. Ya había advertido algo: que Grau era un marino de excepción. Y que estaba dispuesto a hostigar sin tregua a la escuadra chilena... Eran ya muchos los marinos chilenos que compartían la admiración de Sotomayor el almirante peruano... Había, también en la escuadra chilena, ciertos síntomas de desaliento. La inactividad... Las burlas del “Huáscar”... Recordemos una vez más que el 25 de agosto, cuando sobreviene el “Huáscar” en Antofagasta, los ingenieros del “Limari” están totalmente embriagados. Y una parte de la marinería en tierra, en las cantinas y tabernas... ¿Desaliento en una Marina de Guerra? ¿Y en tiempo de guerra?” Todo está escrito en el editorial que citamos. Lo dicen en Chile. Acá no inventamos nada.

—28 de agosto— El editorial se titula “¡Combate de Antofagasta!” y relata el

combate y termina preguntándose: ¿y el “Blanco Encalada”? para luego continuar. “A la misma hora del combate, navegaba entre Caldera y Antofagasta. Había pasado la noche del 26 al acecho, al “aguaite”, dice Gonzalo Bulnes, en la desembocadura del río Copiapó, pensando que el “Huáscar” pasaría por allí... desde Santiago pedían por telégrafo a Sotomayor que sostuviera el fuego contra el “Huáscar”, que hiciera hora, para darle tiempo al “Blanco” a que llegara a batirlo. López con su blindado entró a Antofagasta en la noche del 28. “El Huáscar” estaba allí, pero una vez más, los marinos chilenos “no lo vieron”. Al amanecer del 29, Grau puso proa rumbo norte. El “Blanco” zarpó a perseguirlo. Solo que con rumbo sur...” Así termina el editorial.

–29 de agosto– Esta vez reproduce una página de **El Estandarte Católico** de Santiago, cuyo editorial se titula: “El nuevo ataque del “Huáscar”, y dice: “Los largos días de completa paralización de las operaciones de la campaña por mar y tierra han sido por fin interrumpidos por un nuevo y afortunado golpe de mano asentado por el “Huáscar” contra los dos débiles buques de guerra. “Magallanes” y “Abtao” abandonados en la bahía de Antofagasta”. Ya sabemos que no estaban abandonados; bien protegidos que los tenían, fondeados cerca de tierra y detrás de una hilera de 14 buques mercantes neutrales. Pero así son estos ‘periodistas’. Ya los conocemos”. Continúa el artículo y dice: “A estarnos por las noticias circuladas anoche, parece indudable que el “Huáscar” al presentarse en aquel puerto ha tenido por principal y, casi pudiéramos decir, por único propósito, el de inutilizar esas dos naves y desmontar el único cañón de las baterías que podría causarle algún daño. No se comprende, en efecto, que un bombardeo que ha durado cuatro o más horas no haya ocasionado males de consideración en el puerto y población de Antofagasta y que solo el “Abtao” y la “Magallanes” hayan recibido perjuicios de las balas enemigas”. –Por supuesto, qué va a comprender un chileno de aquellos días lo que hacía Grau. Mientras su almirante destruía puertos indefensos, les sorprende que Grau no afecte la población. Lo ridículo es el último párrafo de este editorial que dice: “Esto nos revela de manera fehaciente que el plan del “Huáscar” consiste en perseguir y destruir a los transportes y naves débiles de guerra de nuestra escuadra y de esquivar a todo trance el combate de los blindados”. Parecería que no tiene nada que hacer con los párrafos que hemos transcrito, pero es un todo continuado. Lo raro, lo que “no se comprende” es dónde saca esta conclusión nuestro no tan católico escribiente, si acaba de decir que está admirado y sorprendido de que en cuatro horas de cañoneo no haya dañado a la población y a las máquinas condensadoras, que yo creo que debió destruir. Sus artilleros en aquel momento eran excelentes, lo dicen todos los documentos chilenos. En vez de dar loas al dios de la guerra y agradecer la magnanimidad de

Grau, todavía se permite forzar una tonta conclusión. Y para colmo, **El Mercurio** de Chile del 29 de agosto de 1979 lo repite. Por eso es que nos demoramos un poco y nos extendemos para demostrar la falta de moral y la poca vergüenza de que hacen gala.

–3 de setiembre– El editorial comienza diciendo: “La guerra no marcha. Al menos, exteriormente. Nada sucede. Si el “Huáscar” no ataca algún puerto o buque, casi no hay noticia”.

–5 de setiembre– Reproduce el editorial de **El Mercurio** del 5 de setiembre de 1879, que se titula “Consecuencias del Combate de Antofagasta” y dice: “No queremos averiguar si el combate del 28 en la rada de Antofagasta fue obra de cálculo o de la inspiración de un instante de cólera patriótica... Hay lecciones que aprovechan más dejando tranquilo al que debe aprovecharlas que no enrostrándole su inhabilidad o su flojera... Así por ejemplo, de la provocación hecha al “Huáscar” por el “Abtao”... La preocupación del editorialista es por averiguar a quién se puede culpar por el riesgo que el “Abtao” puso en todo el puerto al provocar al “Huáscar”. No sabían cómo explicarle a su pueblo tanta incursión del “Huáscar” y tanta inactividad de su escuadra. Había que presentar chivos expiatorios para distraer la furiosa expectativa ciudadana. ¡Cómo les gusta echar la culpa a otros!

Como los otros plumarios, este también hace una deducción inesperada para concluir con su bajeza en frases, que solo pueden ser escritas para un pueblo de cultura y moral muy bajas, y no puedo entender por qué lo repiten en 1979. Dice así: “Por la manera como el monitor peruano se defendió no teniendo que batirse sino con dos pobres barcos de madera y unos cuantos fuertes improvisados y débilmente artillados, también es fácil colegir que ni el valor del primer marino de la escuadra peruana, ni el poder tan ponderado de la nave que le sirve para sus merodeos son lo que se ha llegado a creer por la impunidad de sus correrías. Batiéndose el comodoro Grau desde la distancia de cuatro mil metros y en condiciones como las ya referidas, ha probado palmariamente que no tiene fe ni en su coraje ni en el de sus subordinados. ¿Por qué no embistió al “Abtao” y la “Magallanes” como lo hizo en Iquique el 21 de mayo con la “Esmeralda” y la “Covadonga?” Por una razón muy sencilla: porque entonces ignoraba lo que es el corazón chileno y ahora sabe todo lo que puede tratándose de la honra de Chile”.

¿Se da Ud. cuenta, amable lector, cómo razonaban estos “periodistas”? Sin embargo, sabemos por documentos chilenos que esos dos “buques de madera” habían sido estacionados “con la quilla tocando fondo” para evitar que

el “Huáscar” pudiera acercarse a espolonearlos, y además, lo protegían con 14 buques mercantes fondeados. Y todavía se permite hablar de la “honra de Chile” que en aquellos momentos estaba en muy mal pie por culpa de la ineficacia de sus marinos, que ellos mismos criticaban. Ahí están para desmentir a este “periodista”, todas las páginas que publica su propio diario. Por eso me doy el trabajo de transcribir tantos comentarios en estos artículos, a pesar de que por fuerza no pueden ser tan extensos.

LOS TRANSPORTES TAMBIÉN SE PASEAN

Durante los meses de agosto y setiembre, los pequeños e indefensos transportes de la Marina de Guerra se pasean, no solamente en el teatro de operaciones marítimas, sino que van y vienen audazmente, trayendo material de guerra desde Panamá.

No debemos olvidar que el “Rímac” y el “Chalaco”, así como la corbeta “Unión”, transportaron tropas y material de guerra desde el Callao a Iquique, Pisagua, Arica, etc., así como también recogían tropas en los puertos de Islay y Mollendo para llevarlos a los puertos del sur, siempre arriesgando valerosamente, sin escolta pero sí con mucha confianza en la inactividad de la marina chilena, a la que en Chile se calificó de “dormilona”.

El historiador sueco Ekdahl no puede menos que volver a escribir sobre las actividades de nuestros transportes en este periodo: “... desde el punto de vista peruano, hay que reconocer que los transportes obtuvieron durante esta época resultados espléndidos... Debemos admirar la energía y la habilidad con que esta parte de la Marina peruana ejecutó su misión de llevar refuerzos y pertrechos desde el Callao a Iquique... Hay que reconocer que su misión era muy difícil en vista de la señalada inferioridad del poder naval del Perú... Nada hay que pueda disminuir su mérito y es un hecho inmovible que el más débil de ambos adversarios se mantuvo dueño de la iniciativa y continuaba operando ofensivamente.

En aquellos días, la “Limeña” trajo de Panamá entre otros equipos, la lancha torpedera fabricada por Herreshoff; y el “Talismán” hacía tres viajes al mismo puerto. Hasta la pequeña “Pilcomayo”, el buque de guerra más pequeño que combatió en aquella campaña, se dedicó al transporte de armamento al sur, y finalmente, la pequeña lancha “Arno” —que en el Callao tuvo destacada y heroica actuación en el mes de diciembre—, vino desde Arica.

Veamos lo poco que se ha escrito al respecto de las actividades de los transportes. Nuestros conocidos historiadores neutrales, y luego los documentos de origen chileno nos darán algunas luces.

Jacinto López dice: “El Talismán”, el “Limeña”, el “Oroya”, el “Charrúa”, todos los transportes de guerra peruanos viajaron constantemente entre el Callao y Panamá y entre Panamá y Callao, con la misión de llevar al Perú los armamentos con que su ejército y su Marina de Guerra resistirían la invasión del territorio nacional por los ejércitos chilenos, gracias a la imprevista y providencial oportunidad que al Perú presentó para la organización de su defensa el bloqueo de Iquique, y todos fueron cargados en Panamá o en las islas vecinas, pese a la oposición de los agentes de Chile, y todos cruzaron felizmente el océano con su preciosa carga, a pesar de la escuadra chilena. También cita, al pie de la pág. 258, a Vicuña Mackenna, que dice: “La actividad marítima de los peruanos durante los seis primeros meses de la guerra, habría sido para Chile una lección útil, si no hubiera sido una imponderable vergüenza”.

Luego hace referencia a que el continuo y efectivo movimiento entre Panamá y los puertos del Perú se debió en gran medida a la actitud comprensiva y justa del jefe del gobierno del Estado de Panamá, que entonces formaba parte de la hermana república de Colombia. El gobierno central de Colombia, en definitiva también era del mismo parecer y estableció, inclusive, la libertad de tránsito para las armas, sin limitaciones para los dos países en guerra, con lo cual, lógicamente favorecía al Perú. Dice don Jacinto: “La actitud del gobierno de Colombia en lo tocante al tránsito de armas por el istmo, fue un gran desengaño y un gran golpe para el gobierno de Chile en sus planes de desmembración de Bolivia y el Perú con el menor costo posible... Si la política del Gobierno de Colombia hubiera sido cerrar el istmo al tránsito de armas para los beligerantes, de nada habría valido que Bolivia y el Perú burlaran los cálculos de Chile... y que los errores del contralmirante jefe de la escuadra chilena burlaran a su vez los cálculos de Chile en cuanto a tiempo para que sus víctimas pudieran armarse y defenderse de algún modo. Colombia habría sido el mejor aliado y cómplice de Chile en la criminal agresión que tenía por único objeto la mutilación de estos países... Y habría así ocurrido que mientras el Perú no había podido armarse en absoluto porque la única vía posible para que las armas llegaran a sus puertos era la de Panamá, Chile podía armarse impunemente con toda libertad, facilidad y seguridad por la vía del Estrecho o por el Océano Atlántico... Ni el oro chileno podía nada contra el sentimiento popular a favor del Perú. El comandante de una embarcación que conducía un armamento para ser embarcado en el “Chalaco”, rehusó la oferta

de dos mil dólares que le hicieron chilenos en Panamá para que hundiera la embarcación con el armamento”.

“El gobierno de Panamá no podía obrar de otro modo que como obró... el istmo era esencialmente una vía libre, como el mar mismo... Los elementos de guerra eran artículos de comercio tan legítimos como las materias primas para la industria o los comestibles... si su exportación era lícita en los países donde eran manufacturados... no podía haber razón para rechazarles el paso por el istmo. Chile mismo no se atrevió a discutir una vez proclamada la política del gobierno colombiano en la cuestión del tránsito de armas, y sus quejas y reclamaciones se redujeron a las autoridades de Panamá, que era un Estado soberano...”

Por su parte, Tomás Caivano dice: “Desde que el “Huáscar” se dio a la mar, hasta la época a que nos referimos, primeros de agosto, y después hasta el mes de octubre, los transportes de guerra del Perú surcaron libremente el Pacífico sin que jamás uno de ellos cayera en poder de la formidable y numerosa escuadra chilena. Viajando continuamente del Callao a Arica y de Arica a Pisagua y a Iquique... los barcos peruanos transportaron sin descanso todo el armamento para el ejército de Bolivia y todos los materiales de guerra necesarios para la fortificación de Arica; movilizaron y abastecieron el ejército del Perú, y jamás uno solo, repetimos, fue capturado por la numerosa escuadra chilena, la cual llegaba siempre tarde detrás de ellos, a pesar de que no ignorase que uno fuese el puerto de salida, y uno también el de arribo de aquellos, de manera que bastaba que ella se hubiese mantenido en observación delante de uno de dichos puertos, Callao y Arica, para impedir todo movimiento a dichos transportes o capturarlos”.

Por supuesto que en los libros de autores chilenos que nos sirven para estos artículos, no se ha encontrado nada que pueda transcribirse en relación con el tema que estamos tratando.

ACTIVIDADES DE LA ESCUADRA CHILENA

Veamos ahora qué pasaba con la escuadra chilena y qué preparativos se hacía para cambiar la faz de la guerra naval que tanta vergüenza y zozobra le había ocasionado.

Sabemos ya de los cambios en los mandos y en los planes. La tarea principal era ahora destruir o capturar el “Huáscar”, que era el único obstáculo para llevar

adelante los planes de conquista preparados con tanta anticipación. Nada podían hacer mientras nuestro glorioso monitor “anduviese libre en el mar”.

El plan de dar caza al “Huáscar” fue elaborado por un civil, el ministro Sotomayor, y no por el nuevo comandante en jefe de la escuadra. Se le ordenó al nuevo comandante de la escuadra que procediera a buscar al “Huáscar” en cualquier puerto, caleta o mar abierto, porque era el único escollo para iniciar la invasión con los ejércitos por tanto tiempo estacionado ocioso en Antofagasta. Así fue que procedió a Arica, donde se encontró con la novedad de que el “Huáscar” y la “Unión” habían salido, y luego se enteró de que estaban navegando por el sur, por lo que se preparó de acuerdo a lo ordenado, a esperarlo en el viaje de regreso, y lo hizo en la zona de Mejillones. Sotomayor había decidido que la división ligera, compuesta por el recientemente recorrido “Cochrane”, al mando del mejor comandante chileno, Juan José Latorre, y por la “O’Higgins” y el “Loa”, ambos recorridos y mejor artillados, debía navegar de este a oeste frente a Mejillones, mientras que la división pesada, al mando del capitán de navío Galvarino Riveros, que comandaba el blindado, también reparado, “Blanco Encalada”, y compuesta además por la “Covadonga” y el “Matías Cousiño”, debían navegar a lo largo de la costa, entre Mejillones y Antofagasta.

Así se tendió la trampa que acabaría con el poder naval del Perú, después de seis meses de gloriosa actividad. Por fin el inmenso poderío de la escuadra enemiga iba a ser utilizado adecuadamente.

Citaremos algunos comentarios de lo escrito por los autores que nos acompañan, especialmente en lo relacionado con los aprestos chilenos.

Así tenemos que Jacinto López nos cuenta que: “En el terror del “Huáscar”, la limpieza y reparación de los blindados chilenos, después de la suspensión del bloqueo, era una empresa que el gobierno de Santiago no se atrevía a acometer; y a pesar de la imperiosa urgencia la tuvo en consideración más de un mes... El gobierno veía en el “Huáscar” un grave peligro, porque creía que podía atacarlos cuando las reparaciones estuvieran en curso, y no sabía qué hacer, y vacilaba antes de resolverse a desafiar un peligro que le inspiraba el más grande temor. La limpieza de los blindados, escribía Altamirano, es toda una gran cuestión de política, cuestión de Estado, y aconsejaba al gobierno que consultara a cierto número de senadores y diputados para tomar resolución. Los hombres de la escuadra no se atrevían a opinar por escrito en la cuestión. Tan grave la juzgaban. “Nadie se atrevía a jugar en la aventura la suerte de la campaña naval” dice Bulnes...

Obsérvese en esto mismo el contraste entre la mentalidad y el temperamento de los dos gobiernos.

El director de la Guerra en el Perú no vaciló un instante en decidir que el “Huáscar” volviera al Callao y fuera sometido a reparaciones...” “Prado no consultó a nadie sobre las reparaciones del “Huáscar” en junio...”

A principios de setiembre entró por fin el “Cochrane” al dique en Valparaíso, pero antes se tomaron toda clase de precauciones para protegerlo contra una sorpresa del “Huáscar”... A mediados de setiembre salió el “Cochrane” del dique... le tocó entonces su turno al “Blanco”, no ya en Valparaíso sino en Mejillones. Se tomaron también con él previsoras medidas de protección contra el peligro del “Huáscar”. El “Cochrane” y la “Covadonga” hicieron guardia en las aguas del puerto. Se le rodeó de botes para impedir el acceso. Un atalaya veló en la cumbre del cerro más empinado, y la playa fue convertida en un erizo de cañones...” Luego continúa: “El “Huáscar” no podía escapar ahora, cuando el “Cochrane” había recuperado su andar de más de doce millas y el “Blanco” andaba nueve millas. Pero no solo los blindados sino que toda la escuadra, inclusive los transportes, había sido reparada y mejorada. A los transportes se les había provisto de artillería nueva... la escuadra entera estaba, pues, otra vez en perfecto pie de guerra, más fuerte ahora que en abril, y esta vez para operar contra un solo buque peruano, contra el “Huáscar”... El nuevo jefe de la escuadra no estaba en mejores condiciones, pero por esta misma razón su ánimo y sus propósitos serían completamente contrarios a los de Williams. Interrogado acerca de su plan de guerra, contestó con una lastimosa descripción del estado de su persona como explicación del espíritu que lo impulsaba, es decir, que por las mismas causas, los resultados serían diferentes con él que con Williams. Mi plan es, dijo, buscar al enemigo aunque se esconda en una cueva, porque estoy viejo, enfermo y pobre, y aspiro a legar a mi familia la honra de haber muerto en un campo de batalla...” las instrucciones para el nuevo jefe de la escuadra las firmó el nuevo ministro del Interior, Santa María... “Estando decidido el Supremo Gobierno –decían las instrucciones– a hostilizar por todos los medios posibles a la escuadra peruana aprovechando la indisputable superioridad que se tiene sobre ella, V.S. procederá a realizar este propósito, persiguiendo a los buques enemigos por los medios adecuados y donde quiera que se encuentren... Antes de atacar V.S. a los buques peruanos que se encuentren en algún puerto fortificado y siempre que tuviere que intentar alguna operación marítima riesgosa que pueda comprometer la suerte de uno o varios de nuestros buques, V.S. reunirá un consejo de guerra...”

Celebróse en consecuencia el 1° de octubre en la noche, a bordo del “Blanco”, un consejo de guerra... Riveros habló de la expedición a Arica y de su objeto, que era atacar al “Huáscar”. Se resolvió que la escuadra zarpara de Mejillones a la 1:20 a.m. del 2. A cincuenta millas de Arica la escuadra se mantendría para apartar las lanchas torpedo de los blindados, las que deben operar en Arica un ataque sobre el “Huáscar”... Si el “Huáscar” y la “Unión” no estaban en puerto, se acordó no efectuar ataque alguno... En las aguas de Arica, el 5 de octubre la flota chilena descubrió que los buques peruanos no estaban allí, y este hecho fue materia de otro consejo de guerra a bordo del “Blanco”, para saber lo que convenía hacer”.

Es decir, no había un comandante que supiera lo que tenía que hacer. Le ordenan aprovechar “la indisputable superioridad”; también le ordenan reunir consejo de guerra para consultar ciertos casos de riesgo, que tampoco se justifican en una escuadra tan poderosa, pero el gobierno, que conocía a su gente de mar, no confiaba en ellos. Como le ordenaron consultar con sus comandos subordinados, los reunía hasta para decidir qué hacer en vista de que el “Huáscar” y la “Unión” no estaban en el puerto. Esto es incapacidad sencillamente; incapacidad y miedo para tomar decisiones. A propósito de la incapacidad que exhibían también los nuevos comandos, lo que continúa, escrito por Jacinto López, dice: “El 4 en la tarde comenzó la escuadra a moverse hacia Arica, el “Loa” adelante, encargado de remolcar las lanchas torpedo hasta una distancia de seis millas del puerto. Debía encontrarse a esa distancia a las 2 a.m. del 5. Las lanchas partirían de allí directamente al fondeadero y lanzarían sus torpedos. Si esta operación no se realizaba antes que el día despuntara, la empresa habría fracasado como la de Williams en el Callao en junio. Y así fue en efecto y la historia se repitió con asombrosa exactitud. Los marinos chilenos hicieron mal sus cálculos, los botes torpederos abandonaron al “Loa” e hicieron rumbo al fondeadero a una distancia mayor que la acordada y cuando llegaron a la bahía ya estaba claro y los habían visto de tierra...”

Tomás Caivano, cuando comenta esta parte de la campaña naval dice: “El Perú, casi sin Marina, tenía marinos valerosos e inteligentes que sabían sacar todo el partido posible de los débiles y mezquinos elementos puestos a su disposición, mientras que Chile, con una magnífica marina, que en otras manos hubiera sido poderosísima, carecía completamente de buenos marinos.

Los gobernantes de Chile... quedaron plenamente convencidos de esto desde el principio de la guerra... comprendieron que solamente favorecidos con una inmensa superioridad de fuerzas y de número, hubieran conseguido sus tímidos e inexpertos marinos, apoderarse del débil monitor peruano, o destruirlo, y guiados

por los sanos consejos que les diera el maduro examen de los hechos y de sus causas, adoptaron las prudentes medidas...”

Veamos ahora, qué nos dicen los autores chilenos, en cuanto a los preparativos finales y el cambio de política en el gobierno con respecto a su escuadra.

Francisco A. Encina, dice: “Al fin el gobierno elaboró un plan inmediato. El 27 de setiembre se celebró en Antofagasta un consejo de guerra para ponerlo en práctica. Los objetivos inmediatos eran hundir el “Huáscar” a cualquier precio... En la madrugada del 2 de octubre la escuadra se dirigió al norte y el 3 se estacionó a la altura de Arica. Algunos pescadores capturados confirmaron la salida del “Huáscar” y la “Unión”... Grau acababa de partir hacia los puertos del norte chileno. No bien hubo confirmado la noticia, Sotomayor concibió el plan que condujo al Combate de Angamos. Santa María lo aprobó en todas sus partes”.

Comenzando, los planes chilenos eran elaborados por civiles, y los marinos se reunían en consejo de guerra para ponerlos en práctica. No hay dudas. Lo que dice don Tomás Caivano es cierto. Allá no había marinos preparados, y esto sería lo de menos. Lo que no se puede aceptar es la jactancia infundada.

Luis Langlois, dice: “Hubo de producirse entonces un cambio radical en la política seguida: el gobierno nombró ministro de Guerra en campaña el 20 de agosto a don Rafael Sotomayor. En los consejos de gobierno se resolvió aniquilar el poder naval peruano antes de emprender campaña terrestre alguna: esto es conquistar el dominio del mar... La escuadra, como dijimos, se preparó en setiembre para expedicionar; se armaron los transportes adquiridos en esos días y quedó toda ella bajo el mando del capitán de navío Galvarino Riveros”. Luego nos transcribe algunos párrafos de las órdenes precisas que firmó el ministro Domingo Santa María. Nos reitera una rareza, esto es que, un civil aparece dando órdenes de detalle y “empujando” al almirante para que este actúe.

Ya no solamente le dice qué debe hacer, sino también le indica el cómo y hasta el dónde.

Leamos: “1º.— Estando decidido el Supremo Gobierno a hostilizar por todos los medios posibles a la escuadra peruana, aprovechando de la indisputable superioridad que se tiene sobre ella, V.S. procederá a realizar este propósito, persiguiendo a los buques enemigos por los medios adecuados y donde quiera que se encuentren... Si... solo los encontrara resguardados bajo las baterías de

algún puerto, allí procederá V.S. a atacarlos...” Luego nos cuenta que el 20 de setiembre zarpó la escuadra de Valparaíso con un convoy de transportes llevando 3 000 hombres a Antofagasta. Que el 1º de octubre la escuadra se organizó en dos divisiones, una pesada y otra ligera y se dirigió a Arica, de donde regresó rumbo al sur al no encontrar al “Huáscar”. Llegaron a Mejillones el 7 de octubre, donde se enteraron de que los buques peruanos venían del sur, y termina así: “Se decidió entonces cortarles la retirada al norte y al sur, para cuyo efecto la primera división navegaría al sur, pegada a carta, cerca de Antofagasta y la segunda frente a Angamos, cruzando de este a oeste, a veinte millas de esta punta. Este hábil plan dio los resultados que se esperaban y el triunfo alcanzado vino a reivindicar el prestigio de nuestros buenos jefes”.

Resulta que un encuentro con tanta desigualdad de poderes reivindicó su prestigio. Un triunfo de seis buques contra uno, entre los cuales estaban los dos blindados, cada uno de ellos tres veces más poderoso que el “Huáscar”, y con su velocidad restablecida, con munición Palliser y con una coraza de 9 pulgadas que ningún proyectil peruano perforaría. A esto llaman ¡reivindicar el prestigio! Bueno, cada uno sabe qué es lo que reivindica. Lo cierto es que en Angamos ellos no reivindicaron nada. Simplemente acabaron con la pesadilla de seis meses, y... cumpliendo el plan preparado por un civil.

Carlos López Urrutia nos cuenta que: “La escuadra había sido renovada de la mejor manera posible. Se armaron los transportes con cañones llegados de Europa, se renovó el “Cochrane”... El nuevo ministro de guerra, don Domingo Santa María, dio al jefe de la escuadra, por primera vez, instrucciones claras y precisas. Se le ordenaba: Hostilizar por todos los medios a la escuadra peruana... persiguiendo los buques enemigos por todos los medios adecuados...” Así transcribe López Urrutia la orden, pero se cuida de transcribir el párrafo completo que ya subrayamos en la transcripción de Langlois y que dice: “hostilizar por todos los medios a la escuadra peruana, aprovechando la indisputable superioridad que se tiene sobre ella...” A nuestro historiador le da vergüenza escribir lo que no se puede negar. El civil le ordenaba un plan determinado al almirante, y lo animaba o tal vez le adelantaba que no habría disculpa, ya que tenía una “indisputable superioridad...”

Veamos lo que nos presenta **El Mercurio** de Chile, siempre en relación a los preparativos, aunque encontraremos otros comentarios en su página “Diario de la Guerra del Pacífico”, que editó todos los días el año 1979:

–12 de setiembre, en el editorial que titula: “¿Cuándo estará lista la Escuadra?”, comienza diciendo: “El presidente Pinto y sus ministros Matte y Sotomayor cambiaban puntos de vista sobre la acción inmediata por realizar. La escuadra peruana era el peligro. ¿Dónde estaba? ¿En Arica? ¿En el Callao? ¿Dispersa por todo el litoral?”. – Luego presenta párrafos de cartas. Una de ellas del presidente Pinto, entre otras preocupaciones relacionadas con el “¿qué haremos con el ‘Huáscar’?”, dice: “Hay a este respecto opiniones divergentes. Algunos piensan que no debemos emprender operación terrestre mientras subsista el ‘Huáscar’, y que debemos principiar por lanzar nuestra escuadra en su persecución hasta concluir con él. En realidad, la subsistencia del ‘Huáscar’ será un estorbo para nuestras operaciones... nuestra escuadra tendrá que contraerse a proteger convoyes y transportes, mientras tanto el ‘Huáscar’ hostilizaría impunemente nuestros puertos. Todo esto es verdad, pero al mismo tiempo no creo seguro que podamos apresar y hundir al ‘Huáscar’, y si esto no sucediese, ¿qué haríamos? ¿Nos quedaríamos eternamente en Antofagasta?” – Luego comenta: “... de las diversas comunicaciones intercambiadas entre sus ministros se desprende algo: la extremada prudencia con que el gobierno está actuando. No quieren correr riesgos... Quienes la conducen en Chile (la guerra) proceden con sensatez y cordura –con pusilanimidad, dicen sus críticos–. Por ejemplo, por qué si existió un capítulo tan brillante denominado ‘las correrías del ‘Huáscar’’, no hubo otro equivalente para Chile que llamara ‘las andanzas del ‘Cochrane’ o del ‘Blanco Encalada’”? – Esta pregunta se la hacen los chilenos en 1979. Yo sé el por qué, y Ud. también lo sabe, estimado lector. Esto era cuestión de hombres, nada más que de falta de hombres.

– 23 de setiembre de 1979, en el editorial que se titula “El ‘Fantasma’ del convoy, el ‘Huáscar’”, no puede ocultar el miedo que dominaba a cada chileno en el mar, y dice: “Mientras navegaban lentamente los diez buques hacia Antofagasta, sus vigías no descuidaban el oteo constante del horizonte. Se sabía con certeza que el ‘Huáscar’ estaba en Arica, al abrigo de sus fortificaciones, reparando los daños producidos en su incursión a Antofagasta el 28 de agosto. Pero...” – Así termina el párrafo con un “pero” y puntos suspensivos.

Yo creo que faltaría agregar... “el fantasma del ‘Huáscar’”, o “el complejo del ‘Huáscar’”, o tal vez, “El síndrome del ‘Huáscar’”. Podemos escoger. Luego continúa nuestro editorialista: “Ya en la marina chilena el concepto de Grau era muy alto. Nadie le regateaba sus brillantes condiciones profesionales, y el modo en que sacaba ventajas aun en circunstancias casi imposibles”. – Luego cita unos párrafos de Caivano que se relacionan con las correrías de nuestros transportes

y con la incapacidad del almirante chileno, que no atinó a dividir su poderosa escuadra en varios grupos, unos para dar caza al “Huáscar” y otros para escolta. Luego se pregunta el editorialista y dice: “¿Qué tal el análisis de Caivano? En el papel parece correcto. Tal vez la escuadra fue prudente en exceso... algo pudieron haber hecho. Luego Caivano agrega –sigue diciendo–: “El gobierno chileno, por consiguiente, más que motivo, tenía verdadera necesidad de desconfiar de su escuadra... Sería cierto? Esta vez, bajo nuevo mando, los buques intentarían lo posible y lo imposible. Pero el fantasma del “Huáscar” aún continuaba vivo, merodeando por el enorme mar Pacífico. Muy pronto se adoptaría una decisión: ¡Terminar con él, a cualquier costo!”. – Eso sí es cierto, “a cualquier costo”, pero no con valor y pericia. Por eso armaron todos los buques, por eso andaban todos juntos, pero eso no hacían lo que Caivano y el editorialista consideran que debió de hacerse.

También vemos que en el último párrafo del editorial está la frase: “el fantasma del “Huáscar” que debió escribir al final del primer párrafo, cuando dice: “... Pero...” – ¿No le parece así, estimado lector?

En otra parte de la página correspondiente a esta fecha, transcribe varios mensajes bajo el título: “Telégrafos”. Uno de ellos tiene un párrafo del corresponsal, con el V^oB^o de Altamirano, y dice: “Los peruanos, farsantes como siempre, consideran un triunfo el combate de Antofagasta de fines de agosto. Confiesan que los tiros de los chilenos fueron muy buenos y que murió el teniente Heros y un marinero, dice que apagaron los fuegos de los buques y baterías chilenas. Y cómo entonces no entró a Antofagasta y barrió con el “Abtao”, “Magallanes” y transportes?”

Yo digo que los “farsantes como siempre” no son los peruanos, sino los chilenos. Contestó a su pregunta de: “entonces cómo no entró en Antofagasta? con lo que han escrito los autores chilenos, cuyos párrafos hemos transcrito antes en estas páginas. También sabemos que el “Abtao” y la “Magallanes”, según los mismos chilenos, estaban escondidos detrás de una hilera de 14 mercantes, y “con la quilla tocando fondo” para evitar que el “Huáscar” los pudiera espolonear.

– 24 de setiembre de 1979, en una columna que se titula “De la prensa Extranjera”, se presentan algunos párrafos que es conveniente transcribir para conocimiento de nuestros lectores y para que cada uno saque sus propias conclusiones. Estoy seguro que serán coincidentes con las nuestras. Escriben pensamientos justamente apropiados para los chilenos, describen las actitudes

chilenas, pero dicen que somos los peruanos... Bueno, leamos, que con esto tendremos otra prueba sobre "quién es quien", o mejor diré: "quién fue quien" a lo largo de aquellas confrontaciones. Leamos lo que dicen que se escribía hace cien años y lo repiten ahora. No está muy clara la correlación de párrafos. Dicen: "Mentira y adelante. – Esos peruanos son lo más chusco que come sal; se han propuesto mentir, tienen vocación para mentir y se salen con la suya mintiendo a troche y moche, a izquierda y derecha; han plantado una fábrica de mentir en grande; para eso basta con tener poca vergüenza".

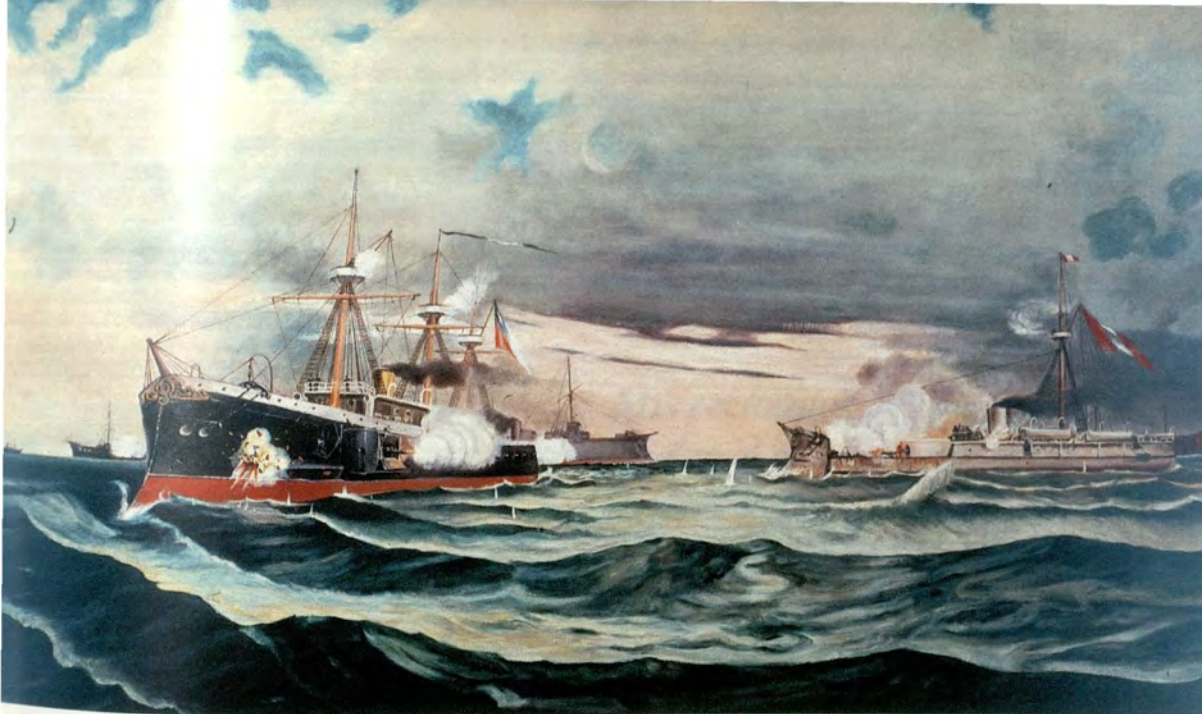
Estos artículos sobre "La Campaña Naval del 79", están escritos justamente para demostrar que "lo más chusco y mentiroso que come sal no son peruanos, sino, y con mucho, los chilenos. El Perú no tenía nada que justificar ante el mundo, no tenía ningún motivo para mentir. Ahí está la historia escrita por neutrales y por los propios chilenos. Los peruanos demostraron que el jactancioso y prepotente invasor no tenía hombres. Los "periodistas" y "corresponsales" chilenos, instruidos para mentir ante su pueblo, eran los chuscos mentirosos. El gobierno chileno mandó escribir unas "historias" especiales, con la típica interpretación y la típica justificación, en varios idiomas para convencer a los europeos de su condición de víctima de las "maquinaciones" del Perú, "su eterno enemigo", que tramó "secretamente" una alianza "ofensiva" con Bolivia, contra Chile, y que el Perú se preparó desde 1873. Bueno..., no necesito decir más al respecto. Ya Ud. sabe de qué lado estaba la verdad, estimado lector.

– 26 de setiembre de 1979, presenta su editorial titulado: "¡Necesitamos una Victoria!, Exige el gobierno". – Este titular creo que lo dice todo. Acá está toda la historia resumida. – El país que se había preparado con seis años de anticipación, que tenía una escuadra diez veces más poderosa que la peruana; que tenía un ejército cuatro veces superior en número de hombres y cien veces mejor equipado que el peruano estaba clamando por una victoria, después de ocho meses de haber iniciado una guerra que sus víctimas no habían previsto ni habían deseado. Veamos lo que nos presenta esta editorial. Dice así para comenzar: "El ministro de Relaciones Exteriores, don Luis Arrunátegui, interpretando al Gobierno escribía a Sotomayor: "Setiembre 26. Tenemos encima varias reclamaciones diplomáticas originadas de la guerra... Los argentinos aprovechándose de nuestro actual conflicto, pretenden imponernos la ley. Es muy de temer que las naciones europeas quieran hacernos entrar en vereda e imponernos la paz, ya que ha pasado medio año sin que hayamos hecho una guerra bien seria. Todas esas tempestades que se divisan en la lontananza sombría del porvenir serían disipadas con una victoria..." – Luego presenta párrafos de una carta del ministro de Hacienda, Augusto Matte

a Sotomayor, que dice: “Setiembre 26. He tenido el de recibir su apreciable... si no llegamos pronto al fin no tendremos oro, que ya emigró, ni plata, que ya se ha puesto en camino, ni papel, que está por agotarse”. – Luego termina el editorial con este párrafo propio: “Razones diplomáticas, las de Arrunátegui. Económicas, las de Matte. Unanimidad en gobierno y pueblo de Chile: ¡Una victoria! ¡Ya!”. – Así es. Ya era tiempo de que con tanto equipo en sus manos, aquellos marinos ofrecieran una victoria...

En otra parte de la página de esta fecha, se presenta dos columnas reproduciendo al periódico **La Patria** de Valparaíso, de setiembre 26 de 1879, con un artículo titulado “La defensa del capitán del ‘Rímac’” y dice: “Tenemos a la vista un desgraciado cuanto importante documento, el parte del capitán del ‘Rímac’, don Ignacio L. Gana. De buena gana nos abstendríamos de comentario”. Como sabemos, el capitán del “Rímac”, era capitán de fragata de la Armada chilena. Luego de presentar párrafos del parte con la justificación que hace este oficial de la marina chilena, quien termina su documento con estas palabras: “Ahora espera con la conciencia del deber cumplido el juicio de los tribunales de su país”. – En seguida presentamos algunos párrafos del comentario del periódico, que dice: “A la verdad, la lectura del documento que analizamos, nos ha colocado en una dura situación y después de ella dudamos seriamente de la existencia y de la autenticidad de la indicada pieza. Es imposible no dudar de ella en presencia de tanta audacia mezclada con tan repugnante cinismo... Jamás el miedo había osado revertirse con tanta impudicia... Bazaine, Trochu, todos los grandes cobardes de la edad moderna y de los pasados, han sido superados en audacia y altanería por el capitán del ‘Rímac’”.

Cómo estaría la moral de aquel pueblo, que los periodistas se expresaban así de uno de los oficiales de su Marina de Guerra. Parecería que ya estaban hartos, pero... ¿qué culpa tenía el hombre? ¡Eso es cuestión de raza! ¿No lo cree así, estimado lector?



Combate naval de Angamos
Óleo de Teófilo Castillo
Comandancia General de Marina.

“El 26 de septiembre, el almirante chileno, don Arturo Prat, se enfrentó a la escuadra peruana comandada por el almirante Miguel Grau. La batalla se libró en el mar, y los buques de guerra se batieron a cañonazos. El almirante Prat, que tenía la orden de no permitir la caída de un solo buque, murió heroicamente cuando su corbeta, el Esmeralda, se hundió. Este combate fue decisivo para la independencia definitiva de Chile.”

Después de la batalla de Angamos, el almirante Prat fue declarado héroe nacional y su nombre se le dio a una de las plazas más importantes de Chile, la Plaza Prat, en Valparaíso.

Mis recuerdos de Angamos Así fue el combate inmortal

ALFÉREZ DE FRAGATA MANUEL ELÍAS
BONNEMAISON (1935)

En el transcurso de una ceremonia pública realizada el 8 de octubre de 1935, el entonces alférez de fragata Don Manuel Elías Bonnemaïson, último oficial sobreviviente del "Huáscar", dijo en un emotivo discurso, refiriéndose al glorioso combate de Angamos, lo siguiente: "Quiero, pues, esbozar un relato de la campaña admirable del "Huáscar", que a pesar de ser tan corta, llena sin embargo tan grande espacio en la historia y en el tiempo".

"El 26 de setiembre, dice Elías Bonnemaïson, se embarca en Arica el almirante Grau para la que iba a ser la última de sus expediciones. Había recogido ya las últimas instrucciones del director de la Guerra, y los que estuvieron cerca de él en aquellos instantes le oyeron repetir frases que constituían un enigma. En efecto, el almirante, que tenía la costumbre de pensar en alta voz, decía, una y otra vez: "¡Que yo no quiero glorias, qué locura!", palabras estas que habrían de ser descifradas más tarde, cuando fue posible conocer las circunstancias que rodearon el último y fatal viaje del "Huáscar".

Detalla Elías Bonnemaïson "las alternativas del recorrido del monitor, que acompaña primero al "Rímac" hasta Iquique, y forma luego convoy con la

“Unión”, con la que sigue rumbo a la aventura, como tantas otras veces, hasta el 4 de octubre que recalca cerca de Coquimbo”.

Explica el estado de ánimo de la tripulación y oficialidad, al conocer que el buque se acercaba a los puertos más fuertes y mejor guarnecidos del enemigo, sin que las condiciones en que navegaba le permitieran afrontar con éxito –con el mismo éxito de las otras oportunidades– el riesgo de un encuentro serio. Circunstancia esta que permitía suponer, casi con certeza, el propósito deliberado del almirante Grau de ofrecer al país la gloria que de él se reclamaba, aun a costa del sacrificio de su barco y de sus compañeros, en los que no alentaba otro impulso que la obediencia ciega a su comandante y el anhelo de ofrendar sus vidas por la patria.

Continúa refiriendo el arribo a Coquimbo el 6 de octubre, después de haberse detenido antes para reparar una interrupción en la maquinaria del monitor y transbordar combustible de “La Unión”. Manifiesta cómo, después de haber abandonado Coquimbo, arribó a Tongoy, lugar este donde el almirante recibió informes insidiosos respecto al estado de la escuadra chilena, que la hicieran aparecer como momentáneamente debilitada.

Explica que el día 7 de octubre, después de haberse reparado una nueva descompostura en la maquinaria, entró el convoy al puerto de Antofagasta, de donde salió a las 4 de la mañana, divisándose a poco tres humos que se creyó fueran de los barcos adversarios “Blanco Encalada”, “Covadonga” y “Cousiño”. El monitor “Huáscar” emprende entonces marcha forzada, con gran desgaste de su maquinaria, que perdía gran cantidad de vapor y estaba expuesta a explotar de un momento a otro; desde aquel entonces, declara, ya estaba trazada la disyuntiva: escapar a la persecución o sucumbir.

“Se gana terreno visiblemente –añade– y la primera división enemiga va quedando al sur, cuando se avistan otros tres humos que se cree –a estar por las informaciones proporcionadas al almirante en Tongoy, ser de los transportes que se decía navegaba convoyados por el “Blanco”.

A poco advierte el error al ver que se trata de la segunda división de la escuadra chilena que encabeza el “Cochrane”. Era ya el momento supremo y se ordena el toque de “zafarrancho de combate”. “Es entonces –dice Elías Bonnemaïson– que interviene un factor que, si bien personalmente me resisto a admitir, precisa reconocerle aciaga influencia. Es la fuerza del destino. Es el algo implacable que trueca a capricho todas las posibilidades y escapa a todas las presunciones. Es así

como, al toque de combate, se dispone una maniobra, repetida siempre a diario sin interrupción; el cambio del timón de comando por el de combate gobernado desde la torre respectiva, cambio que se hacía por medio de aparejos. Sucede aquí lo inesperado. Se rompe un aparejo y el buque, momentáneamente sin gobierno, va perdiendo gradualmente la ventaja alcanzada, y la distancia que separaba al “Huáscar” de la primera división, se reduce velozmente de 4 000 a 2 000 metros. Se estrecha más y más el cerco y el almirante Grau da la orden definitiva de afirmar el pabellón y hacer los primeros disparos. Eran las 9 de la mañana del 8 de octubre de 1879.

“Ya el “Cochrane”, seguro de su blindaje, avanza hasta ponerse a 500 metros para romper los fuegos con efectividad tremenda. El almirante Grau con medio busto fuera de la torre de comando da órdenes con voz entera y serena. Está ya inutilizado el cañón de la derecha cuando una granada penetra a la torre y materialmente barre a todos sus ocupantes. Del almirante Grau solo queda, como postrer despojo, el fragmento de una de sus piernas. Asume el mando el comandante Elías Aguirre e intenta como recurso desesperado, espolonear al “Cochrane” y hundirse con él; pero esta maniobra es evitada, merced a las mejores condiciones marineras del “Cochrane” y el “Huáscar” solo roza sus flancos, para recibir al paso terrible y devastadora descarga. Cesa breves instantes el cañoneo y el segundo comandante advierte que el pabellón del barco ha caído por efecto de la rotura de las drizas.

“Pide un voluntario para reponerlo y el marinero Massé cumple la orden restaurando el pabellón y arrancando con este acto, el más sonoro “Viva el Perú”. Prosigue el despiadado ataque y el “Huáscar” es blanco de todos los buques adversarios. El teniente Rodríguez, que había asumido el comando al caer heroicamente Aguirre, recibe terrible herida en el vientre y no hace otra cosa que abrocharse la levita diciendo “No es nada”, continúa en su puesto hasta caer exánime. El teniente Palacios le imita y el teniente Ferré es volado cuando se le conducía a la enfermería que está atestada de cadáveres y heridos. Ya ni asistencia médica es posible prestar. El doctor Távara está herido, el doctor Rotalde y el practicante Canales solo quieren ya cumplir con su deber de peruanos y empuñan rifles para sumarse a los defensores del monitor. Este, sin gobierno, da vueltas locamente y describe giros, hace embestidas fantásticas y locas que podrían tomarse por la agonía de un titán.

“La tragedia llega a su fin. El teniente Gárezon reúne a los dos únicos oficiales sobrevivientes y se decide hundir el barco ordenándose que las válvulas

sean abiertas. Se para el buque y es abordado por lanchas de los barcos contrarios cuando solo 35 tripulantes de los 204 del monitor, permanecían ilesos y ya carentes de armas para continuar la defensa, pues todas las de a bordo habían quedado inutilizadas. Los elementos de previsión traídos impiden el hundimiento del “Huáscar”, que va a ser varado en Mejillones, para servir más tarde de mudo ejemplo del cumplimiento del deber militar”. Lee, para confirmar estas frases, la descripción que un corresponsal chileno hace del estado desastroso, horripilante por lo sangriento, en que quedó el “Huáscar”, con su carga gloriosa de cadáveres, de moribundos y de malheridos”.

Recuerda que “el teniente Gázezon dejó constancia de que el Pabellón del “Huáscar” permanecía al tope al ser abordado”, y glosa las frases admirativas que, al contemplar a los jóvenes oficiales sobrevivientes, en la cámara del “Cochrane”, pronunciara un oficial chileno, diciendo: “Y estos niños son los héroes del “Huáscar”, los que nos han tenido en jaque durante tantos meses”.

Para terminar –dice– “cabe, no hacer un elogio, que bastantes han sido hechos con estricta justicia, sino rendir homenaje respetuoso a todos los que cayeron en la acción, alcanzando la inmortalidad por el valor de su patriotismo. Cabe, también, afirmar que no hubo un momento de indecisión, un rasgo de debilidad a bordo del “Huáscar”. Todos sus tripulantes fueron dignos del ejemplo de su comandante y oficiales”.

“Recojamos –expresa el último sobreviviente– en el recuerdo de la bravura de estos hombres que es la de todos los marinos y soldados del Perú, pues soy de los que creen que en cada uno de nuestros marinos hay un Grau, y en cada soldado un Bolognesi”. Y para no prolongar este momento de emoción, en el que siento agitarse las fibras más íntimas de mi alma, con mi invocación a los que el 8 de octubre de 1879 merecieron bien de la patria, yo ruego que puestos en pie, les tributemos el homenaje de nuestra veneración y recuerdo”.

Documentos

Parte oficial del capitán de fragata don Manuel Melitón Carbajal

San Bernardo, octubre 16 de 1879

Señor Contralmirante Comandante General de las baterías y fuerzas de la Plaza de Arica.

S. C. G.:

El 30 del mes pasado, a las 4:40 a.m. zarpó de ese puerto el monitor “Huáscar” convoyando hasta el de Iquique al transporte “Rímac”, que conducía la División mandada por el señor general Bustamante. Encontramos durante el trayecto el vapor de la carrera frente al puerto de Mejillones y fondeamos en Iquique a las 4:20 p.m.

Inmediatamente se procedió al desembarque de la División y, terminado este, zarpamos a las 4 a.m. del 1º del corriente en compañía del “Rímac” y de la “Unión” que había entrado al puerto en la tarde del día anterior.

Una hora después de acompañar al “Rímac” en su viaje al Norte, el “Huáscar” y la “Unión” hicieron rumbo al Oeste, y después de separarse algunas millas de la costa se dirigieron al Sur.

El 4 del presente, a las 9 a.m. avistamos un vapor que navegaba para el Norte, próximo a la costa; fuimos en su reconocimiento, y resultó ser el “Chala” de la Compañía Inglesa.

Terminado el reconocimiento hicimos rumbo a Sarco y llegamos a este a las

10:30 a.m. En dicha caleta se encontraba fondeado el bergantín goleta "Coquimbo" con pabellón inglés; pero registrados sus papeles, se vino en conocimiento que anteriormente al estado actual de la guerra este enarbolaba la bandera chilena, y había obtenido del cónsul británico en Coquimbo con fecha posterior a la declaratoria de guerra, el certificado provisional de registro para enarbolar el pabellón inglés. Por estos motivos, y continuando el buque en ejercicio del mismo tráfico que había tenido antes del cambio de pabellón, fue remitido al Callao a cargo del teniente 1º graduado don Arnaldo Larrea, con dos aspirantes y siete individuos de tripulación, a fin de que en ese puerto se le someta al juicio de presa respectivo.

El capitán del buque y los individuos de tripulación fueron trasladados al "Huáscar" por vía de precaución.

A las 3:30 p.m. dejamos el bergantín a la vela con rumbo a su destino y continuamos para el Sur.

El 5 del presente, a la 1:50 a.m. estuvimos en el fondeadero del puerto de Coquimbo y permanecemos en él una hora sin que nuestra presencia fuese descubierta. Se hallaban allí fondeadas la fragata de guerra norteamericana "Pensacola" y la corbeta de S. M. B. "Thetis". Después de este reconocimiento salimos del puerto y nos dirigimos al Sur, haciendo rumbo a Tongoy, donde encontramos y reconocimos al "Cotopaxi" de la Compañía Inglesa, que pocos momentos después se dirigió al Sur.

A las 12:30 p.m. avistamos un vapor que atravesaba por la boca del puerto indicado y salimos en su demanda. A la 1:30 p.m. nos comunicamos con él y resultó ser el vapor "Ilo", de la carrera, que se dirigía al Norte.

Después de ese reconocimiento permanecemos aguantados frente al puerto de Coquimbo, con el objeto de hacer algunas reparaciones a la máquina del "Huáscar" y, terminada dicha operación a las 5 p.m. navegamos algunas millas hacia el N. O. para separarnos de la costa y en seguida hicimos rumbo al Norte.

A las 9 a.m. del 7 del corriente detuvimos otra vez nuestra marcha para hacer nuevas reparaciones en la máquina del "Huáscar" y tomar trescientos sacos de carbón de la "Unión", pues nos hallábamos escasos de combustible. Concluido el trasbordo a la 1:5 p.m. continuamos nuestra derrota al Norte.

A las 10 p.m. del mismo día se avistó una luz por la proa; nos aproximamos a ella y teniéndola al costado media hora después, pudimos reconocer que era un vapor de la carrera que se dirigía al Sur.

A las 12 p.m. del 7 del que rige, divisamos las luces del puerto de Antofagasta e hicimos rumbo sobre ellas. A la 1 a.m. del 8 arribamos al fondeadero y después de reconocerlo durante una hora, salimos de la bahía a reunirnos con la "Unión", que había quedado en la boca del puerto, lo que conseguimos a las 3:15 a.m. y nos poníamos a rumbo por el Norte cuando avistamos por la proa tres humos; nos acercamos lentamente a ellos para reconocerlos, y comprendiendo que eran buques enemigos, entre los cuales se cambiaban señales, hicimos rumbo al S. O. para separarnos de la costa y de la dirección de ellos. Al amanecer pudimos reconocer perfectamente al "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño", del primero de los cuales nos separaba una distancia como de seis millas. El "Blanco" y la "Covadonga" nos siguieron en caza, habiéndose dirigido el "Matías Cousiño" para Antofagasta.

Puestas las máquinas a toda fuerza, el "Huáscar" con su andar de diez y tres cuartos de milla, logró pronto hacer proa sucesivamente al Oeste y al Norte, quedando con su derrota libre hacia este lado, pero siendo perseguidos por los dos buques antes mencionados. Así continuamos, cuando a las 7:15 a.m. avistamos por el N. O. tres humos y pocos minutos después pudimos reconocer en ellos al "Cochrane", la "O'Higgins" y el "Loa" que hacían rumbo a cortar nuestra proa. Se mandó entonces forzar la máquina para evitarlo, ganando camino hacia el Norte antes de ser cortados. La "Unión" que venía por nuestra cuadra de babor pasó a la de estribor y merced a su andar avanzó al Norte. No sucedió así con el "Huáscar", a pesar de los esfuerzos que se hicieron con tal objeto, de suerte que a las 9 y 40 a.m., siendo inevitable el encuentro, afianzamos nuestro pabellón, disparando los cañones de la torre sobre el "Cochrane" a mil metros de distancia. El "Blanco" y la "Covadonga" venían a seis millas por nuestra popa; la "O'Higgins" y el "Loa" se dirigieron a cortar el paso a la "Unión". El "Cochrane" no contestó inmediatamente a nuestros disparos, sino que estrechó su distancia merced a que traía mayor andar que nosotros, de manera que solo cuando estuvo a doscientos metros por babor hizo sus primeros disparos; perforó el blindaje del casco, de la sección de la torre, a un pie sobre la línea de agua y el proyectil estalló dentro de esta sección sacando doce hombres de combate; otro de ellos cortó el guardín de babor de la rueda de combate y nos obligó a gobernar con aparejos.

Como diez minutos después de haber recibido estas averías sufrimos otra de mayor consideración. Un proyectil chocó en la torre del comandante, la perforó y estallando dentro hizo volar al contralmirante señor Grau, que tenía el mando del buque, y dejó moribundo al teniente 1° don Diego Ferré que le servía de ayudante.

Tomó entonces el mando del buque el segundo comandante, capitán de corbeta Elías Aguirre y, bajo sus órdenes, se continuó el combate cada vez más tenaz y sostenido. Las dificultades del gobierno no permitían al "Huáscar" mantener una dirección constante, de manera que solo aprovechaba parte del andar que le producía la máquina; esto fue causa de que el "Blanco" y la "Covadonga" llegasen a estrechar su distancia hasta ponerse a 200 metros por la aleta de estribor. En esta situación, no contando ya el "Huáscar" con la ventaja de su andar y encerrado entre los blindados, a la par que dirigió sus fuegos sobre el "Blanco", viró para embestirle con el espolón, ataque que fue prontamente evadido y que dejaba al buque a merced de la buena puntería de los blindados y aún de la "Covadonga". En estas circunstancias, el que suscribe, que se encontraba al costado del cañón derecho de la torre, fue herido por los destellos de una bomba que penetró en la torre y estalló dentro de ella, e imposibilitado para continuar por sí mismo las demás circunstancias del combate, fue conducido a la sección de la máquina donde se le prodigaron las atenciones que su estado exigía.

El parte adjunto del teniente 1° don Pedro Gárezon, en quien recayó por ordenanza el mando del buque, a consecuencia de la muerte del segundo comandante Aguirre y del estado en que se encontraba el que suscribe, dará a V.S. los detalles de la manera como llegó a su fin este reñido y desigual combate.

El "Huáscar" cayó en poder del enemigo cuando no le fue posible ya continuar su resistencia, inutilizados sus cañones, roto su timón y diezmada su tripulación.

Como último recurso se abrieron completamente las válvulas para sumergir el buque y se hubiera conseguido este resultado si al llegar al costado del "Huáscar" las embarcaciones del enemigo, hubiera sido posible resistirlo de algún modo. No siendo esto así, sus tripulantes tomaron posesión del buque, detuvieron su sumersión cuando ya tenía cuatro pies de agua en sus fondos, extinguieron algunos incendios que aún se conservaban a proa del buque y finalmente lo condujeron a Mejillones, no sin algunas dificultades, favorecidos por la tranquilidad en que se hallaba la mar.



Gallardetón insignia del almirante Grau que llevaba izado el "Huáscar" en el Combate de Angamos el 8 de octubre de 1879.
Museo Naval del Perú.

Todos los tripulantes, que heridos en su mayor parte sobrevivían, fueron tomados prisioneros y trasbordados a los blindados donde se les prodigó la más exquisita consideración y asistencia.

Antes de terminar séame permitido expresar a V.S. el profundo sentimiento que ha causado en los oficiales y demás tripulantes del monitor "Huáscar" la irreparable muerte del valiente contralmirante don Miguel Grau y de sus dignos subordinados, el capitán de corbeta don Elías Aguirre, y los tenientes primeros don Diego Ferré y don Melitón Rodríguez, a quienes han tenido ocasión de ver desaparecer cumpliendo hasta el último con su deber; y recomendar asimismo a la consideración de V.S. el valor, entusiasmo y serenidad que durante este desigual combate ha distinguido a los oficiales y demás tripulantes del "Huáscar".

Adjunto encontrará V.S. la lista de presentes a bordo durante el combate, igualmente que la de los muertos y heridos.

En el puerto de Mejillones quedaron el teniente segundo don Enrique Palacios, el cirujano Mayor doctor don Santiago Távara y varios de la tripulación que por el mal estado de sus heridas, no ha sido posible trasladar a este lugar. Los demás heridos se encuentran en Valparaíso, en Santiago y en esta población, conforme al estado de su gravedad.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V.S. a fin de que, por su digno órgano, llegue al Excelentísimo señor General Supremo Director de la Guerra".

Dios guarde a V.S. señor Comandante General.

Manuel Melitón Carbajal
(firmado)

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 337-341.

Memorándum del teniente primero Pedro Gárezon, escrito el 4 de setiembre de 1890

Después de abordado el “Huáscar”, por embarcaciones al mando de tenientes del “Cochrane” y del “Blanco Encalada”, yo me negué a ser conducido prisionero con los únicos tres oficiales de Guerra de la dotación que quedaron conmigo en combate: tenientes segundos SS. Canseco y Santillana y alférez Herrera. La razón fue por no haber encontrado hasta esos momentos (11 h. 50 m. a.m.) los restos del contralmirante Grau, y haber sido yo el último en quien había recaído el mando del buque.

El primer teniente, señor Simpson, que era el jefe de los que abordaron el “Huáscar”, me manifestó con su silencio que podía continuar a bordo y, en efecto, todos los demás fueron conducidos prisioneros a los blindados, y yo permanecí a bordo hasta las 4 o 5 de la tarde. Cuando las dos bombas enemigas destruyeron la torre del comandante, cayó un cuerpo a la cubierta del sollado de la torre de combate y a la voz de ¡ha muerto el comandante! ese cuerpo fue llevado a la cámara. Por el humo que cubría todo el sollado y pasajes de combate, no se pudo reconocer el cadáver, así es que durante el combate estábamos en la creencia de que el cadáver del contralmirante estaba en la cámara de popa.

Cuando me quedé solo me dirigí inmediatamente a la cámara de popa y todos mis trabajos fueron inútiles: entre todos los cadáveres no se encontraba el que yo buscaba.

Momentos después se acercó a mí el primer teniente señor Goñi (hoy comandante del “Blanco”); me preguntó por lo que yo con tanto interés buscaba, y le contesté: lo he buscado en las dos cámaras, el cuerpo que trajeron

fue del primer teniente Ferré, el cual se ha encontrado integro, vamos a la torre del comandante a buscarlo, a lo que me respondió Goñi: "Aguardemos un momento para que acaben de apagar el incendio en la torre".

Media hora después se acercó un marinero donde su teniente Goñi y le dijo que ya podíamos pasar a la torre. Con este aviso salimos a la cubierta; Goñi se quedó al costado de la torre y al lado de afuera, y yo penetré en ella por el lado de babor y por el gran boquete que habían abierto las dos bombas enemigas que atravesaron la torre del comandante, en la dirección de la amura de estribor a la aleta de babor.

Rebuscando los escombros dentro de la torre encontré, confundido con las astillas de madera y pedazos de fierro, que ahí existían, al lado de estribor y como a la altura de un metro, un trozo de pierna blanca y velluda, solo desde la mitad de la pantorrilla al pie, el que estaba calzado con botín de cuero; y la capellada del botín había desaparecido como si se la hubiese cortado cuidadosamente con una cuchilla muy fina sin dañarse la suela ni las uñas de los dedos que estaban completamente desnudos; por la situación de ellos conocí que era la pierna derecha; esto fue todo lo que encontré de 4 a 5 de la tarde.

Como el teniente Goñi se hallaba en la cubierta y al costado de la torre esperando el resultado, le pasé por encima de la torre el único resto que quedaba de nuestro contralmirante; él llamó entonces a un sargento y la pierna fue envuelta en un pabellón de bote.

En una falúa del "Blanco" nos embarcamos las tres personas que fuimos autores de esta triste escena y conducimos, a bordo de dicho buque, ese pedazo de la patria querida.

El teniente Goñi, que tanto interés manifestó porque se recogieran, fue desde ese momento el custodio de ellos, y se colocaron dentro de un aparato con alcohol a bordo del "Blanco".

Esa misma noche nos trasladaron del "Blanco" al transporte "Copiapó", y al día siguiente, el Jueves 9, me mandó el comandante general señor Riveros a un oficial para decirme que nombrara a uno de mis oficiales para que pusiera en tierra (Mejillones de Bolivia) las marcas correspondientes a los cadáveres que se iban a sepultar. Yo envié en esa comisión al inteligente contador Juan Alfaro,



Imagen de Santa Rosa de Lima que el Almirante Grau tenía en su camarote del "Huáscar".

y a su regreso me dio parte de que todos los cadáveres quedaron sepultados y que los restos del contralmirante quedaban en una cajita, habiéndose puesto como distintivo una cruz de madera con letras negras. El teniente Goñi dejó también marcado ese sitio con una banderita peruana.

Los cadáveres de Elías Aguirre, 2º comandante, y de los tenientes primeros Ferré y Rodríguez, quedaban igualmente sepultados y con sus nombres en sus respectivas cruces.

Yo tengo la plena seguridad que esos restos son del contralmirante Grau: 1º porque yo había estado sirviendo con él cinco años y lo conocía bastante, y 2º porque en la torre del comandante no estaban más personas que él y su ayudante Ferré; el cuerpo de este se encontró íntegro: luego, lo que en ese lugar encontré, tenía que ser del contralmirante Grau.

El hoy obispo de Chile, Ilustrísimo señor Fontecilla, fue el primero que le dijo una misa en Mejillones de Bolivia al contralmirante.

Poco tiempo después el señor contralmirante Viel, de la Marina de Chile, pidió a su Gobierno por medio de una solicitud, que le permitiera trasladar los restos de Grau al mausoleo de su familia en Santiago, donde se encuentran los restos del ilustre general Viel, veterano de la Independencia.

El 22 de junio último el ministro del Perú don Carlos Elías, fue en persona a dicho mausoleo para hacer la traslación de los restos a la urna en que fueron conducidos al Perú. Yo hablé con nuestro indicado ministro, el día siguiente de la traslación, y según todas las explicaciones que me dio en la casa Legación en Santiago, los restos que trasladó eran los mismos que yo saqué de la torre el día del combate, y son también los que existen hoy en el cementerio de Lima.

Al entrar en combate el contralmirante vestía pantalón azul sin galón, levita-paletó de paño castor del mismo color con tres botones prendidos en las bocamangas; llevaba prendidas las presillas de capitán de navío, calada la gorra con placa y calzado botines de cuero con elásticos. La espada se la llevó a la torre su mayordomo Alcívar, poco antes de entrar en combate. El contralmirante no llegó a usar a bordo el uniforme de su clase ni arboló su insignia de contralmirante.

Mi puesto a bordo, durante este episodio tan memorable, era el de oficial de Derrota y Señales, y mi clase la de teniente primero”.

Pedro Gárezon
(firmado)

Lima, a 4 de Setiembre de 1890.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 342-345.

*Parte oficial del primer ingeniero
Samuel Mac Mahon*

Al ancla, Antofagasta, octubre 10 de 1879
A bordo del "Copiapó"

Señor Teniente 1° Comandante Accidental del monitor "Huáscar".

S. C.:

En cumplimiento de mi deber, tengo el honor de poner en conocimiento de Ud. todo lo ocurrido en el departamento de la máquina durante el combate con los blindados chilenos y la goleta "Covadonga" el 8 del presente.

A las 4 a.m. recibí orden de ir a tomar fuerza con la máquina, porque algunos buques estaban a la vista; aumenté el andar a 60 revoluciones, teniendo 25 a 26 libras de vapor.

A las 5:40 recibí orden del señor contralmirante Grau para disminuir el andar. Desde esta hora hasta cerca de las 8:30 a.m. la máquina iba de 25 a 24 revoluciones por minuto.

El blindado "Cochrane" y dos buques más se avistaron por el Norte cerca de las 7:30 a.m., pero a distancia que solo se veían los humos y no muy claros; por eso el señor contralmirante Grau, creyendo sin duda pasar claros sin aumentar el andar, no me dio orden para ello.

A las 8:30 a.m. me llamó el señor contralmirante y me ordenó que fuera tres a cuatro revoluciones más; después de dar las órdenes necesarias subí a la cubierta

para ver la posición de los buques enemigos y vi, en efecto que el blindado “Cochrane” nos ganaba acercándose notablemente; volví a la máquina y di orden para hacer todo el vapor posible, teniendo ya bien seguras todas las válvulas de seguridad para dar la mayor presión y entonces tuvimos de 25 a 30 libras de vapor; lo que con 26 a 27 pulgadas de vacío daba a la máquina de 60 a 63 revoluciones. Si el buque hubiera estado con sus fondos limpios habría andado doce o más millas en lugar de once, que, en mi concepto, es lo más que ha andado el buque.

La primera bomba que tuvo efecto en el departamento de la máquina fue por el costado de babor, en mi camarote, rompiendo la lumbrera y echándola encima de los caballos, así como también una porción de tornillos y pernos del blindaje, produciendo un incendio en dicho lugar. La segunda se llevó el cubichete de la máquina arrojando encima de los caballos una lluvia de trozos de madera. La tercera vino de popa, por la cámara de los oficiales, trayendo una gran cantidad de astillas y mamparos rotos a la máquina. La cuarta vino por el costado de estribor al centro del departamento, reventando dentro, rompiendo los camarotes de dicho lado y destruyendo todo el departamento; esta bomba dejó algunos muertos e hirió a otros, entre los que se encontraban el doctor Távara y el señor John Griffche, capitán de la presa “Coquimbo”. En ese momento la máquina estaba completamente cubierta de trozos de madera y fierro. Gracias a la providencia no hubo ninguna avería en la máquina; durante este tiempo todo el departamento estaba lleno de humo, procedente del incendio ocasionado por las bombas. En la sala de fuegos no hubo avería material, pero a causa del número de bombas que habían reventado en su interior la chimenea estaba llena de humo y de hollín, haciendo imposible ver los indicadores de vapor y de agua de las calderas. Como las cámaras estaban demolidas, fue necesario mandar abajo a los heridos; la mayor parte de ellos fueron puestos en las carboneras de proa.

El capitán de fragata señor Carbajal fue conducido con dos o tres más al pañol de la máquina. En este estado y viendo los oficiales que era imposible la salvación del buque, recibí orden personal y privada del Alférez de Fragata don Ricardo Herrera, para abrir las válvulas y echar el buque a pique, cuya orden la ejecuté en el acto, con toda la actividad y deseos posibles, sacando todos los heridos de abajo. Después de esto tuve que parar la máquina para sacar las puertas de los condensadores; pero no tuve tiempo suficiente para concluir de sacarlas, pues fuimos abordados y tomados prisioneros. En ese momento el buque tenía tres o cuatro pies de agua en la sentina superior; en pocos momentos más iba a comenzar a entrar el agua por los agujeros de las bombas enemigas y

el buque se hubiera ido violentamente a pique. Yo y el segundo ingeniero fuimos amenazados con revólver al pecho diciéndonos que moviésemos la máquina y sacásemos el agua; nosotros rehusamos el hacerlo por ser prisioneros de guerra; pero nos dijeron que los ingenieros del “Rímac” habían sido forzados a entregar la máquina bien y que nosotros teníamos que hacerlo so pena de morir.

No concluiré sin manifestarle que he tenido gran placer al ver el entusiasmo, valor y disciplina de mi gente; todos han cumplido con su deber hasta el último momento, particularmente el segundo ingeniero señor Thomas Hughes, a quien había encargado del cuidado de todos los maquinistas y de la gente de la parte de abajo, y no subió hasta que vio que el agua estaba cerca de las hornillas.

Es cuanto en verdad y justicia puedo decir para los fines consiguientes”.

Dios guarde a Ud.

Samuel Mac Mahon (firmado)
Primer Ingeniero

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 335-337.

Epistolario

Clara Ruiz

1900-1910

Epistolario de Clara Ruiz con su esposo, el Sr. D. Manuel Ruiz, desde 1900 hasta 1910. Este volumen contiene una gran cantidad de cartas que reflejan la vida cotidiana y los sentimientos de la autora durante esta época. Las cartas están escritas en un lenguaje sencillo y directo, mostrando una gran sinceridad y honestidad. Se abordan temas como el amor, la familia, la educación y las preocupaciones de la época.

El contenido de este epistolario es muy variado, abarcando desde asuntos personales hasta temas de actualidad. Clara Ruiz muestra un gran interés por la vida de su esposo y sus hijos, así como por el bienestar de su familia. También se ven reflejadas sus opiniones sobre la sociedad y la política de la época. Este material es de gran valor para el estudio de la literatura y la historia personal de Clara Ruiz.

Este libro es una obra muy interesante que ofrece una visión única de la vida de Clara Ruiz. Las cartas son fáciles de leer y muy atractivas. Es una lectura que vale la pena para cualquiera que se interese en la historia y la literatura de este período.

En conclusión, este epistolario es una obra muy valiosa que merece ser conocida por todos. Es una obra que refleja la vida y los sentimientos de una mujer que vivió en una época muy importante de nuestra historia.

Última voluntad

Monitor "Huáscar"
Callao, Mayo 8 de 1879

Muy querida esposa:

Como la vida es precaria en lo general, y con mayor razón desde que va uno a exponerla a cada rato, en aras de la patria, en una guerra justa, pero que será sangrienta y prolongada, no quiero salir a campaña sin antes hacerte por medio de esta carta varios encargos; principiando por el primero, que consiste en suplicarte me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente.

El segundo, se contrae a pedirte atiendas con sumo esmero y tenaz vigilancia a la educación de nuestros hijos idolatrados, para lograr este esencial encargo debo avisarte, o mejor dicho recomendarte que todo lo poco que dejo de fortuna, se emplee en darles toda la instrucción que sea posible; única herencia que siempre he deseado dejarles. Esta es pues mi única y última voluntad, que te ruego encarecidamente observes con religiosidad; si es que la súplica de un muerto puede merecer algún respeto.

Todo lo que poseo de fortuna, adquirida honradamente; está reducida a lo siguiente: Veinte y cinco y pico mil soles en Cédulas del Banco Hipotecario. Treinta y un mil cientos soles, en cédulas de la deuda interna.

Cuatro acciones de a mil soles cada una del Banco Nacional del Perú. Mil soles con sus respectivos intereses en poder de la Casa de Canevaro; al mismo que le soy deudor de doscientas libras esterlinas, que le pedí para Anita Quezada, cuyo

documento firmado por mí, se cumple en diciembre de este año.

La "Paternal" debe pagarte en junio de este mismo año, la inscripción de María Luisa, que pedí oportunamente. Se liquidará el presente quinquenio; para lograr lo cual, he llenado ya todos los requisitos que exigen los estatutos.

En poder de Felipe Varela, queda el documento por valor de siete mil soles, que le reconoció la Testamentaria de Don Enrique Meiggs a favor de Ana Quezada viuda de Grau, por servicios profesionales prestados por el difunto.

Me lisonjea la idea que al separarme de este mundo, tengan mis hijos un pan que comer; pues no dudo que la nación te otorgue por lo menos mi sueldo íntegro; si es que muero en combate.

Nada más tengo que pedirte, sino que me cuides a mis hijos y les hables siempre de su padre.

Con un abrazo eterno se despide tu infeliz esposo

Miguel Grau

P.D. Trata siempre de conservar buena armonía con mis hermanas. El coronel Gómez tiene en su poder el documento de la Sra. Manizares de a mil soles.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, p. 433.



Manitor Huascaras
Callao Mayo 8. de 1819.

Muy querida esposa
Como la vida
es preciosa en lo gene-
ral, y con mayor
razon desde que
va uno a exponer-
la a cada rato,
en las cosas de la
patria, en una
guerra justa, pe-
ro que sera san-
grienta y prolon-

Dto. Hasta siempre de amor de tu
 ma. Alumbra con mis lágrimas
 mundo, tengo en mis
 brazos un pedruzco que
 es mi vida; pues, no
 dudo que la vida
 sea de utero por
 la vida de mi su-
 do. ~~integro, si~~
~~que nunca en~~
~~estaba.~~
 Cada una tengo
 un pedrito, sino,
 que no creas a
 mis hijos y los
 teales siempre de
 tu padre.
 Con un abrazo
 eterno se despiden
 tu infeliz esposo
 Miguel Grau

Testamento.

Carta de Grau a su esposa, con sus últimas disposiciones. 8 de mayo de 1879.
Museo Naval del Perú.

*Carta de Miguel Grau,
comandante del "Huáscar", al
presidente Manuel Pardo*

Monitor "Huáscar"
Iquique, septiembre 6 de 1872

Señor de mi mayor consideración:

Después de saludar a usted, me es muy grato poner en su conocimiento que ayer, tan luego que fondeé, tuve detalles por el prefecto de esta provincia de la completa desorganización de las fuerzas revolucionarias de Quevedo de Tocopilla, las mismas que asilaron a bordo de los buques de guerra chilenos surtos en esa bahía, viniéndose enseguida el caudillo con unos 120 de sus compañeros a este puerto en la corbeta "O'Higgins" y el resto los condujo a Chile la "Chacabuco", después de haber entregado al prefecto de Cobija el buque que trajo el armamento y municiones para Quevedo.

Dos horas después de mi arribo, llegó del sur el paquete chileno, y por él supe que el transporte "Chalaco" quedaba en Cobija y que los buques de la misma nacionalidad "O'Higgins", "Esmeralda" y "Covadonga" se encontraban en Mejillones de Bolivia y esperaban por momentos a la "Chacabuco", con Williams Rebolledo a su bordo; esta noticia, y la circunstancia de haberle cancelado el gobierno de Chile las credenciales al ministro de Bolivia en Santiago, hacen prever claramente algún plan de Chile para ulteriores procedimientos sobre este territorio.

En la tarde regresó de Cobija el "Chalaco", cuyo comandante me manifestó ignorar completamente la noticia relativa a la reunión de toda la escuadra chilena en Mejillones, no obstante de haber estado en inmediato contacto con el mismo

vapor que me dio la noticia. Esta tarde debe llegar del sur el paquete inglés, del que espero obtener mejores datos; y dado el caso que me confirmara la noticia de la reunión de toda la escuadra chilena en Mejillones, y llegada de Rebolledo en la "Chacabuco", creo en tal virtud llegado el caso, conforme a sus deseos, de proceder al reconocimiento prescripto en el artículo 5° de mis instrucciones y observar los procedimientos de dicha escuadra con la rapidez que me recomienda.

Debo hacerle notar a V.E. que no se había previsto el caso presente en mis instrucciones; sin embargo, coincidiendo la importancia de un prolijo reconocimiento de las operaciones de la escuadra en esos lugares (esto es, en el supuesto de si realmente se encuentran todas las fuerzas marítimas chilenas allí reunidas), creo pues no extralimitarme procediendo de acuerdo con el prefecto en ese sentido y recordando la mente de las órdenes particulares de V.E.

Setiembre 7.

El vapor del sur acaba de llegar con un día de atraso, y las noticias que me comunica se resumen en las siguientes: que la cuestión chileno-boliviana estaba en vía de arreglo y las relaciones diplomáticas al reanudarse; que los buques "O'Higgins", "Esmeralda" y "Covadonga" continuaba en observación en Mejillones; y que la "Chacabuco" quedaba en Valparaíso preparándose para zarpar.

Parece pues que la noticia del fracaso de Quevedo en Tocopilla ha hecho cambiar completamente de táctica al gobierno de Chile, que ahora es, según se asegura, el más interesado en un arreglo pacífico con el ministro de Bolivia. Atendiendo, pues, a la nueva faz que han tomado los acontecimientos, he resuelto esperar en este puerto nuevas órdenes del Supremo Gobierno para proceder con más acierto.

Aprovechando esta oportunidad para saludar a usted, y deseándole salud y toda clase de felicidades, me suscribo como siempre su sincero servidor y leal amigo.

Miguel Grau (firmado)

Excmo. Sr. Don Manuel Pardo.

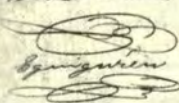
Comandancia General
de la 1.^a División Naval

Arica del Oficio Anacoar al Ancla C
Julio 29 de 1879.

S.S. Secretarios de la
Honorable Cámara de Diputados

Lima, Agosto 1879

Señores al
Suplente, conde
tento y archi
rene



Llamado en mi calidad de jefe de Marina a prestar un servicio activo en tanto y cuando la campaña en que se haya empeñado a la República contra la de Chile, me encuentro impedido de concurrir a las sesiones de esta Honorable Corporación. En tal motivo, espero que la H. Cámara aceptará mis excusas si lo juzga convenientemente. Me siento, que en actuales circunstancias por las que afligiese al país gozara con reverencia la Provincia que me hizo el honor de considerarme su decano.

Reiterando mis consideraciones y respetos a la H. Cámara, hago votos sinceros por el buen éxito de sus ilustradas y patrióticas tareas.



Oficio del comandante general de la 1.^a División Naval, capitán de navío Miguel Grau, a los S.S. Secretarios de la Honorable Cámara de Diputados. Al Ancla, Arica julio 29 de 1879. Se excusa de concurrir a las sesiones de la Cámara. Archivo del Congreso de la República.

Transcripción del texto original

*Comandancia General
De la 1ª División Naval*

*A bordo del Monitor "Huáscar" al Ancla Arica
Julio 29 de 1879*

*S. S. Secretarios de la
Honorable Cámara de Diputados*

Llamado en mi calidad de Jefe de la Marina a presentar un servicio activo en la campaña en que se haya empeñada la República contra la de Chile, me encuentro impedido de concurrir a las secciones de esa Honorable Corporación.

Con tal motivo, espero que la H. Cámara aceptando mis excusas si lo juzga conveniente llame a mi suplente, pues sentiría, que en actuales circunstancias por las que atraviesa el país quedara sin representante la Provincia que me hizo el honor de concederme su elección.

Reiterando mis consideraciones y respetos á la H. Cámara, hago votos sinceros por el buen éxito de sus ilustradas y patrióticas tareas en la presente legislatura.

*Dios Guíe á U.U.H.H.
Señores Secretarios*

Miguel Grau

Monitor Huáscar
Arica, Setiembre 16 de 1879.

Señor General D. Javier de Osma.

Mi querido amigo.

He recibido su muy estimable carta de 28 de Agosto en la que me felicita por el ascenso a la alta clase de Contra-Almirante y la manera como ha procedido la Cámara al conferirme dicho ascenso.

No solo estoy satisfecho, sino agradecido al país y muy especialmente a los amigos que como V. enaltecieron mis hechos y han tenido una parte muy activa y directa en esta manifestación.

Recibo pues, el sincero abrazo del amigo y deseo poder corresponder a sus finos y generosos sentimientos, repitiéndome como siempre su afectísimo amigo y S. S.

Miguel Grau

S. S.

Con la bondad y saludos
a Sr. Guzmán y familia

Carta de Miguel Grau, Monitor "Huáscar", Arica, setiembre 16 de 1879. Dirigida a su amigo el general Javier de Osma, agradeciendo las felicitaciones por su ascenso al grado de contralmirante. Archivo del Congreso de la República.

Transcripción del texto original

Monitor "Huáscar"
Arica, Setiembre 16 de 1879

Señor General D. Javier de Osma

Mi querido amigo:

He recibido su muy estimable carta de 28 de agosto en la que me felicita por el ascenso á la alta clase de Contra-Almirante y la manera como ha procedido la Cámara al conferirme dicho ascenso.

No solo estoy satisfecho, sino agradecido al país y muy á los amigos que como Ud. Enaltecen mis hechos y han tenido una parte muy activa y directa en esta manifestación.

Recibo pues, el sincero abrazo del amigo y deseo poder corresponder a sus finos y generosos sentimientos, repitiéndome como siempre su afectísimo amigo y S.S.

Miguel Grau

Ad.
Tenga la bondad de saludar a Dn. Ignacio y familia.

Cartas de Miguel Grau a su esposa

Monitor "Huáscar"
Arica Stbre. 27 de 1879

Muy queridísima Esposa:

Ayer tuve el grato placer de recibir tú con ansia esperada cartita del 19 en curso, cuya lectura me llenó de contento, porque me anunciabas que tú vida mía, y los niños se conservaban a Dios gracias sin novedad. Te aseguro esposa querida, que tanto como tú, lamento la inseguridad que hay ahora en la venida y salida de vapores; pues me parece que solo cada siglo recibo carta tuya, razón por la que más me aburro de estar separado de ti tanto tiempo. Sin embargo tú crees que no te extraño, y que cuando te escribo es solo el momento que me acuerdo de ti; lo que te prometo, no es exacto, porque te tengo siempre presente en mi memoria y en el mi corazón.

Hoy tengo que salir acompañando al "Chalaco" que lleva tropa para Iquique; regresaremos mañana a este puerto donde espero el vapor que te debe llevar esta carta, anunciándote que yo sigo bien de salud.

Se está moviendo tanto el buque con el balance que apenas puedo escribir.

Tu mamá me ha mandado una gorra muy lujosa. Salúdala y dale las gracias a mi nombre. Parece que ella te había ocultado que me la enviaba, porque creías que era regalo de Dolores.

Había resuelto no contestarte nada respecto al asunto presidencia, porque francamente me parecía que era una broma, pero al ver que me lo repites

nuevamente con cierta seriedad, debo decirte que no pienso en tal cosa; por lo menos por ahora, que aún conservo mi razón.

No recuerdo si en alguna de mis anteriores te he dicho que he resuelto definitivamente quedarme de simple comandante del "Huáscar", y al tomar esa medida ha sido obligado por varias razones, y entre otras, la de tener que huir a la vista de un blindado, como lo hago ahora, con mi insignia izada; cosa que no podría soportar sin morirme de vergüenza. Segundo: Que yo no veo un solo jefe para comandante del "Huáscar" que maneje este buque como lo manejo yo por la larga experiencia que tengo de él. Esto puede ser vanidad o todo lo que se quiera, pero es la pura verdad.

Luego, el Gobierno al remitirme el despacho ha debido también mandarme el nombramiento de Comandante General de la Escuadra, y no dejarme de simple jefe de la ridícula división que tenía a mi cargo; en fin hay otras circunstancias más que sería largo enumerar. Hazme el favor de reservar esto porque no conviene todavía que se sepa. Solo a mi hermana Dolores se lo puedes referir con la indicación conveniente.

Para proceder con decencia en este asunto, renuncié también el sueldo de Contra Almirante, pero el Director de la Guerra no ha aceptado esta parte.

No dejes de darle a la madre del barbero Flores, treinta y dos soles que me ha entregado por este mes.

El Colán ha gastado todo su sueldo, pues poco rato después de haberle pagado dijo que ya no tenía; dale sin embargo los nueve soles a María.

No te olvides de decirle a Gómez que vaya a la "Paternal" a cobrar la inscripción ya vencida de María Luisa; con parte de ese dinero puedes comprarles a los muchachos un poco de ropa de paño y blanca.

Necesito un retrato grande para la Municipalidad de Sucre; mándalo a hacer donde Courret.

Te mando un barrilito de aceitunas para que me hagas el favor de enviárselo a Rosita Orbegoso a mi nombre, y sin que nadie lo sepa, para que no se resientan otras.

Ahora cuatro días estuve en Ilo, me dijo Vicente Vico (alias Garibaldi) que

te había mandado por conducto de su agente un barrilito de aceitunas, pero que ignora si lo has recibido o no porque nada le has contestado.

Creo vida mía, que me olvidé de darte las gracias por el riquísimo dulce que me mandaste con Ferreyros, recíbelas pues aunque sea tarde.

En mi cámara nada puedo tener porque como somos tantos de mesa, se consume todo lo que compro al instante.

Dile a mi hermana Dolores que después de cerrada su carta me acordé de pedirle que cuando hayan guayabas me haga un poco de dulce de esa fruta.

Stbre. 28

Son las doce y media del día y acabo de fondear de regreso de Iquique. Aquí me he encontrado con un vapor alemán, que probablemente saldrá hoy mismo directamente para el Callao, así es que, felizmente vas a recibir esta carta con más anticipación que lo que ya había pensado, pues el vapor de la carrera tiene ya dos días de atraso, y no está ni aún a la vista.

También he encontrado otro vapor del Norte, que seguramente me habrá traído carta tuya. Ya he mandado un bote a tierra por ella. Ojalá no sufra alguna decepción, pues el único consuelo que tengo por acá, es ver tus cariñosas letras.

No dejes de mandarme a hacer un terno de ropa de uniforme, con sus respectivas insignias, menos presillas y gorras que ya me han regalado.

Mil cariños a los muchachos, y tú, vida mía recibe un abrazo junto con el corazón de tu esposo que te idolatra.

Miguel

Saluda a todos los amigos.

He leído tu cariñosa cartita del 23, en este momento, y por ella sé a Dios gracias, que tú, vida mía, y los niños, quedaban sin novedad. No te digo más porque temo que se vaya a ir el vapor alemán.

(Ilegible) siempre borracho ayer lo castigó Aguirre bañándolo porque se emborrachó y nos dejó sin almorzar.

Recibe un millón de caricias en premio de tu deseada y larga cartita.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 378-381.

Muy querida Esposa

Esta tarde llegué a este puerto convoyando al transporte "Rímac" que ha desembarcado la tropa aquí.

En este vapor creí recibir carta tuya, desgraciadamente no ha sucedido así, lo que me ha contrariado, pero comprendo que no lo has hecho, porque seguramente ignorarías la salida de esos buques del Callao.

El "Huacho" va a salir para el Callao, y he querido vida mía, aprovechar esta oportunidad para ponerte cuatro líneas saludándote y mandándote un millón de cariños, lo mismo a los niños.

Reservado. Esta misma noche voy a salir con la "Unión" a una corta excursioncita por el Sur.

No hay peligro ninguno, por consiguiente no tienes por qué alarmarte, ni menos asustarte.

Saluda a mis hermanos y a Gómez. Lo mismo que a Misia Luisa y demás familia.

Con un fuerte y cariñoso abrazo se despide tu constante esposo que te idolatra y recuerda a cada instante.

Miguel.

A Justiniano no lo he visto.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, p. 381.

Carta a la viuda de Arturo Prat

Monitor "Huáscar"
Pisagua, junio 2 de 1879

Señora Carmela Carvajal de Prat
Dignísima señora:

Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a Ud. y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a rememorar, contribuya a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla. En el combate naval del 21 próximo pasado, que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el capitán de fragata don Arturo Prat, comandante de la "Esmeralda", fue como Ud. no lo ignorará ya, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria.

Deplorando sinceramente tan infausto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumplo con el penoso deber de enviarle las para Ud., inestimables prendas que se encontraron en su poder y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas le servirán indudablemente de algún pequeño consuelo en medio de su desgracia y por eso me he anticipado a remitírselas.

Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro, señora, la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respeto con que me suscribo de Ud. señora, muy afectísimo seguro servidor.

Miguel Grau.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, p. 368.

Carta de respuesta de la viuda de Prat

Valparaíso, agosto 1° de 1879

Señor don Miguel Grau
Distinguido señor:

Recibí su fina y estimada carta fechada a bordo del “Huáscar” el 2 de junio del corriente año. En ella, con la hidalguía del caballero antiguo, se digna Ud. acompañarme en mi dolor, deplorando sinceramente la muerte de mi esposo y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraron sobre la persona de mi Arturo, prendas para mí de un valor inestimable por ser, o consagradas por su afecto, como los retratos de familia, o consagradas por su martirio como la espada que lleva su adorado nombre.

Al proferir la palabra de martirio, no crea Ud., señor, que sea mi intento inculpar al jefe del “Huáscar” la muerte de mi esposo. Por el contrario, tengo la conciencia de que el distinguido jefe, que arrostrando el furor de innobles pasiones sobreexcitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aún palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada, y que tiene aún el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo, poniendo en mis manos una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida; un jefe semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy segura, interpuesto, a haberlo podido, entre el matador y su víctima y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón.

A este propósito no puedo menos de expresar a Ud. que es altamente consolador en medio de las calamidades que origina la guerra, presenciar el

grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas inmortales que hacen revivir en esta América las escenas y los hombres de la epopeya antigua.

Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de Ud. atta. Y affma. S.S.

Carmela Carvajal de Prat.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 368-372.

Fragmentos

“*El héroe comprendía que escalando la Gloria marchaba a la muerte. Que la situación no podía seguir indefinidamente igual. Conocía las medidas adoptadas en Chile para terminar con el monitor. Sin embargo, no flaqueó un momento. Desatendido en su solicitud de meter el buque a dique, se prepara para salir de Arica por última vez con estoica resignación. “Sé que llevo al “Huáscar” al sacrificio”, dijo. Pero se hizo a la mar. Antes escribió a los suyos, enviéles los objetos de valor que tenía a bordo y recibió los sacramentos. Bien comprendía que se iba a entregar en holocausto. Pero, como los semidioses griegos afrontaba valerosamente su inexorable destino”.*

Fernando Romero (Perú)

“*Los manes de Grau nos están diciendo: llenad mi aspiración, cumplid mi voluntad. No gastéis vuestras fuerzas en luchas fratricidas, ni en partidanismos de banderías, encabezados por pobres raquílicas personalidades; no las gastéis tampoco en odios a naciones o pueblos de América: el odio si no tiene fierro y plomo para dejarse sentir, es odio infantil e inofensivo que solo inspira compasión o desprecio; y hoy sería una nota destemplada que iría a reforzar la de nuestros enemigos”.*

Mercedes Cabello de Carbonera (Perú)

“*Grau era hombre sencillo, bondadoso, sin afectación ni apariencia; formado en el trabajo, hecho en la mar, como Cincinato en el campo; nunca pareció otra cosa que el más bueno de los corazones y el más humilde de los hombres”.*

Abelardo Gamarra, “El Tunante” (Perú)

“*El Sr. Grau reúne, como pocos hombres, las condiciones que lo hacen merecedor a la estimación pública: hombre de buenas costumbres, de modales finos, moderado sin otras pretensiones que las de llenar cumplidamente su deber; marino inteligente e instruido, valeroso en el combate, magnánimo y generoso*

en la victoria, ha podido, por su propio mérito, abrirse una honrosa carrera y llegar, en edad temprana, a una categoría en la cual puede prestar más importantes servicios”.

Manuel Atanasio Fuentes (Perú)
Editorial del diario **El Murciélago**
Lima, 30 de agosto de 1879.

“**M**iguel Grau era, señores, un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza se cifraba en Dios. A Él atribuía el buen éxito de sus arriesgadas empresas...”

Monseñor José Antonio Roca y Boloña (“Oración fúnebre”) (Perú)

“**D**ichoso pueblo ese que, como la madre de la Gracos, puede decir al mundo: Mis joyas son mis hijos. Y más dichoso, si puede agregar como Piura: He aquí a uno de esos hijos: Miguel Grau”.

Germán Leguía y Martínez (Perú)
Discurso inaugural de la Casa Museo Grau
Piura, 28 de julio de 1906.

“**G**rau nació a orillas del mar y a la espalda de los Andes; al abrir los ojos pudo contemplar uno de los más bellos espectáculos de la naturaleza; las grandes aguas del océano Pacífico hacia un lado, hacia el otro montañas colosales cuyos picos eternamente nevados penetran en la región de las nubes, volcanes que nunca se apagan, raudales de luz que caen como una bendición de los senos del sol, y a cuyo paso se levantan selvas, brotan flores, la vida se difunde y la naturaleza eterna canta el himno de su Creador”.

Aristóbulo del Valle (Argentina) (1879).

“**P**ara la patria, Grau es el alma, el espíritu, la exaltación de la guerra. Grau es la belleza en postura hidalga, la ceguera roja en la contienda, la orgullosa abnegación en la victoria, la voluntad indómita en la defensa, la señoril solemnidad en el naufragio y en el sacrificio”.

Ezequiel Balarezo Pinillos (Perú)

“**E**se fue el ministerio altísimo, envidiable y misterioso, que tocó a los grandes caídos en nuestra guerra; y más que a nadie a Grau, el primero de ellos. Como es de regla, sus propias virtudes lo designaban. De honradez y desinterés proverbiales, modesto dentro de su inmensa valía, reservado y silencioso entre la algazara de sus revueltos contemporáneos; magnánimo compasivo y tierno, pero inquebrantable en el deber, y exigente y riguroso en la disciplina; católico sincero, ferviente y practicante; afectuosísimo en sus relaciones familiares; dechado de lealtad como amigo y como político, como marido y como padre, era una muda acusación contra la estragada y frívola mayoría”.

José de la Riva-Agüero y Osma
Discurso pronunciado el 29 de julio de 1934.

“**G**rau fue y será, por ello, el símbolo del Perú, el héroe peruano por excelencia, porque tuvo, entre sus virtudes cardinales algunas que eran suyas, como brote milagroso del genio heroico –salud, fortaleza, tenacidad, prudencia, robustez del cuerpo y del alma–, y otras que eran la impronta de nuestro espíritu y nuestro sino y cristalizaron en su mezcla de bravura y nobleza, en su humildad y ternura para el niño o para el enemigo, en su incapacidad para la violencia destructora y la saña vandálica, y sobre todo, en su peruanísima lección de vencer sin odio y de perder con honra”.

Raúl Porras Barrenechea (Perú)

— “**E**nseñando con el diario ejemplo, que es la mejor manera como el jefe siempre puede enseñar, Grau acabó haciendo del “Huáscar” no solo el mejor barco de la marina peruana sino la espada única y el solo escudo del Perú que detuvo la invasión durante seis meses largos y ello fue porque no solo Grau tuvo coraje sino además el don de organizar y disciplinar a los suyos, la destreza para tomar la iniciativa, la exactitud para conocer y medir cada situación, el don para el mando sin los cuales la bravura mayor y los conocimientos más profundos pueden resultar estériles”.

Jorge Basadre (Perú)

— “**L**a pérdida de mayor dolor y trascendencia que en aquel torneo de guerra tuvo el Perú y lamentó sinceramente con justicia Chile, fue la del noble capitán (Grau), que había sido el más asiduo y el más esforzado adversario de nuestras armas, pero que no había consentido jamás en mancharse con un acto de cobardía, menos aun con una sombra de inhumanidad”.

Benjamín Vicuña Mackenna (Chile)

— “**L**a figura de Grau en esta guerra es un monumento a la historia de América. Grau es honra y gloria del Perú y del género humano. Su ejemplo es una fuente de elevación, de energías, de grandes y supremos pensamientos y estímulos. Su herencia es patrimonio de la raza americana”.

Jacinto López (Venezuela)

— “**H**umano hasta el exceso, practicaba generosidades que en el fragor de la guerra concluían por sublevar nuestra cólera. Hoy mismo, al recordar la saña implacable del chileno vencedor, deploramos la exagerada clemencia de Grau en la noche de Iquique. Para comprenderle y disculparle, se necesita realizar un esfuerzo, acallar las punzadas de la herida entreabierta, ver los acontecimientos

desde mayor altura. Entonces se reconoce que no merecen llamarse grandes los tigres que matan por matar o hieren por herir, sino los hombres que hasta en el vértigo de la lucha saben economizar vidas y ahorrar dolores”.

Manuel González Prada, 1885 (Perú)

“**LA PATRIA:** Hay una tumba sin cruces en Punta Angamos. Un recuerdo de luz que un puñado de marinos erigió por siempre para gloria de su patria. Más allá del valor y de límites tangibles escribiste Almirante, una oda de nobleza que hace honor a la guerra y sombra a sus trofeos. Tu pueblo agradecido pronuncia con respeto el nombre de aquel buque de inmenso memorar: “Huáscar”.

“En el pico de tu nave fue el pabellón bicolor rojo heroico en dos campos y demanda de la paz.

“Cuando ante la realidad triste de una pérdida física, se alzan acciones de valía inmarcesible, entonces los valores del espíritu han elevado laureles que sobre las sienes de los héroes, hacen del recuerdo, oración que conforta y enseña.

“El cielo sereno supo, como el mundo, del estupor de tus andanzas y nunca el palpitar de tu gente fue más fuerte y más Perú; Grau, Almirante del “Huáscar”, el sacrificio de los peruanos de Angamos es hoy y por toda la eternidad blasón que impulsa y exige con la emulación, la grandeza de sus hijos los marinos del Perú”.

Contralmirante Fernando Casaretto Alvarado
“Los peruanos de Angamos” (Obra teatral, 1976).

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 69-223.

Informes de la prensa extranjera

New York, 1916

Título

"The Times" es un periódico británico, fundado en 1785, que cubre noticias de todo el mundo. Su edición de la guerra de 1914-1918 es especialmente notable por su cobertura de los acontecimientos en el frente occidental y oriental. Los informes de la prensa extranjera durante este período proporcionan una perspectiva única de los eventos desde el extranjero.

Herald

“No se necesita haber estado del lado del Perú en la infortunada guerra de Sud-América, para lamentar que el gallardo “Huáscar” haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era sino competencia en su manejo, ha colocado repentinamente a este buque entre los más famosos que han surcado las aguas americanas. Ninguna empresa era demasiado grande ni demasiado pequeña para él. Que mantenga su antigua reputación, ahora que se halla en otras manos, es muy dudoso, porque comandantes tan hábiles como Grau no hay muchos”.

New York, 10 de octubre de 1879.

Times

“El “Huáscar” es un buque histórico, figurando en todos los combates navales en el curso de la guerra; ha bombardeado las poblaciones de los chilenos (solo las fortificadas), perseguido y capturado los buques transportes y ha sido por varios meses el terror de la costa chilena. Al mando de un hábil y valiente oficial, y tripulado por hombres excelentes, el “Huáscar” ha sido siempre un formidable adversario”.

Londres, 10 de octubre de 1879.

Tribuna

“Grau murió, pero no ha muerto en la memoria de los argentinos el nombre de ese gran titán de los mares. “El “Huáscar”, la pesadilla de la escuadra chilena; Grau, la pesadilla de los chilenos; inseparables eran, el navío y el contralmirante. La estrella polar de Grau era la victoria y, antes de rendirse, prefería la muerte. Cruzaba por su imaginación una idea que pudiera en la práctica dar buenos resultados a sus planes y sin titubear la aceptaba, por más peligros que encontrara para realizarla. ¡A Antofagasta!... gritó un día, y se dirigió allí donde los buques chilenos se habían estacionado... En la obscuridad se deja ver un resplandor; era la alarma que cundía. El rayo de la guerra fulminaba tremendo sobre los buques chilenos y la corona de la victoria vino a posarse sobre las sienes de Grau. Hechos como este pueden citarse muchos consumados por el intrépido marino. Honor a él. ¡Gloria eterna a los vencidos de Mejillones! El pueblo argentino, que ha seguido con la simpatía más entusiasta los hechos gloriosos de Grau, quiere dedicar a su memoria el postrer tributo”.

Buenos Aires, 11 de Octubre de 1879.

Estrella de Panamá

“La noticia de la captura del “Huáscar” anunciada ayer 10, de Londres, por cable, causará dolor en muchos pechos, hasta en los que simpatizan con Chile. El denodado buquecito parecía tener vida encantada, por la impunidad con que había llevado a cabo las numerosas y arriesgadas empresas a que con frecuencia lo llevaba su valiente comandante. Por otra parte, su comandante el valeroso contralmirante Grau había obligado la admiración de todos, sin exceptuar la de los enemigos menos obcecados. No dejaba en pos de sí poblaciones indefensas incendiadas ni destruía vidas y propiedades innecesariamente; su conducta ha sido siempre la de un marino pundonoroso y la de un cumplido caballero. Puede decirse que hasta ahora el “Huáscar” ha sido el protagonista en la campaña de una y otra parte, y el único elemento de actividad en la historia de la guerra”.

Panamá, 11 de octubre de 1879.

En: *A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau*, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 262-263.

Efigie de Grau

JORGE BASADRE

Como del carbón sale el diamante, así de la negrura de esta guerra sale Grau.

La posteridad ha indultado a su generación infausta porque a ella perteneció el comandante del "Huáscar". Olvida desastres y miserias y la mira con envidia porque le vio y le admiró.

Nada es un hombre en sí y lo que él puede representar lo ponen quienes lo interpretan. Ni hombres ni hechos derivan grandeza permanente sino de su asimilación con eternas ideas de justicia, de belleza o de dignidad, con un pueblo o con una época. Hablar de Grau, es evocar una figura que lentamente va perdiendo para los peruanos su ligamen exclusivo con los acontecimientos dentro de los cuales se desenvolvió, para tomar los caracteres de un arquetipo. El Perú no lució durante la guerra de la independencia, al lado de los muchos heroísmos encomiables, un gran héroe simbólico; y las luchas intestinas republicanas están demasiado cerca para que los personajes en ellas surgidos se limpien todavía de todas las contradictorias pasiones entonces desatadas y de los intereses que de ellas se derivan. Ante Grau, en cambio, no obstante su cercanía en el tiempo y las violencias a que estuvo unido, la opinión nacional se prosterna segura y sin desacuerdos y la opinión extranjera acata este homenaje y a él se asocia con respeto evidente. Los técnicos nacionales y extranjeros admiraron desde que empezó la guerra entre el Perú y Chile al comandante del "Huáscar". Los poetas más diversos, desde los románticos o posrománticos de su hora, hasta algunos de los más jóvenes y de las más iconoclastas escuelas nuevas, lo cantan. González Prada mismo en sus páginas, a la vez marmóreas y venenosas y tan ávidas de exhibir huesos y máscaras, puso un inusitado calor de simpatía humana y orgullo patriótico, raro en tan contradictorio escritor, cuando de Grau

escribió como si estuviera grabando sus palabras. A los niños se les puede enseñar el culto de este nombre sin que de él emanen impuras influencias. Sobre un pedestal de fuego desgarradoramente patético en el que, por las culpas de unos y las faltas de otros, se iba a producir el holocausto de la Patria, aparece sencilla y serena la figura del piurano modesto que era también un cristiano viejo y un criollo auténtico.

El heroísmo es, en la mayor parte de los casos, una ola fulgurante que se alza brusca e inspirada ante la presión de un momento decisivo.

Bernard Shaw dijo que representa la única forma de lograr la fama sin tener habilidad. La gloria de Grau no es solo la del 8 de octubre. Es, muchos días y semanas y meses antes, cosa cotidiana, tarea menuda y trabajo sin cesar. Existe la versión de que, al estallar la guerra, por el efecto deletéreo de conspiraciones y revueltas, desorden administrativo y escasez económica, la disciplina de la escuadra no era la mejor que podía ser; y que los marineros criaban aves domésticas para su negocio particular en la torre del monitor. Acaso eso no fuera completamente cierto; pero sí es fidedigno que Grau tuvo que dedicar bastante tiempo a hacer ejercicios y maniobras con su gente, la mayor parte de la cual era colecticia; y es exacto también que el espolonazo del "Huáscar" a la "Esmeralda" resultó de la falta de puntería, más tarde superada. Esta es la modalidad de la obra de Grau, que recibe el más vivo elogio en la publicación técnica francesa de la época titulada el *Bulletin de la Réunion des Officiers*. Al estudiar lo que hizo, preciso es recordar con qué elementos trabajó y cabe preguntar qué hubiera sido del Perú con Grau en un barco como el "Cochrane" o el "Blanco Encalada".

Enseñando con el diario ejemplo, que es la mejor manera como el jefe siempre puede enseñar, Grau acabó haciendo del "Huáscar" no solo el mejor barco de la marina peruana sino la espada única y el solo escudo del Perú que detuvo la invasión durante seis meses largos, y ello fue porque no solo Grau tuvo coraje sino además el don de organizar y disciplinar a los suyos, la destreza para tomar la iniciativa, la exactitud para conocer y medir cada situación, el don para el mando, sin los cuales la bravura mayor y los conocimientos más profundos pueden resultar estériles.

La variedad de sus recursos fue grande, utilizando el espolón con la "Esmeralda", empleando la velocidad para esquivar al "Blanco Encalada", capturando con la "Unión" al transporte "Rímac" y enfrentándose en Antofagasta a varios barcos y a la artillería del puerto.

El heroísmo en Grau fue, así, resultado de su eficacia, parte integrante de ella, como el fuego sale del calor. No emergió, por cierto, como cosa recóndita o desapercibida para su pueblo. Con un instinto profundo sus contemporáneos vieron en él a quien iba a representarlos ante la historia, ante sus hijos, ante los hijos de sus hijos y ante la posteridad lejana. Pero conociendo así la gloria más apoteósica antes de haber muerto, como pocos hombres la han conocido, Grau no se cegó ni se embriagó.

Más allá de la vanidad y de la ilusión, diríasele resignado a los secretos y mandatos del destino, lejos de todo gesto pasajero, de toda preocupación superficial. Ni los sueños ni las veleidades de los débiles turbaron su tranquilidad taciturna. Tampoco el frenesí de los violentos, ni las angustias de los sórdidos. No corrió por egoísta impulso para cautivar a la gloria; ni, cuando ella vino, se cohibió ante ella. Nada había de inaccesible o de afectado en este paladín que acumuló hazañas con la bonachona sencillez de padre de familia que exhala en los retratos su curtido rostro de patillas negras. Al regresar a su patria después de hacer lo increíble frente a los homenajes estentóreos y a los elogios retóricos exclamó: “Yo no soy sino un pobre marino que trata de servir a su patria”. Y en otra ocasión en el banquete que le fue ofrecido en el Club Nacional dijo en un brindis: “Todo lo que puedo ofrecer en retribución de estas manifestaciones abrumadoras es que si el “Huáscar” no regresa triunfante al Callao tampoco yo regresaré”.

En un autógrafo publicado en Buenos Aires en la colección de Lagomaggiore un año antes de la guerra, había él elogiado el aporte que dentro de la civilización humana representa la marina y había propuesto que cuando la autonomía y las instituciones de nuestras Repúblicas fueran amenazadas, quedasen unificadas todas las fuerzas navales de ellas bajo el mismo pabellón, concluyendo con estas palabras que resultaron irónicas: “A la presente generación toca preparar el camino de la preponderancia americana”. Su deber fue, de pronto, matar y destruir; pero al cumplirlo supo tener una nobleza de caballero antiguo. Y así, contra las duras exigencias de la guerra y contra las recias pasiones del momento, envió con una carta admirable a doña Carmela Carvajal de Prat las reliquias dejadas por su esposo, contendor suyo; salvó a los chilenos náufragos de la “Esmeralda” y perdonó al “Matías Cousiño”; evitó la destrucción de las poblaciones inermes; desdeñó la lucha con barcos inferiores. Sobre la sangre puso luz. Se hizo grandemente temible sin cometer un solo acto ilegal o cruel. Sus victorias resultaron buenas acciones. Significando él tanto para el adversario, este no lo pudo odiar.

En pleno delirio patriótico, poco después de la muerte de Prat y antes de Angamos, pudo Vicuña Mackenna escribir en Santiago llamándole hombre formado por sí mismo, cuyos grados habían sido ganados mandando buques, cuyo nombre estaba lleno de probidad y juicio, para luego decir que era brillante piloto, hombre de valor, navegante eximio, hidalgo corazón; y para recordar, por último, que, aun careciendo de fortuna, viajó a Chile en 1878 a llevarse los restos de su padre fallecido en Valparaíso.

Por todo ello, resulta Grau tan excepcional: precisamente por haber estado formado nada más y nada menos que por las mejores y más simples virtudes que pueden pedirse a un varón cabal. Cuéntase entre ellas, por cierto, el amor a su tierra, que es ingénito en todo ser bien nacido. Igualmente, el espíritu cívico del buen ciudadano. Asimismo, la abnegación del verdadero patriota que no solo cumple su deber sino que por él se inmola cuando es necesario. Al lado de ella tuvo la modestia que, en la gente de bien, no está reñida con la altiva dignidad. Y por otra parte, encarna el dominio o maestría que todo profesional aspira a obtener en su oficio o vocación. Enlaza así las más altas cualidades castrenses, con las mejores virtudes de la vida civil. Honrado en el camarote y en la torre de comando, lo es también en el salón y en el hogar. Es buen marino y, asimismo, buen esposo. Carece de los vicios hispanoamericanos de la improvisación, el desorden, la exageración, la sensualidad, la mezquindad y de aquel otro que Bolívar señaló cuando dijo que el talento sin probidad es azote de América.

Con él en nuestra historia, tan llena de abismos y a la vez bordeada de cumbres, renace la estirpe de los hombres que hizo posible el dominio del suelo duro y áspero, la creación de un Perú legendario y la gran aventura de la Independencia del continente; la raza que justifica nuestra existencia como pueblo libre; la gente que nos dio temprano un sitio de honor en el mundo y que a veces —esperamos que equivocadamente— suele parecer extinguida o puesta de lado por la caterva vociferante y audaz de los enanos, por la desmoralización de los débiles y por el aprovecharse de los malos. Por eso, Grau expresa las potencialidades que, a pesar de todo, hay en nuestras gentes; nos da un incorruptible tesoro espiritual: hierro de heroísmo, plata de aptitud, oro de bondad. Y, como a todos los grandes de esta América para la que la historia es solo prólogo, puede ser llamado Adelantado, Fundador, Padre.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 207-210.

EL AUTÓGRAFO AMERICANO
REPÚBLICA PERUANA

1878.

La civilización debe a la Marina gran parte de su notable desarrollo; donde quiera que existe un buen puerto un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria han sido exportadas en el mundo, por medio de la navegación, y por ella las naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento común.

Una misión importante y trascendental está reservada a la Marina de nuestra República: el sostenimiento de su autonomía y de sus instituciones, cuando por principios y conveniencias aparezcan en un caso de haber formado una sola Nación, cuando una Marina respetable mantenga el pedestal de la abstracción bajo los valores más decidos; nada tendríamos entonces que temer: nuestra causa sería juzgada con la justicia que debe ser en el mundo de la civilización y tendríamos afirmado nuestro patrimonio!

Et la presente guerra no nos hace preparar el camino de la preparación de la Armada.

Miguel Grau

Callao noviembre 4 de 1877.

MIGUEL GRAU

Comandante General de Marina

Pensamiento de Grau sobre la misión de la Marina en el destino de la civilización y de la República del Perú. Publicado en el Autógrafo Americano, Colección de Lagomaggiore, Buenos Aires, 1878.

Transcripción del texto original

"La civilización debe a la marina gran parte de su notable desarrollo; dondequiera que arribe un buque lleva un germen de progreso: las ciencias, las artes, el comercio, la industria han sido esparcidos por el mundo por medio de la navegación, y por ella las naciones más separadas han estrechado sus relaciones y tienden al engrandecimiento común.

.....

Una misión importante y trascendental está reservada a la marina de nuestras Repúblicas: el sostenimiento de su autonomía y de sus instituciones, cuando por principios y conveniencias aparezcan en un caso dado formando una sola nación, cuando una marina respetable enarbolando el pabellón de la alianza haga prevalecer sus derechos; nada tendremos entonces que temer; nuestros actos serán juzgados con la justicia que debe reinar en el mundo de la civilización y habremos afianzado nuestro porvenir.

A la presente generación toca pues preparar el camino de la preponderancia Americana.

Miguel Grau

Callao Noviembre 4 de 1877.

Semblanza

En la iglesia del Sagrario de la Catedral de Lima, celebró nupcias el 12 de abril de 1867 don Miguel Grau, marino domiciliado en la calle Mogollón con doña Dolores Cavero y Núñez, dama limeña de 23 años.

Ostentaba el ya reputado oficial, el grado de capitán de fragata de la Armada Nacional. Actuaron como testigos en la ceremonia don Aurelio García y García, Manuel Ferreyros y Lizardo Montero, pundonorosos compañeros de armas del Comandante Grau, quienes componían con él, el grupo llamado “los cuatro ases de la Marina”.

Del hogar Grau Cavero nació el 21 de mayo de 1868 el primogénito Enrique, quien vivió hasta los 86 años de edad.

El 5 de marzo de 1869 nació Miguel Gregorio, el cual falleció en Chile a los 8 años cuando visitaba en compañía de su padre un buque de guerra de ese país. Era el 15 de julio de 1877 y el Comandante Grau había solicitado licencia a la Marina para viajar al sur con el fin de traer al Perú los restos de su padre don Juan Manuel Grau Berrío, quien murió el 30 de abril de 1865 en Valparaíso. A esta ciudad había sido comisionado don Juan Manuel por el presidente Antonio Pezet cuando el levantamiento de Ignacio Prado. Miguel Grau, por entonces flamante comandante de la corbeta “Unión”, no atendió los requerimientos de Pezet transmitidos por su padre y se unió a la protesta nacional contra el tratado Vivanco-Pareja.

El 3 de febrero de 1871 nació Juan Manuel Pedro Blas Óscar, el cual falleció el 31 de julio de 1939 en Lima.

El 12 de febrero de 1872 llegó al ejemplar hogar Ricardo Florencio, quien fue bautizado cuatro días después siendo su padrino el capitán de navío de la Armada chilena don Óscar Viel y Toro, amadrinándolo doña Manuela Cavero y Núñez de Viel, hermana de la esposa de Grau. En la guerra de 1879, Viel comandó la corbeta "Chacabuco". A los 27 años de edad falleció Ricardo, en circunstancias en que, culminada su profesión de ingeniero, se desplomó un puente que se estaba inaugurando el 7 de marzo de 1899 en Chanchamayo, cayendo Grau al río Seco, su cuerpo nunca fue hallado.

María Luisa, nacida el 25 de marzo de 1873 en el número 22 de la calle Lescano, tuvo la satisfacción de recibir el 21 de febrero de 1958, los despojos mortales y reliquias de su padre, traídos desde Chile por cadetes navales peruanos. Falleció el 8 de diciembre de 1973 en Lima.

Carlos Pedro nació el 30 de abril de 1874 y falleció en 1940; fue inhumado en París.

Rafael Leopoldo llegó al mundo el 17 de enero de 1876 y destacó en la política peruana. Fundó el Partido Unión Cívica con Arturo Rubio, Nicolás Valcárcel y otras personalidades de la época. Desempeñó, entre otros cargos, varias veces la Alcaldía de la Provincia Constitucional del Callao, el Ministerio de Justicia, Instrucción y Culto durante la Junta de Gobierno del Mariscal Óscar R. Benavides, y una diputación por la provincia de Cotabambas, departamento de Apurímac. A este ilustre hijo de Miguel Grau le fue enviada la espada del Héroe por el ya mencionado comandante chileno don Óscar Viel y Toro. Rafael Grau fue víctima de un atentado político en la citada provincia apurimeña, falleciendo el 4 de marzo de 1917; una de las seis provincias de Apurímac lleva el nombre Grau en memoria de don Rafael, su capital es Chuquibambilla.

Elena y Victoria, mellizas, nacieron el 21 de enero de 1877. La primera falleció antes de cumplir un año, el 24 de diciembre; la segunda murió en París el 19 de mayo de 1914, sus restos fueron conducidos a Lima, donde reposan.

Miguel, el segundo de este nombre y el último hijo en la familia Grau Cavero, nació el 23 de enero de 1879, contaba ocho meses y medio cuando su padre dio su vida por la patria en Angamos. Miguel Grau Cavero falleció el 31 de octubre de 1976.

Doña Dolores Cavero de Grau, quien era dama vinculada con familias notables de la época, sobrevivió cuarenta y siete años a su esposo. Hacia 1910 ella

vivía en la calle sexta del jirón del Tren en el balneario de Chorrillos. Falleció en 1926, cuando residía en la calle Sagástegui, Parroquia de los Huérfanos, en Lima.

Doña Dolores recibió numerosos homenajes dedicados a la memoria del Gran Almirante. Entre ellos, una espada de oro y piedras preciosas, obsequio de veinticuatro damas peruanas residentes en Europa, encargo que recibió en Lima con carta firmada por las remitentes el 10 de setiembre de 1880 en París. Esta joya, obra del famoso orfebre francés Maurice Froment se encuentra depositada en el Museo Naval del Perú. La Marina de Guerra del Perú posee réplicas de la espada, la que otorga por señalados y excepcionales servicios prestados por personas e instituciones, a su desarrollo y engrandecimiento.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, publicado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 14-15.

En la Inauguración del Monumento a Miguel Grau en Lima

JOSÉ LUIS BUSTAMANTE Y RIVERO
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Deudos del almirante Grau:
Excelentísimos señores:
Conciudadanos:

*E*xaltemos en esta ceremonia la figura de un prócer que ha ganado en la Historia la jerarquía de los hombres-símbolo. En homenaje silencioso e íntimo, el Perú le ha rendido durante más de sesenta años el culto reverente de su admiración y de su gratitud. Diríase que al alma nacional, presa del estupor de la grandeza, guardaba en lo profundo de su asombrado recogimiento la emoción de la hazaña. Hoy, el fervor de ese homenaje rebasa ya los límites de la interna devoción espiritual; ya al materializarse es este monumento, publica en bronce y en piedra el justo galardón de heroísmo y señala a las gentes de ahora y del futuro un altísimo ejemplo de inmolación por el deber.

Providencial destino es el del hombre que en el decurso de su vida logra asumir las características del héroe. Quien alcanza esa altura, no constituye solo el caso aislado en que llega a su ápice la sublimación de la virtud, sino que, como fruto de selección del medio del cual surge, es índice y medida de las posibilidades morales de un pueblo y permanente paradigma que marca a sus generaciones la meta excelsa que les es dable conseguir. En tal sentido, el heroísmo inviste un doble significado: en el campo individual, es floración de la pujanza de una personalidad; y como expresión social, alquitarado resumen de las excelencias de una raza y estímulo cimero de sus ansias de superación.

A los genios y a los héroes debe la Humanidad su trayectoria de laborioso pero constante perfeccionamiento. Luz es el genio que rasga y amplifica el horizonte de las concepciones humanas. El heroísmo es fuerza anímica, noble mixtura de idealismo y sentimiento, que desborda el rasero de las usuales actitudes y lleva a las supremas realizaciones del sacrificio deliberado y de la acción magnífica. Pero si el genio, expresión máxima de superación del talento, funciona como un don de la naturaleza que, incluso al maragen del raciocinio, intuye la verdad en instantánea clarividencia, el heroísmo se forja en las reconditeces de la personalidad por la obra paciente de una voluntad creadora que, en continuo depurarse de rastrerías y miserias, concentra su aptitud de movimientos en los dominios de lo sublime e imprime a cada uno de sus actos el sello generoso del propio renunciamiento en aras de una causa o de una idea.

Así surgen los héroes y este es el mérito de su preclara vocación histórica. Mientras el genio vive en las cumbres y orienta desde ellas la penumbra del llano, el héroe conoce la explanada sin contagiarse de mediocridad; y de escalón en escalón, aguijoneado de ideal, dándose en holocausto a un altruismo que no sabe de intereses, llamando a su servicio la energía de un carácter de férrea contextura, asciende hasta las cimas de la proeza o el martirio donde le aguarda, sin saberlo, el beso de la gloria.

Por eso es vasto el campo de en que se desarrolla el heroísmo: vasto como el escenario de las actividades del humano vivir. Hay héroes humildes y grandiosos, de hogar y de epopeya, exponentes los unos de las virtudes cívicas, los otros investidos de arrogancias marciales. Tan pronto la acción heroica se exterioriza en provecho de un semejante en desgracia, como responde a los llamados de una Patria en zozobra. Ora se lanza el héroe a la espiral de un torbellino para arrancarle la presa de una vida, ora desciende al ruedo de los circos para brindarse en roja flor de santidad. Unta la llaga del leproso con los pulpejos caritativos, o desafía la muerte por alcanzar una reivindicación. Y en cada uno de estos trances, la voluntad del héroe pone proa al peligro con la decisión imperturbable de su propia serenidad.

Miguel Grau tenía el temple de estos hombres superiores. Era el auténtico héroe del mar. Conocía la borrasca; y sus ojos, saturados de inmensidad, estaban hechos al panorama de lo infinito. Sus sueños eran anchos como las olas; y en su alma, familiarizada con el océano, solo cabía la grandeza. Aprendió desde niño la perseverancia del flujo que socava las rocas a lo largo de los milenios; y sabía que a fuerza de distancia, en la línea del horizonte, se dan la mano el mar y el firmamento como en mudo apretón de dos irreductibles soberanías. Latía su corazón al ritmo del oleaje, regular y pausado, mas presto siempre al aviso de los vientos, que lo transforma en temible instrumento de la tempestad. Jugaba con los riesgos como



Conjunto monumental dedicado al Almirante Miguel Grau, obra del escultor español Victorio Macho. En Lima, Plaza Grau.

las ondas con la barca diminuta y endeble; y era parco en sus iras, a la manera de las aguas, que tras la tormenta breve, dan paz al navegante bajo la caricia del sol.

Allí, en el mar le sorprendió la guerra. Su nave era pequeña, pero indomable su coraje. Aceptó el reto del destino con flemma de espartano. El "Huáscar" se hizo relámpago bajo el impulso de su audacia. La campaña, eficaz y ágil, se multiplicaba en proezas. Con esguinces de anguila, el monitor fantasma esquivaba el acecho de sus perseguidores. De vez en vez, el encuentro certero o inevitable. Aquí y allá, a lo largo de la costa, los puertos indefensos a los cuales llevaba noblemente una limosna de esperanza. Luego otra vez la correría incansable y cautelosa. Fugas y ataques, éxitos y averías. Y, por fin, la apoteosis: un combate de épica bravura; estruendo de metrallas y horror de carnicería; un barco malherido, como pavesa humeante sobre las aguas rojas; nimbado el rostro de majestad olímpica, un hombre que sucumbe sobre el puente de mando; y una puerta que se abre en la ruta de la inmortalidad. Después de nuevo la sangre y la metralla; una sucesión de valientes que reemplazan al mártir en la conducción de la pelea; más tarde, la agonía de la nave; el agua que penetra por las válvulas en sus entrañas rotas; el áspero clamor del abordaje; un adversario hidalgo que se descubre ante la tragedia; y un pabellón al tope que aún flota piadosamente sobre el rimero de muertos, en el vasto silencio del mar...

Almirante:

La dimensión de vuestra hazaña se ha agrandado en el tiempo. En la lejana perspectiva es Angamos un símbolo de gigantes contornos y de perennes enseñanzas. Allí tuvo su triunfo el poder del espíritu sobre la mezquindad de la materia. Disponíais de medios limitados y frágiles; mas vuestro aliento supo darles eficacia y grandeza. Vuestra nave minúscula ha crecido, Almirante; y hay un sutil poder de fuego que envidian los cañones en el silencio austero de sus cubiertas desmanteladas: No fue infructuoso vuestro sacrificio ni un vano gesto de inmolación de quienes con vos cayeron en la brega; vuestras sombras augustas presiden nuestros mares; y hay un altar para vuestro busto en cada nave de nuestra flota, y un rincón de emoción en cada pecho de nuestros marinos. La Armada del Perú cifra su orgullo en vuestra memoria; y la Nación, espiritualmente congregada al pie de este monumento, os dice con acento de estremecida gratitud:

¡Gloria a Vos, Almirante!

Lima, 28 de octubre 1946

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, editado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984. pp. 199-204.

El santuario amoroso del héroe en la hora de Angamos

EDGARDO REBAGLIATI

Si no fuera porque la derrota de la guerra del 79 lleva en el recuento de sus héroes y en el expurgo de sus hazañas lenitivo eficaz y resignación honrosa, qué tristes, qué desconsoladoramente amargas serían las páginas de aquel lúgubre párrafo de nuestra historia. Si Grau no hubiese perecido sobre la torre de comando del "Huáscar" en cuyo centro se erguía audaz y dominador como la propia Fama, si Bolognesi no hubiese hallado sepulcro duro y glorioso sobre el Morro, si Alfonso Ugarte no hubiese rodado como figura de un Mito antiguo al abismo tremante, si Leoncio Prado no hubiese asumido ante el castigo expiatorio de su gloria la actitud fría de un dios griego, hoy leeríamos con temblor cobarde el relato de esa pesadilla guerrera. Ellos son el reverso de la trágica medalla de ese ominoso capítulo de nuestra vida libre. Y así como el agua lustral lava del pecado de origen, el sacrificio de esos héroes y de todos los que cayeron en los desiguales combates y en las nefastas batallas da fulgor epopéyico al fracaso. Su muerte fue lábaro del horror de la mutilación y día vendrá en que sea bandera de la grande, la inmensa, la incontenible redención.

Ayer fue el aniversario de Angamos, y al cotejo de la fecha llena de recuerdos de grandeza y de audacia sin horizontes, el espíritu nacional ha vibrado con un solo latido y con un solo corazón. La figura apuesta del viejo Almirante de las redondas patillas negras ha surgido del viejo arcón de la Historia y ha venido a situarse en el trajín bullicioso del día. Su nombre, el pormenor de sus correrías, sus hazañas de nelsoniano fulgor, sus gestos de espléndida generosidad, todo cuanto a él pudiera referirse ha saltado los muros pétreos del tiempo para estar presentes en la hora que pasa y en el comentario del momento. En estos dos minutos de silencio

que la autoridad dispuso y que el país pedía, ha pasado la sombra del viejo marino suprahumano. Él iba por delante como en ese cuadro en que Napoleón sobre las nubes y las sombras va a la cabeza de sus legiones. Detrás venían Elías Aguirre, Manuel Carbajal, José Melitón Rodríguez, Enrique Palacios, cuantos lo siguieron en la ruta árida pero gallarda del sacrificio.

Angamos duró unas cuantas horas pero el heroísmo de Grau y la captura del “Huáscar” continuarán miríadas de siglos, dentro de nuestro hogar y fuera de él. De mano de todos los grandes héroes que desde Troya, las guerras púnicas y la odisea napoleónica amontona el correr del tiempo. Grau paseará su continente grato por todas partes y por todas las comarcas, como en las palabras de San Mateo, el evangelista.

En el día del patriótico rumor de la jornada de Angamos, yo he querido singularizar el recuerdo de la portentosa efemérides. He buscado asilo que fuera nido tibio del recuerdo del héroe y lo he encontrado bajo el techo perfumado de leyenda de la casa en que fina sus días la viuda del Almirante. Allí guardados en un relicario familiar están los trofeos del marino insigne. Está la espada de oro y brillantes que las damas peruanas de Francia le obsequiaron como premio a sus sorprendentes correrías marinas, están las medallas que de innumerables ciudades le remitieron con amorosa devoción admirativa, están los anteojos que alguna vez calaron sus pupilas para avizorar en el mar la huella borrosa y negra de las chimeneas enemigas, están los álbumes en que firmas selectas de la América y corazones enardecidos le enviaban a manera de estimulantes abrazos por encima de las distancias, están sus retratos y están todos sus añorantes artilugios. Y para que la escena evocadora sea cabal está la viuda, la que compartió el tálamo con él, la que veló su sueño, la que escuchó su aliento, la que acarició sus cabellos y lo reconfortó en las breves y ligeras horas de tregua.

Doña Dolores Cavero tiene el noble sello distintivo de las augustas damas patricias. El peso de los años no encorva todavía su figura prócer ni descompone la brillantez de su cerebro. Va y viene por la estancia en donde mi visita se desliza, con desenvoltura juvenil. Cita episodios y determina fechas y nombres con sorprendente exactitud. Es amable, le retoza el espíritu y al observar su indiferente majestad y constatar su bondadoso interior brota arrulladora la idea de sus amores con el Almirante.

— ¿Era de buen genio el héroe?, se me ocurre preguntarle a guisa de iniciación conversadora.

- Un hombre fino como pocos. Dulce, suave, nunca lo vi descomponerse ni poner en la casa la nota grave de su desagrado. Pero, eso sí, en su barco era tremendo. La disciplina había de cumplirse a toda costa.
- ¿En qué época fue su boda?
- El año 1867. El matrimonio se efectuó en Lima en una casa de la calle de Belén.
- ¿Qué graduación tenía entonces?
- Era capitán de navío.
- ¿Y usted recuerda sus conversaciones íntimas a raíz de la guerra?
- Él me decía que la causa del Perú no tenía muchas probabilidades de salir triunfante.
- Cuando salió del Callao a sus extraordinarias y fabulosas correrías por el sur, ¿no le daba a entender el temor de la caída?
- Él repetía siempre que los pocos buques nuestros no podrían nunca sostener un combate con los blindados chilenos. Del “Huáscar” decía que era un insignificante buquecito.
- Y sin embargo con esa nave insignificante asombró al mundo con sus proezas.
- Pero murió en Angamos y se perdió con su muerte y la captura del “Huáscar” la última esperanza nuestra en la marina peruana.
- Antes de marchar a su último viaje ¿no dio el Almirante señal de comprender la gravedad del peligro que corría?
- Miguel sabía que la muerte iba tras de su buque y me acuerdo que antes de su postrera salida del Callao se confesó, arregló todos sus asuntos y me entregó una carta cerrada y tomándome la promesa de abrirla solo en el caso de que dejara de existir.

- ¿Y esa carta?
- Como él lo quiso solo fue abierta al confirmarse la noticia de su caída en el combate.
- ¿Pudiera mostrarme ese precioso documento?
- En ella solo había disposiciones de carácter familiar y poco interesantes, por lo mismo para los extraños.
- ¿Cómo y cuándo supo usted la muerte del almirante?
- La primera noticia la recibí en mi casa de la calle de Lezcano por intermedio de Carlos Elías. Al principio solo se me dijo que estaba herido y poco después un ayudante del general La Puerta me informó oficialmente en nombre del gobierno de la desaparición de mi esposo.
- El día de la triste noticia... ¿quiénes estaban a su lado?
- Mis hijos, mi madre y una hermana de Miguel.
- ¿Recibiría Ud. expresiones de condolencia de muchas partes?
- Fueron tantas que no podría recordarlas. Venían las tarjetas de pésame de la república y del extranjero. Recibí álbumes, medallas, diversas demostraciones de adhesión a mi duelo.
- Y de reverencia a la gloria del héroe.
- Es cierto porque todos me hablaban de él y de su heroísmo.
- Cuando lo nombraron almirante de nuestra pequeña flota ¿se envaneció el bravo marino?
- El era muy modesto y más discreto. Jamás quiso poner al tope de su nave la insignia de Almirante, ni aceptó usar el uniforme que le correspondía. Mi madre le obsequió una gorra cuya ornamentación respondía a su rango y él la dejó en Lima. Alguien le habló de la conveniencia de enarbolar en el "Huáscar" su insignia pero él rechazó la idea porque juzgaba sin



Doña Dolores Cavero de Grau, al final de su vida. 1925.



Fotografía de Grau joven,
la cual siempre llevó consigo doña Dolores.

importancia ese detalle y porque le parecía infamante que llegado el caso de hallarse el monitor frente a la escuadra de los blindados chilenos no pudiese empeñar, por su inferioridad, combate, igual y victorioso.

- ¿No le contaba el almirante cuando regresaba de sus correrías algunos detalles de ellas?
- Sí, con minuciosidad.
- ¿La relató el combate con la “Esmeralda”?
- Me refirió todo el episodio de esa refriega desde que ambas naves se pusieron a la vista hasta que, espolonada, se hundió en el abismo la “Esmeralda”.
- ¿Qué dijo de Pratt?
- Que al verlo caer sobre la cubierta del “Huáscar” descendió presuroso de la torre de comando pero que en el entrevero de la lucha no pudo llegar a él con la presteza deseada y solo tarde cuando uno de los tripulantes del barco acababa de victimarlo. Grau tomó la espada y algunas prendas de Pratt y poco después junto con una carta las hizo poner en las manos de su viuda.
- ¿Conserva Ud. copia de esa carta?
- De la de Grau y de la contestación de aquella dama, señora Carmela Carbajal de Pratt.
- Pero ¿pudo el almirante quedarse a guisa de trofeo con la espada del vencido?
- También pudo dejar sucumbir en el mar a los naufragos de la “Esmeralda” y si tal cosa no hizo y si devolvió aquella espada que le pertenecía fue porque a su noble corazón le repugnaba el mal y le atraía la generosa esplendidez.
- ¡Qué hombre aquel señora!

- Admírese usted más. No solo salvó a los náufragos y cubrió sus cuerpos desnudos. También los recomendó a su amigo Aza que fue quien recibió a los vencidos cuando se les internó en la sierra.
- ¿Quisiera usted permitir a **Mundial** publicar aquellas cartas?
- ¡Oh! Sí. Con el mayor placer.

Sus manos delgadas y breves envuelven ambos documentos y los ponen en las mías. De pie me despido y al franquear la puerta del dorado salón reparo en uno de sus ángulos en un soberbio retrato del almirante que ocupa casi todo el alto de la pared. Al verlo, pregunto:

- ¿Es bueno por el parecido, ya que no por la calidad que se proclama sola, este retrato?
- Es Miguel tal como era.
- Pero este retrato lo muestra con las insignias de Almirante?
- Fueron cosas del pintor porque Grau no se vistió nunca así.

En el umbral la despedida se consuma. En la casa queda la ilustre dama rodeada de la amorosa memoria del héroe. Yo en la calle olvido el pasado y miro inquieto al presente y al ir camino de mi buhardilla periodística pienso con dolor, con angustia, con ira mal reprimida en que aún espera el Héroe de Angamos el monumento que dé fe de la gratitud de su pueblo, el monumento que tenga la grandeza correlativa a sus hazañas, el monumento que perennizando la memoria del estupendo marino exalte a la raza en cuyos senos bebió la vida.

En: **Mundial**. Año VI, N° 278. Lima, 9 de octubre de 1925.

*Dotacion del glorioso monitor
“Huáscar”
8 de octubre de 1879*

ESTADO MAYOR

Comandante General de la 1ra. División Naval, Contralmirante don Miguel Grau, Comandante del Monitor.

Secretario: Capitán de Fragata Graduado, don Manuel M. Carvajal
Comandante de las Guarniciones, Sargento Mayor José M. Ugarteche.

OFICIALES DE GUERRA

Segundo Comandante: Capitán de Corbeta don Elías Aguirre

Teniente Primero, don Diego Ferré

Teniente Primero, graduado, don Pedro Gárezon

Teniente Primero, graduado, don José M. Rodríguez

Teniente Segundo, don Enrique Palacios

Teniente Segundo, graduado, don Gervasio Santillana

Teniente Segundo, graduado, don Fermín Díez Canseco

Alférez de Fragata, don Ricardo Herrera

Capitán graduado de Infantería, don Mariano Bustamante

Capitán de la Columna “Constitución”, don Manuel Arellano

OFICIALES MAYORES

Cirujano Mayor, doctor don Santiago Távara
Cirujano de 1ra. Clase, doctor don Felipe M. Rotalde
Contador, Juan Alfaro
Practicante de Medicina, don José I. Canales

ASPIRANTES DE MARINA

Carlos B. Tizón, Federico Sotomayor, Manuel Elías Bonnema-
ison, Conrado Villavicencio, Manuel Villar, Domingo Valle Riestra,
Daniel S. Rivera, Brener E. Bueno.

MAQUINISTAS

Primero, Tomás Juan Wilkins, Samuel Mac Mahon
Segundo, Tomás W. Hughes
Tercero, Ricardo Trennemann
Cuarto, Henry Lewer, Ernesto Molina, Archibald M. Callum
Ayudante de Máquina, Augusto Matheus

OFICIALES DE MAR

Primer Contramaestre, Nicolás Dueñas
Primer Condestable, Charles Mc Carthy
Primer Condestable, Williams Leonard
Segundo Condestable, José Celedón
Buzo, José Hilario Morales
Primeros guardianes, Tiburcio Ríos, Federico Noguera, Andrés
Romano.
Segundo guardián, Francisco Sena
Primer carpintero, Luis Landa
Segundo carpintero, Ignacio Martínez, Etesse Yeves
Primer calafate, José del C. Gómez
Herrero, Williams Michel

Maestro de Víveres, Manuel Mejía
Despensero, Rafael Hurtado
Cocinero de segunda cámara, José Salas
Cocinero de equipaje, Eduardo Ford
Mayordomo de segunda cámara, Manuel Pineda
Bocafragua, Ramón Tejada
Cabo de Luces, Andrés Riglos
Farmacéutico, José Flórez

ARTILLEROS DE PREFERENCIA CONTRATADOS

James Anderson, Jorge Mathison, Robert Rundle, Francisco M. Maze, Alfredo Strund, Atanacio Bayosopolos, Manuel Georgiades, Williams Burns, John Grand, Manuel Panay, Eduardo Price, George Harris, Albert Avenell, Eduardo Perry, Michel Murphi, Henri Otto, John Baker, Daniel Mc Carthy, John Devine, George Smith, James Dobins, Federico Meiggs, Charles Bex, John Dunnet, Alberto Huerta, Samuel Varnisch.

ARTILLEROS DE PREFERENCIA

Atanacio Calojeras, Tomás Proaño, José Gómez, Francisco Spiel, José del C. Hernández, Julio Felipe, Julio Pablo, John Henry Hill, John Price, Enrique Verguesse, Álvaro Trelles, Gregorio Cabezudo, John Lumby, James Ward, Eleodoro Dávila, Ángel Quesquén, Henry Smith, Tomás Salazar, Faustino Colán, Juan Chunga.

MARINEROS

Aniceto Rivas, Pedro Unánue, Máximo Rentería, Nicolás Bonilla, José Suárez, Santos Beltrán, Pedro Rodríguez, José Velásquez, Aparicio Robles, Juan Manuel Cruz, Mercedes Carrasco, José Félix Torres, Andrés Araujo, Jacinto Medina, Manuel Maldonado, Tomás Esteves, Mariano Portales, Lorenzo Villarosa, Feliciano Gonzales, Tomás Godos, Anselmo Cambas, José Aniceto, Manuel Piminchumo, Francisco Cáceres, Ventura Díaz, Nicolás Pérez, Alcides Gutiérrez, José Valdivia, Juan García, Manuel Ucaflan, Juan Aguirre, José Calvo, Williams Mc Carthy.

GRUMETES

Francisco Aguilar, Dámaso León, Arturo Masías, Alberto Medina, Miguel Valcárcel, Basilio Rocavado, José Mantilla, Manuel Fianco, Williams Norris, Saturnino Megía, José S. Contreras, Juan Sifuentes, Lizardo Eizaguirre, Francisco Arciniega.

CABOS DE FOGONEROS

James Mc Carthy, John Johnson, Adolfo Mayer, Charles Stevenson, John Richardson.

FOGONEROS

Alexandre Monroe, Eduardo Graham, Gregorio Alzamora, Ramón Galicia, Carmen Vásquez, Tomás Furton, Lino Urjas, Andrés Mc Cali, Isidro Alcívar, Manuel Verdesoto, Joseph Chambers, John Donovan, Apolinario Salazar, Bruno Gómez, John Kaley, Manuel Balvino, José Guerra, George Williamson, John Boom.

CARBONEROS

Alexandre Flenton, José Morales, Toribio Astudillo, Juan Dávila, Nieves Espinoza, Cipriano Gómez, Williams Martín, José Vallesillas, Gabino Noé, Manuel Huamanchumo.

“COLUMNA CONSTITUCIÓN”

Soldados: Segundo Calderón, Basilio Chávez, José Menchola, Quiterio Gallardo, José Cortez, Juan Chunga, Modesto Ruidias, Clemente Luna, José Estrada, José Rivera, Juan Villareal, Vicente Jiménez, Isidro Orué, Manuel Águila, Isidro Quiroz, Eusebio Gómez, Darío San Jinez.

GUARNICION DEL BATALLÓN AYACUCHO N° 3

Sargento 1°, Francisco Retes; id. Segundo, Miguel Salazar; id. Apolinario Galiano; id. Silverio Chuquiconsa. Cabo Primero, Justo Payva; id. Manuel López; id. Segundo, José M. Esteban; id. Anacleto Alarcón; id. Fidel Calvo; Corneta, José Vargas; Tambor, Agustín Salas.

SOLDADOS

Mariano Unga, Fidel Talavera, Pedro Zevallos, Benito Fernández, Hipólito Beltrán, Guillermo Barrios, José Calderón, Celestino Valdivia, Tomás Flores, Mariano Zegarra, Pablo Soto, Mariano Vilcahuamán, Manuel Borja, Víctor Vargas, Ambrosio Fernández, Narciso Castillo, Francisco Gutiérrez, Faustino Falconí.

En: *A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau*, editado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 351-354.

DECLARATION OF INTEREST

I, the undersigned, being a duly qualified and licensed physician, do hereby certify that the following is a true and correct copy of the original as the same appears in the records of the Board of Health of the City of New York, and that the same has been compared with the original and found to be a true and correct copy of the original as the same appears in the records of the Board of Health of the City of New York.

STATE OF NEW YORK

County of _____

I, _____, being a duly qualified and licensed physician, do hereby certify that the following is a true and correct copy of the original as the same appears in the records of the Board of Health of the City of New York, and that the same has been compared with the original and found to be a true and correct copy of the original as the same appears in the records of the Board of Health of the City of New York.

NOTARY PUBLIC

My commission expires on _____

Subscribed and sworn to before me this _____ day of _____, 19____.

Notary Public for the State of New York

La foja de servicios del contralmirante don Miguel Grau Seminario

El Contra Almirante de la Armada Nacional Dn. Miguel Grau Seminario; su país Piura donde nació el 27 de Julio de 1834; sus padres, Dn. Manuel Grau y Berrío y Doña Luisa Seminario y del Castillo; su estado civil, casado con Doña Dolores Cavero y Núñez, el 12 de Abril de 1867; su edad 45 años; sus servicios y circunstancias, las que se expresan:

CLASES Y FECHA EN QUE LAS OBTUVO	DÍAS	MES	AÑO
Guardiamarina	14	Marzo	1854
Alférez de Fragata	4	Marzo	1856
Teniente Segundo	11	Setiembre	1863
Teniente Primero Graduado	4	Diciembre	1863
Teniente Primero Efectivo	8	Enero	1864
Capitán de Corbeta	31	Marzo	1865
Capitán de Fragata	22	Julio	1865
Capitán de Navío Graduado	25	Julio	1868
Capitán de Navío Efectivo	23	Abril	1873
Contra Almirante	26	Agosto	1879

TIEMPO QUE HA SERVIDO EN CADA CLASE	AÑOS	MESES	DÍAS
De Guardiamarina	1	11	20
De Alférez de Fragata	7	6	7
De Teniente Segundo		2	23
De Teniente Primero Graduado		1	4
De Teniente Primero Efectivo	1	2	25
De Capitán de Corbeta		3	21
De Capitán de Fragata	5		3
De Capitán de Navío Graduado	4	3	28
De Capitán de Navío Efectivo	1	4	17
Total de servicios desde el 14 de Marzo de 1854 hasta el 26 de Agosto de 1 879	25	5	12

En su juventud, antes de ingresar a la Marina de Guerra del Perú, navegó por todos los mares, en buques de diferentes banderas.

BUQUES Y EMPLEOS EN QUE HA SERVIDO	AÑOS	MESES	DÍAS
En el vapor de guerra "Rímac"		6	18
En el pailebot de guerra "Vigilante"		10	24
En el vapor de guerra "Ucayali"		4	12
En la fragata "Apurímac" y separado del servicio; época abonable por la ley de repa- ración de 11 de Abril de 1861	5	3	3
Navegando con licencia en buques mercantes; tiempo abonable por Resolución Suprema de R.S. de 22 de Octubre de 1869	2	4	29
Llamado al servicio y Segundo Comandante del vapor "Gral. Lerzundi"		4	2
En Europa y al mando de la corbeta "Unión" Enjuiciado por la cuestión Tucker	2	6	11
Absuelto y navegando en buques mercantes, por segunda vez con licencia; época que le es de abono por la citada Resolución de 22 de Oct: de 1869		11	20
Comandante del monitor "Huáscar"	8	6	4

En las Cámaras Legislativas como diputado por Paita		6	6
Agregado al Departamento de Marina			21
Vocal de la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales		2	12
Comandante General de Marina	1	1	24
En las Cámaras Legislativas como diputado por Paita		6	28
Agregado al Ministerio de Guerra y Marina		1	17
Comandante del "Huáscar" y de la Primera División Naval.....		4	23
Servicios naturales — Total:	25	5	12
Abono por la campaña y el combate de Abtao, el 7 de Febrero de 1866 contra la Escuadra Española	1	6	
	Total:	26	11 12

CAMPAÑAS Y ACCIONES DE GUERRA EN QUE HA ACTUADO

Hizo la campaña contra la Escuadra Española en el año de 1866 al mando de la corbeta de guerra "Unión" y bajo las órdenes del Comandante en Jefe de la División Naval de Operaciones del Perú, Sr. capitán de navío graduado, Dn. Manuel Villar. Asistió al combate de Abtao el 7 de Febrero de 1866, contra la Escuadra Española, estando al mando de la corbeta de guerra "Unión".

Hizo la Campaña Naval contra Chile en la guerra de 1879: Primer Combate de Iquique; Primer Combate de Antofagasta; Segundo Combate de Iquique; Operaciones contra el litoral chileno; Segundo Combate de Antofagasta; Captura del "Rímac"; Bombardeó los objetivos y localidades enemigas fortificadas y murió el 8 de Octubre como Comandante de la Primera División Naval y Comandante del monitor "Huáscar", en el Combate de Angamos.

Fuente: Museo Naval del Perú.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, editado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 347-349.

*Homenaje del gabinete
chileno a la memoria del
contralmirante Grau*

Despacho oficial remitido al Comandante de la Escuadra

Santiago, Octubre 8 de 1879.

Según la relación de Ud. el almirante Grau ha muerto valientemente en el combate.

Cuide Ud. que su cadáver sea dignamente sepultado de manera que jamás se dude de su autenticidad.

Será devuelto al Perú cuando lo reclame.

El pueblo, obedeciendo a sus tradiciones, se hace un deber en prestar homenaje al valor y a la honradez.

Preste Ud. cuidadosa atención a los heridos y prisioneros enemigos.

—Domingo Santa María. — M.L. Amunátegui. — Augusto Matte. — J.A. Gandarillas

En: *A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau*, editado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, p. 341.

Proclama del director de la Guerra, general Prado a la Nación y al Ejército Aliado

*E*l “Huáscar” ha sucumbido heroicamente después de una carrera de proezas.

Ha llenado con sus hechos la América y el Orbe y ha terminado sus brillantes horas con una acción que consignará la historia entre las más grandes hazañas.

Cada latido del corazón de los héroes que lo tripulaban era un juramento de vencer o morir, y lo han cumplido muriendo.

Ante dos blindados excesivamente superiores y tres buques más, el “Huáscar” solo, tenía que perecer, y ha perecido llenando de gloria a su Patria. El triunfo en verdad, es nuestro, honra y gloria hemos ganado nosotros, un casco destruido ha tomado el enemigo.

Como los del “Huáscar” son nuestros marinos y soldados; no piensan en la pérdida de una nave, sino en la Patria que defienden y en vengar la sangre de sus hermanos.

Si bien es un revés la pérdida de una nave, no debemos extrañarlo porque los reveses son naturales en la guerra y lejos de abatir fortifican el valor y estimulan el patriotismo.

El heroico contralmirante y sus denodados compañeros han demostrado en este encuentro, que el Perú, más que un frágil barco, fía en el valor incontrastable de sus hijos.

Iremos a levantar un monumento allí mismo donde ha regado con su sangre el cimiento de su imperecedera gloria.

Bolivia, nuestra aliada, contempla satisfecha el sublime arrojo de nuestros marinos, y sus matronas habían enviado a nuestro ilustre almirante el lábaro de su destino que le imponía vencer o morir.

Con este sacrificio la Alianza se estrecha aún más y dos naciones pelean unidas no solo por sus derechos, sino por vengar a sus defensores.

¡Marinos! –Vosotros no necesitabais del ejemplo de vuestro valiente contralmirante; pero si a él le cupo el ofrecéroslo, ninguno de vosotros podrá opacar el lustre con que ha hecho brillar vuestra carrera.

¡Soldados! –El mar no es por ahora nuestro; pero desde Ayacucho, habéis aprendido cual es por tierra el “paso de vencedores”.

¡Grau y sus compañeros! Anegada en llanto la Patria os bendice. ¡Felices vosotros que encontrasteis la inmortalidad al terminar la vida! Felices vosotros que os habéis hecho dignos de la admiración y gratitud nacional.

¡Bolivianos y Peruanos, Soldados y Marinos! – ¿Quién de vosotros no querrá ser como Grau?

Mariano Ignacio Prado
Arica, 14 de octubre de 1879

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, editado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 341-342.

Repatriación de los restos del Almirante Grau y traslado a la Cripta de la Escuela Naval del Perú

CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO

21 de marzo de 1958, estamos gozando de los últimos días de un verano que se bate en retirada, haciendo uso de la playa, del juego que a este mes le corresponde, los patines, Winchester con ruedas de acero, época en que aún no existía la televisión, la cual recién llegaría a finales del año 59, las clases prontas a empezar, en lo que para mí significaría la tan ansiada despedida del colegio.

Sin embargo, este es un día muy especial, que quedará grabado en las páginas de la historia para siempre, y que posiblemente enrumbará más de una vocación; es un día que generó inquietudes que se tradujeron preguntas, y estas nos llevaron a consultar todo aquello que normalmente los programas escolares no cubrían, en busca de respuestas, y las respuestas para hallarlas nos introdujeron en un mundo que desde esa época me apasiona, me refiero al mundo de la historia.

Desde hace varios días se viene anunciando por radio la repatriación desde Chile de las reliquias del almirante Miguel Grau, las cuales se encontraban guardadas en el Museo de Santiago.

Las reliquias consistían en un fragmento de hueso, de la tibia, de aproximadamente seis centímetros de longitud, un escapulario –detente– en forma de corazón, y otro escapulario forrado en azul, charreteras, lazo de una corona y una un libro (North Atlantic); las cuales fueron entregadas a la comisión que para tal fin viajó a Chile, la cual estuvo presidida por el contralmirante Florencio Teixeira Vela e integrada por el contralmirante Juan Francisco Torres Matos, los

capitanes de navío Alejandro Martínez y Alberto Zapatero, y seis cadetes de la Escuela Naval, entre los que se encontraba en ese momento el entonces cadete Fernando Grau Umlauff, bisnieto del héroe.

El presidente de Chile, don Carlos Ibáñez del Campo, al hacer entrega de las reliquias al embajador peruano en Chile, expresó lo siguiente: “Señor Embajador: los chilenos han rendido siempre una respetuosa veneración a las reliquias del Almirante don Miguel Grau. Han visto en ellas los vestigios de una existencia patriótica y heroica. Son huellas que trazan simbólicamente la recia figura del héroe peruano... Os hago entrega de esas reliquias que fueron guardadas por Chile con piadoso respeto y admirada veneración”.

Las reliquias arribaron al aeropuerto internacional de Limatambo, ubicado en la actual urbanización Corpac, en un avión de Transportes Aéreos Militares, la antigua TAM, de donde desembarcaron a las 16:00 horas de ese 21 de marzo de 1958. A dicha hora se guardó un minuto de silencio en toda la República, rindiéndosele posteriormente los honores militares correspondientes por los cadetes de la Escuela Naval del Perú y por cadetes de la Escuela Militar, de la de Aeronáutica y de la de Policía. El presidente de la República don Manuel Prado Ugarteche, acompañado por doña María Luisa Grau Caveró, hija del héroe, y don Manuel Elías Bonnemaïson, guardiamarina sobreviviente del combate de Angamos, encabezaban la comitiva compuesta por los presidentes de las cámaras legislativas, autoridades políticas, civiles, navales, militares, religiosas, diplomáticas, así como por delegaciones patrióticas y culturales, y una gran multitud enfervorizada ante tan magno evento.

El señor presidente en una parte de su discurso manifestó: “La figura de nuestro ínclito Almirante, personifica una de las glorias legítimas que enaltecen no solo nuestros anales y los de América, sino del mundo entero. Su vida y sacrificio son paradigmas de caballeridad y abnegación”.

Posteriormente, en un vehículo de comando especialmente acondicionado, los restos fueron transportados hasta La Punta, para ser depositados en un salón del edificio de la antigua Escuela Naval.

Sin embargo, revisando la historia, encontramos que el 13 de julio de 1890 ya habían sido repatriados los restos del Almirante Grau. En efecto, siendo presidente de la República el general Andrés Avelino Cáceres, se expide un decreto supremo que ordena la repatriación de los restos del Almirante Grau y sus heroicos

compañeros, para ser depositados en un mausoleo erigido a nombre de la Nación.

Para tal fin zarpa el 15 de junio a bordo del crucero "Lima", presidiendo la comisión, el capitán de navío don Melitón Carvajal, quien fuera subordinado, compañero, y amigo de Grau en el Huáscar, acompañado por el capitán de fragata don Pedro Gárezon, el último jefe del "Huáscar" en Angamos.

El pueblo peruano, que se sentía en deuda con sus marinos en plena guerra, al no tener cómo pagarles su sacrificio, y viendo que había una relación entre el movimiento, el brío y las sonrisas que generaba el baile de la "zamacueca" y el de los buques, la bravura de sus marinos y la sonrisa con que enfrentaban la muerte, la bautizó como "marinera". De entre ellas nos viene a recuerdo parte de la estrofa de una de las cautivas, compuesta después del inmortal combate, cuando el "Lima" zarpó con los restos de Grau, y dice así:

Ya salió el Crucero "Lima"
Todo cubierto de luto
Recorriendo aguas chilenas,
En busca de Miguel Grau.
.....
Miguel Grau el valiente peruano,
Con su "Huáscar" se inmortalizó.
Si en Lima por mí preguntan,
Díganles que preso estoy,
Y al que quiera rescatarme,
Que en Santiago de Chile estoy.

Rememoremos que en su memorando del 4 de setiembre de 1890, el teniente primero Pedro Gárezon relata la forma como fueron encontrados los restos del almirante: "Rebuscando los escombros dentro de la torre encontré, confundido con las astillas de madera y pedazos de fierro, que ahí existían, al lado de estribor y como a la altura de un metro, un trozo de pierna blanca y velluda, solo desde la mitad de la pantorrilla al pie, la que por la situación de los dedos determiné que correspondía a la pierna derecha".

Posteriormente certifica la pertenencia de tales restos a Grau, primero por el tiempo que llevaba sirviendo con él, cinco años, y lo conocía bastante y, segundo, porque en la torre del comandante solo estaban el Almirante y su ayudante el teniente Ferré, y el cuerpo de este último había sido hallado completo.

Los restos fueron guardados en una caja con una cruz de madera y con la siguiente inscripción:

MIGUEL GRAU
Huáscar, 8 de octubre 1879
En paz descanse

El capitán de fragata Óscar Viel, comandante de la corbeta chilena "Chacabuco", concuñado y compadre de Grau, casado con Manuela Cabero, solicitó a su gobierno autorización para trasladar los restos de Grau al mausoleo de la familia Viel en Santiago, lo que le fue concedido, realizándose tal hecho el 26 de octubre del citado año.

El 27 de junio de 1890, se exhumaron los restos de Grau y se colocaron en una urna de ébano adornada con una cruz de plata, la que fue depositada en un carruaje, para ser transportada en el ferrocarril de Santiago a Valparaíso. Al entregar las cenizas, el ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don Juan Mackenna, se refirió a nuestro héroe de la siguiente manera: "Fue un soldado que hasta el fin supo cumplir religiosamente su consigna y, en los sacrificios que hizo por su patria demostraba su amor al deber y la nobleza de su alma"; finalizando su discurso con esta frase: "Señor ministro del Perú: Chile os entrega y se despide con dolor de estos gloriosos restos que ha sabido custodiar con cariño y con respeto". A su turno, nuestro representante diplomático en Santiago, luego de agradecer a la familia Viel la piadosa sepultura de las cenizas del Almirante Grau, manifestó lo siguiente: "Al llevar estas reliquias queridas del valeroso marino, que sucumbió heroicamente sosteniendo la honra de su bandera, al seno de su pueblo, que entusiasta y reconocido ve en Grau el símbolo del patriotismo y de la abnegación sublime en el cumplimiento del deber, mi gobierno satisface una aspiración nacional". Una vez embarcados los restos de Grau, zarpó el crucero "Lima" el 28 de junio, escoltado por la "Esmeralda", nave chilena que conducía la comisión de su país a las ceremonias a realizarse en el Perú. En su singladura, el crucero arriba a Antofagasta el primero de julio, al día siguiente está en Mejillones, el 4 de julio arriba a Iquique, para pasar posteriormente a Arica, y finalmente recalar frente a la isla San Lorenzo el 11 del mismo mes, esperando el *rendez vous* con el transporte "Santa Rosa", que venía del norte y fondear frente al Callao el día 13 de julio, efectuándose el desembarco a las doce del día, cuando el sol en el cenit cruza la meridiana. Tal parecía que en esta, su última singladura, había querido despedirse de ese mar en el que mantuvo en jaque a la flota enemiga por más de seis meses, recorriendo las agitadas aguas donde había efectuado sus correrías.



Llegada a Lima de los restos del Almirante Miguel Grau
el 15 de julio de 1890.



El presidente de Chile Carlos Ibáñez del Campo y el entonces cadete Fernando Grau Umlauff, en el acto de entrega de un fragmento de la tibia de Miguel Grau, marzo de 1958. (Foto archivo personal del contralmirante Fernando Grau Umlauff)



Cuatro cadetes de la Escuela Naval del Perú montan guardia ante el catafalco del almirante Grau en momentos previos a su traslado a la Cripta de la Escuela, 7 de octubre de 1976.



El presidente de Chile Carlos Ibáñez del Campo y el entonces cadete Fernando Grau Umlauff, en el acto de entrega de un fragmento de la tibia de Miguel Grau, marzo de 1958. (Foto archivo personal del contralmirante Fernando Grau Umlauff)



Cuatro cadetes de la Escuela Naval del Perú montan guardia ante el catafalco del almirante Grau en momentos previos a su traslado a la Cripta de la Escuela, 7 de octubre de 1976.

Presidía el cortejo el prefecto del Callao seguido por una nutrida concurrencia vestida de negro, llegando a la Iglesia Matriz del Callao, donde fueron depositados urnas y féretros, para el oficio de las honras fúnebres correspondientes, de donde, al día siguiente partiría el cortejo transportando los restos al mausoleo Castilla, en el cementerio Presbítero Maestro, para luego, en 1908, ser trasladados a la Cripta de los Héroes.

El 7 de octubre de 1976, los restos óseos repatriados el año 1958 fueron trasladados en solemne ceremonia, desde el Museo Naval al Cenotafio construido en la Cripta de la Escuela Naval, acompañados a pie por toda la Marina, a su morada final, donde el 25 de julio del año 2003 fueron depositadas su espada y condecoraciones.

A no dudarlo, esta es una situación por demás ¡Increíble!, dos veces repatriados sus restos, la primera en 1890, como instando al pueblo peruano a continuar en la lucha sin desmayar, a no rendirse; la segunda en 1958, esta última, para recordar al pueblo peruano, que a pesar del tiempo transcurrido, no hay que olvidar la historia y que si bien es cierto, por mandato divino, se debe perdonar, el mandato humano, nos dice que jamás se debe de olvidar. Indudablemente se trata de un ser predestinado, dos veces repatriado, nace a escasos trece años de la jura de la independencia, en la víspera del día de la patria, y se inmola por la misma, el 8 de octubre de 1879 a escasos 58 años de aquel otro 8 de octubre de 1821, en que se crea la Armada Nacional.

Su mensaje es claro, ¡Que no se repita la historia!

En: **Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú**. Lima, 2004, N° 23-24, pp. 187-203.

Brindis por Miguel Grau

*El marino argentino Manuel A. Barraza
brinda gallardamente por Miguel Grau
en una fiesta de marinos argentinos y chilenos.*

(Relación de **El Herald**o de Valparaíso
de 25 de febrero de 1889)

“**H**abíamos guardado silencio acerca de un incidente que ocurrió en el Club Valparaíso, por respeto a nosotros mismos, pero ya que él ha salido de los linderos de la conversación no podemos resistir a transcribir un suelto que acerca de ese suceso encontramos en un diario de Santiago, dice **El Independiente**:

“Decía, pues, que el cónsul argentino ofreció una comida a la oficialidad de la cañonera, a la cual no asistieron los jefes de nuestra marina, que habían sido invitados, pero a la cual asistió el comandante general.

“En ella se gastaron las mismas cariñosas atenciones, la misma franca cordialidad, la misma fraternidad abierta que siempre han encontrado nuestros huéspedes desde que entraron por primera vez en aguas chilenas, al fondear en Punta Arenas, y que han encontrado después en Talcahuano y en Valparaíso. Cuando se retiraron de la mesa del cónsul, uno de los presentes propuso ir a vaciar la última copa de champaña al Club Valparaíso, el centro social más escogido tal vez de nuestra ciudad.

“Aceptada la invitación, se dirigieron todos al Club, donde los marinos argentinos fueron presentados a los que allí estaban, y donde se les atendió con la misma galantería, mientras se preparaba rápidamente la cena.

“Una vez en el comedor, y llenadas las copas de champaña, el caballero propuso vaciarlas en homenaje a un gran guerrero americano que simbolizaba la fraternidad de Chile y la Argentina, y cuyo nombre glorioso, que vivirá siempre en la historia y en el corazón de los dos pueblos, sería perpetuo lazo de unión para ambos: en homenaje al general San Martín.

“Como se ve, ningún recuerdo podía ser más cortés ni más oportuno en aquellos momentos en que se festejaba a oficiales de guerra argentinos. Se evocaba una gran figura de una epopeya común a Chile y aquella república, y se colocaba así, en momentos de expansión y de afecto, a chilenos y argentinos a la luz fraternal de una gloria común.

“Levantóse para contestar el brindis uno de los marinos argentinos, y pidió una copa por otra figura inmortal de la historia americana, por un héroe legendario, cuya gloria bastaba por sí sola para dar honor a un continente, por un marino que debió alumbrar al mismo océano en la reciente Guerra del Pacífico, por uno de esos guerreros sublimes, ante los cuales el sentimiento de la nacionalidad desaparece para dejar solo en el alma el sentimiento de la admiración.

“Todos veían ya brillar en los labios del marino argentino el nombre de Prat, y con la copa levantada esperaban que fuese pronunciado ese nombre augusto y querido, para dar expansión a los sentimientos generosos del entusiasmo y la fraternidad.

“Por un héroe eminentemente americano, continuó el marino argentino; por el inmortal marino a quien todos los que seguimos la carrera del mar debemos tomar como ejemplo y como modelo; señores: por Miguel Grau.

“Difícil sería pintar la impresión que causaron estas palabras; una bomba que hubiese estallado en medio de la sala no habría producido un movimiento igual de estupor.

“Las copas volvieron a caer llenas sobre la mesa, y pasado el primer momento de asombro, que casi no había dejado lugar a la indignación, circuló naturalmente por los asientos un aire amenazador, duramente reprimido por el hidalgo sentimiento de encontrarse los ofendidos dentro de su propia casa.

“El mismo comandante argentino quedó sorprendido de la inesperada salida de su oficial, y notando la impresión desastrosa que sus palabras habían

producido trató de salvar aquella situación imposible:

“Señores, dijo, mi compañero se ha equivocado sin duda; poco habituado a los nombres, ha confundido seguramente el de Grau con el de Prat; su intención ha sido pedirnos una copa por Arturo Prat.

“La explicación no era excesivamente aceptable; pero el autor del brindis se encargó de poner en claro las cosas:

“—No, señores, insistió; he dicho Miguel Grau, y no me he equivocado; mi intención ha sido beber una copa por Miguel Grau.

“Aquello pasó de los límites de lo posible. Con secas y breves palabras de protesta, todos se retiraron de la sala. Era el único camino que quedaba, si no quería darse a esa absurda escena un desenlace sangriento. La cadena de la hospitalidad ató muchos brazos que en otras circunstancias, se habrían levantado como el rayo en pos de la ofensa”.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, editado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 179-180.

aguas de Mejillones, sin el alma y sin el brazo que lo condujera al asalto, remolcado precisamente por el buque a cuya tripulación diera plazo magnánimo para salvarse, hace tres meses, parécenos una sepultura encerrada dentro de glorioso trofeo.

Tenemos desde tiempo antiguo íntima y mutua cuenta de afecto y de respeto con el comandante que fue de la nave peruana, cautiva hoy de nuestra insignia, y es este tal vez el momento presuroso pero bien elegido de pagarle la parte de esa deuda que a nosotros cabía. Duélenos sin embargo profundamente el alma de que sea sobre su féretro, y no en medio de feliz y reconciliado encuentro, donde hayamos de contar su breve pero honrosa vida.

II

La existencia de Miguel Grau es varia y novelesca. Su padre fue un capitán de la famosa 3ª división colombiana, que sublevándose en Lima en 1827, abrió el palenque de la revuelta eterna que en aquella inquieta playa todavía ruge.

Ese capitán colombiano, pero de evidente origen catalán no regresó sin embargo a su patria. Al retirarse la 3ª división a Guayaquil, secretos lazos le detuvieron en Piura, y allí a los pocos años (julio de 1834) nació en noble cuna de amor vedado el valiente hombre que hoy ha muerto.

No se habrá olvidado tal vez por muchos ni el nombre, ni el noble carácter de dos jóvenes piuranos apellidados S... que se educaron en Santiago por el año de 1840. Esos jóvenes fueron tíos del contraalmirante peruano.

Su padre se llamaba don Juan Manuel Grau, y desempeñaba en la época de su nacimiento el puesto de vista de la aduana del puerto vecino de Paita.

III

Como hijo escondido pero amado, llevó allí el capitán Grau a su cachorro, y luego échole al mar, en la misma época en que el bravo capitán Noel y Lizardo Montero (ambos piuranos) tomaban también servicio. Lo que en el Perú se llama la Costa Abajo, es lo que en nuestra costa de Chile se llama el archipiélago de Chiloé, un semillero de hijos del mar.

IV

Pero Grau no entró como Montero, en nave privilegiada. Al contrario, a la edad de diez años (1844) embarcóse en Paita en un buque mercante como simple grumete, y así en el espacio de siete años, labróse ardua carrera.

Fue durante ese duro ejercicio cuando Grau se hizo dueño de los verdaderos secretos del mar y de la navegación, aprendió idiomas, las costumbres y los gustos que habían de servirle más tarde poderosamente y contribuirían a formar su fuerza y su prestigio de jefe. Grau no era, como Aurelio García y García un marino de libro, ni de flor en el ojal. Fue como Salcedo, un marino marinero.

V

Vuelto a su patria en 1851, sirvió el joven aventurero en escala humilde en la entonces humilde Escuadra del Perú, en el “Rímac”, en el “Ucayali” y especialmente en el pailebot de vela “Vigilante” — ¡“Vigilante”! era esa condición la calidad de espíritu que prevalecía en el carácter del comandante del “Huáscar”. ¿Ha sido preciso que viniese con García y García para que se perdiese?

Al poco tiempo el guardiamarina Grau fue trasbordado a la fragata “Apurímac”, y estando a su servicio, vínole la primera tentación del genio maléfico que gradualmente ha ido desangrando al Perú hasta dejarlo exánime.

Sublevado en efecto el “Apurímac” por el teniente Montero en favor de Vivanco en 1858, Grau a título de paisano siguió al rebelde, y militó con él hasta la rendición gramatical de Arequipa que, con el diccionario de la lengua bajo el brazo, hizo en aquel año el generalísimo de frac azul y corbata blanca llamado don Manuel Ignacio de Vivanco.

Grau había nacido para servir bajo más honrosa bandera que la de un pedante, y en la desgracia tomó otra vez su puesto como simple piloto o capitán de aventura en la marina mercante. Visitó entonces la China.

VI

Sus honrosas cualidades de hombre y de marino, llamáronle otra vez a la marina de guerra de su país, y por el año de 1860 era comandante del “Lerzundi”, aquel vapor de mal agüero y peores calderos que voló en 1866 en uno de los canales de Chiloé.

VII

De aquel buque fue sacado el comandante Grau para conducir desde Nantes las dos corbetas que en la caída de Pezet fueron sus alas: la "Unión" y la "América".

Sabía el débil, magistrado del Perú, juguete de los pícaros solapados que no faltaban en Lima, entonces como ahora, que si las dos corbetas le eran fieles, el coronel Prado, sublevado en Arequipa, sucumbiría en el desierto, y para asegurar la lealtad de Grau, envió a su padre casi moribundo a aguardarle y fortalecerle en Valparaíso.

El comandante Grau amaba intensamente a su padre y lo probó más tarde. Pero entre su patria humillada y vendida y las canas del respeto íntimo, no vaciló. La "Unión" izó la insignia de la guerra a España, y Prado fue dictador y noble aliado de Chile en la reparación y en la venganza.

VIII

Su padre, entretanto, falleció en Valparaíso, y el noble marino, pobre pero afectuoso y abnegado más allá de la tumba y de los años, vino a Valparaíso, hace dieciocho meses, a llevar al suelo de la patria los restos queridos. Esa sola peregrinación revela, tanto como su heroico fin, el alma del hombre superior que ha perdido el Perú.

¡El desaliento de nuestros enemigos habrá de ser a esta hora inmenso!

Han perdido en una hora sus dos grandes fuerzas.

Han perdido al "Huáscar".

Han perdido a Grau.

IX

Cuando el comandante Grau vino a Chile en el verano de 1877-78 trajo de la mano un niño de corta edad a quien quería enseñar a reverenciar una tumba para comenzar desde ese agosto dintel la vida. Este niño era su primogénito. El contralmirante Grau se había casado en Lima por el año de 1862 con la señorita Dolores Cavero, joven de distinguida familia, de espíritu levantado y pecho ardiente, como son generalmente las mujeres de Lima. ¡Su herencia de esta hora son nueve tiernos hijos y la gloria!

¡Llévele brisa amiga el pésame de Chile!

La señorita viuda del contramirante Grau es hermana de la digna esposa del capitán de fragata don Óscar Viel, por cuyo hogar y tiernos hijos tuviera aquel dulce cariño. Así el bravo soldado que mayor mal nos ha hecho, estaba ligado a Chile no solo por una tumba santa sino por un grupo de inocentes cunas... Por lo demás, en todas las épocas de su vida el capitán Grau manifestó especial afecto por los chilenos.

¡Y ciertamente que en ello hacía bien! Conocemos más de un hogar en Santiago que se aprestaba gozoso para hospedarle y hacerle grata la vida del cautivo entre nosotros.

Pero prosigamos:

X

El comandante Grau cayó en 1866 con los que protestaron contra el generalato de un extranjero impuesto a su bandera, hecho sobre el cual escribiémos nobles sinceras rectificaciones en diciembre del año último. —¿Cómo quería usted, señor, nos decía, que los que teníamos izada en nuestro buque la insignia del glorioso almirante Blanco Encalada, hubiéramos ido a arriarla para fijar en el mástil de la patria el pabellón de un aventurero?

Borrado por la segunda vez del escalafón el comandante Grau en su país, entróse llanamente de capitán de los vapores de la carrera. Sirvió en ellos más de un año, y desde esa época datan algunas de las intimidades de colega a colega que tan funestas nos han sido durante la presente guerra. Algunos de los capitanes ingleses del Pacífico no han sido positivamente espías: han sido simplemente buenos camaradas.

XI

Cuando el comandante Grau volvió al servicio en 1868, se alistó en el partido civilista que proclamó más tarde la candidatura de Pardo, y fiel a este y a la ley, le sostuvo con el "Huáscar" contra Balta y los Gutiérrez. —En 1876 fue nombrado diputado por Piura y en este puesto, con digna moderación, continuó sirviendo a su partido.

Por lo mismo, no encontró de pronto favor en la administración militar del general Prado, y se hallaba en calidad de agregado al ministerio de Marina en Lima cuando estalló la guerra.

El primer acto de esta fue naturalmente devolverle su buque, y junto con este, el mando en jefe de la división de blindados que consumó en Iquique, en mayo del presente año, el primero y terrible encuentro de la guerra, en que Grau vencedor fue lo que ha sido vencido y muerto —un héroe digno de batirse con héroes de su talla.

En un libro reciente hemos llamado, tal vez sin falsa visual a Arturo Prat el Stonewall Jacson de esta guerra americana, porque fue la austeridad sublime y casi religiosa del deber. ¿Y por qué igual criterio no nos haría denominar a nuestro noble enemigo el Pablo Jones del Pacífico, bravo aventurero e infeliz como el caudillo legendario de la emancipación americana?

XII

Ignoramos en los momentos en que escribimos, los detalles de su fin. Pero Miguel Grau, el vencedor de Arturo Prat, el que lloró su muerte y recogió con piadosa ternura sus prendas de amor, no puede haber sucumbido sino como mueren los bravos —al pie del cañón.

Escrito está, leemos un telegrama de Mejillones que da razón de nuestros presentimientos. Leemos también y aplaudimos con efusión las nobles palabras de nuestro Gobierno que son el prelude de sus funerales y su mejor oración fúnebre.

Ciertamente esa muerte será en Chile entero un verdadero dolor. Porque si es cierto que en el fondo del alma abrigamos profundo desprecio por los hombres vanos o perversos que han encendido a escondidas esta injusta y tenebrosa guerra en contra nuestra, forma casi una compensación del justo repudio el encontrar nobles pechos en los que no cabe la codicia del oro ni la ambición loca del insensato predominio.

XIII

Entretanto Miguel Grau ha muerto y será sepultado en tierra chilena. ¡Séale ella leve! Y cuando el huracán de fuego, y de hierro haya pasado, y vuelvan a existir hogares de paz y de amistad en los territorios que hoy la sangre empapa, nosotros ofreceremos en canje sus nobles despojos por el de nuestro mártir de Iquique..

Y ese canje será aceptado sin vacilar porque los huesos no pesan en la contabilidad de las naciones como los vivos... Basta solo que el oxígeno subterráneo los blanquee y les prepare el perfume para el ánfora...

Y entonces, si el cielo lo permite, ceñiremos a su féretro, antes de entregarlo a su bandera, corona de duro metal vaciado de los cañones en cuyo montaje el valiente cayó con los valientes.

En: **Coronas fúnebres en homenaje a la gloria del Almirante Grau**. Lima, Club Nacional, 2010, pp. 225-230.

La Guerra del Guano y del Salitre

JACINTO LÓPEZ

La guerra naval demostró que si la desigualdad de poder combatiente entre las dos escuadras estaba fuera de toda relación o proporción, hasta el punto de hacer materialmente imposible el triunfo del Perú, la desigualdad mental y moral entre los respectivos jefes de las dos escuadras y en la dirección general de la guerra naval por parte de uno y otro país, era tan desproporcionada como el poder combatiente, hasta el punto de neutralizar por mucho tiempo la diferencia de poder material y de crear más de una vez la ilusoria ocasión o la eventual posibilidad de una rectificación del destino prehecho de las cosas. La guerra naval demostró que la escuadra que merecía triunfar era la peruana y que habría triunfado incuestionablemente en otras circunstancias. La escuadra peruana probó que era capaz y digna de triunfar, en tanto que la chilena demostró que su triunfo no sería, como no lo fue en efecto, sino el resultado inevitable de su superioridad material, que se habría impuesto, y se impuso, a pesar de la torpeza, la incompetencia, la pusilanimidad y la inútil perversidad que la caracterizaron desde el primer día de la campaña.

Con todo, la lucha habría sido menos desigual para el Perú y mucho más ardua y costosa para Chile si al comenzar la campaña naval el azar no hubiera cooperado con el más fuerte a la desgracia del país agredido. La pérdida de la “Independencia”, una de las dos unidades capitales de la escuadra peruana, rota contra un escollo el 21 de mayo en persecución de la “Covadonga”, que había escapado del combate de Iquique y huía al sur, empeoró desastrosamente la situación naval del Perú e hizo aún más desesperada su posición frente al superior poder naval de Chile apenas co-

menzada la guerra naval, que duró, sin embargo, cinco meses. La increíble duración de esta campaña y sus acontecimientos en tales circunstancias, no se explican sino por los errores del contralmirante chileno y por la inspiración y el denuedo del comandante del “Huáscar”, el contralmirante Miguel Grau, el genio y el héroe de esta guerra.

Que el Perú hubiera podido sacar sus buques al mar y combatir durante cinco meses contra la superior y preparada escuadra chilena e impedir hasta octubre la invasión de su territorio, cuya defensa organizaba entretanto militarmente, es el milagro de la guerra naval en la Guerra del Pacífico.

La historia de este milagro es la que vamos a contar en estas páginas. Es en verdad el milagro del “Huáscar”, la historia de la guerra sostenida, después de la pérdida de la “Independencia” en la primera acción naval, por un solo buque peruano, el “Huáscar”, desde mayo hasta octubre, contra toda la escuadra chilena. Y el “Huáscar” no tenía artilleros, ni tropa veterana, ni tripulación adiestrada, ni buenas condiciones marineras, ni buena máquina, y las reparaciones que se le habían hecho a toda prisa eran imperfectas e incompletas.

Grau, el jefe de la división naval que iba a librar la primera batalla de la guerra en el mar, era un marino de larga experiencia, de grande audacia, inteligente, inspirado, caballeroso y brillante; un hombre extraordinario y el héroe incomparable de la Guerra del Pacífico. Grau y su caballo de batalla, su hipogrifo, el “Huáscar”, son los dos nombres más célebres y más gloriosos de esta ingloriosa guerra. La fama de Grau y el terror del “Huáscar” llenaron los ámbitos de la guerra. El “Huáscar” era un fantasma cuya aparición todos temían y todos creían ver en todas partes a todas horas desde Antofagasta hasta Valparaíso mientras el legendario buque peruano surcó las aguas.

El terror del “Huáscar” mantuvo en continua zozobra todo el tiempo, toda esta vasta región de costa dominada por Chile, y sus noches fueron oscuras y sin sueño. No se hacía luz en toda la costa habitada por temor al “Huáscar”.

Su movilidad, la rapidez de sus movimientos, su osadía, sus sorpresas, sus hazañas, hirieron profundamente la imaginación popular, infundieron la noción de una cosa portentosa o maravillosa y fundaron una ímperecedera

tradición de valor, de intrepidez, de heroísmo, de nobleza, de generosidad, de humanidad, engrandecida por la desigualdad, las desventajas, la adversidad de las condiciones en que luchó con un enemigo infinitamente superior en fuerza material, aunque lerdo y ciego; y por el contraste con la perversidad, la crueldad y la ferocidad de los combatientes chilenos.

La figura de Grau en esta guerra es un monumento de la historia de América. Grau es honra y gloria del Perú y del género humano. Su ejemplo es una fuente de elevación, de energías, de grandes y supremos pensamientos y estímulos. Su herencia es patrimonio de la raza americana.

.....

Mientras este solo buque peruano, el "Huáscar", subsistiese; mientras el "Huáscar" estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el "Huáscar", Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano, y las hordas de la conquista se pudrirían en Valparaíso y Antofagasta en la larga espera del desenlace de la guerra del "Huáscar" contra toda la escuadra chilena.

Este es un hecho sin precedente en la historia de las guerras navales del mundo entero.

El "Huáscar" prestó al Perú servicios incomparables. El solo hizo la guerra naval. El solo protegió al Perú contra la invasión. El solo hizo la obra de una escuadra. Este es el interés y la lección de esta historia. Esta es una epopeya como la de la Independencia. Este es el pedestal de Grau y la Gloria del Perú. Este es el milagro de la guerra naval en la Guerra del Pacífico.

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, editado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 136-137.

“Huáscar”

MARTÍN GARCÍA MÉROU

Allá va... Solitario entre las brumas
Se confunde en la sombra su silueta
Con el oscuro cielo,
Las pálidas espumas
¡Y los reflejos de la mar inquieta!...
Su generoso anhelo
Lo empuja a la victoria
En medio del embate de la suerte;
Murmura el viento que lo mece: ¡muerte!
Y el mar rugiendo le responde: ¡gloria!...

¡Salve, “Huáscar” audaz! ¡Cómo se eleva
El corazón, testigo
De la nube de gloria que te lleva,
Espada del Perú, cambiada en rayo
Que fulmina la sien del enemigo!

Cuando a la lucha amarga
Te provocara la ambición chilena,
Tú fuiste el primero
En darle el bofetón de tu descarga;
Y el océano altanero
En cada ola refirió a la arena,
Que estés más poderoso que el pampero
¡Cuando su ira en el llano desenfrena!

Tu trueno prolongado,
Llegando hasta la tierra
Con acento inmortal, ha levantado
El himno clamoroso de la guerra;
Y al par que se difunde
La chispa de los ánimos inflama,
Tu gloria se derrama
¡Como un incendio que en la selva cunde!

¡Fraternidad! ¡Oh, madre americana!
¡Oh, aliento bendecido,
Que al levantar la mente soberana
Reanima el espíritu abatido!
¡Aquí donde los vientos
Van murmurando cadenciosos ruegos,
Encuentran los volcanes esos fuegos,
Y encuentra la batalla esos acentos!...

América suspensa,
Presenciando la lucha de sus hijos,
Bendice tu defensa,
Y mientras surcas los revueltos mares
Dejando roja huella,
Palpita con los bosques seculares,
Aplaude con la luz de la centella!

¡Ah! La misma feraz Naturaleza
Se levanta también sobresaltada;
La fiera en la maleza,
Los vientos saturados de perfume,
Los torrentes que ruedan sobre penas,
Los verdes bosques que la sed consume,
Las flores enlazadas en las breñas,
Todo, todo se agita conmovido,
Y desde el astro hasta la altiva palma,
Le envía en su sonido
¡La caricia más plácida de su alma!
Y él entre tanto, parte
Como las brisas solas,

¡Llevando por escudo su estandarte
Y por amigas de su fe las olas!
Él entre tanto, cuando rugie ardiente
La batalla, triunfante se pasea;
Él levanta la frente
¡Y en la sombra del mar relampaguea!...

Y al salir de su sueño la tormenta
Que en el espacio gime,
Cuando la nube con fragor revienta,
En la penumbra de ese horror sublime
Que al corazón devora,
Parece que sacuden su letargo
Los viejos héroes de inmortal pujanza,
“Valor” –le dice Espora,
Mientras el mar amargo
Le repite con Brown: ¡Fe y esperanza!...

¡“Huáscar” entonces tu bandera flota
Besada por el céfiro en su vuelo;
Entonces te abalanzas atrevido
Iluminado el cielo,
Para dejar deshecho y esparcido
Cuanto se opone a tu tremendo empuje;
Para clavar certero,
Como una garra, tu espolón de acero,
Mientras el mar bajo tus plantas rugie!...

¡Siempre de pie! La luz de la victoria
Te guía en la batalla,
Donde tu santa indignación estalla
Hasta alcanzar la palma de la gloria!
En ella te recreas
Como el astro en el cielo oscurecido,
Y al ceñirte tu nítida guirnalda,
Hundes a la “Esmeralda”,
¡Pero salvas magnánimo al vencido!...

¡Ah! por eso la tierra americana

Te mira palpitante,
Y a cada hazaña de tu nombre, ufano
¡Alza al cielo tu espíritu gigante!
Por eso él, se repite en su circuito
Allí donde se mueven las arenas,
Mientras levantan su armonioso acento,
Jugando con la espuma, las sirenas:
Allí donde la hiedra
Desheredada crece
Enlazando el peñasco de granito,
Allí do el terremoto se adormece
Bajo la capa secular de piedra,
¡Allí donde respira el infinito!...

Y tú veloz cuando la luna brilla,
Sobre las tristes olas
Que espiran en los juncos de la orilla;
Mientras dormitan en el bosque, solas
Las aves, compañeras del misterio,
Mientras hablan las hojas con la brisa
Y el fuego fatuo cruza el cementerio;

Mientras orla a las flores el rocío,
Te internas en la sombra abandonado
Y la sombra en espectro te convierte,
¡Como el corcel sombrío
Del sueño apocalíptico, montado
Por el negro fantasma de la muerte!...

¡Es que el valor te guía...
El valor de esta tierra coronada
Que electriza el acero de los bravos;
El valor de la América sagrada,
Donde tienden los Andes la mirada
Sin encontrar sobre su faz esclavos!...

Esa enseña te lleva a la victoria
¡Oh, "Huáscar"! Pero hay algo más sagrado:
¡La libertad, diadema de la historia!

¡La libertad, escudo del soldado!
No la feroz e indómita bacante...
¡La virgen india de gracioso paso,
De seno palpitante,
De tez deslumbradora,
Que al sol su Dios, despide en el ocaso,
Que la bendice al apuntar la aurora!

¡La libertad que en sus visiones palpa
El corazón a quien la suerte abrumba;
Amada cariñosa de Atahualpa,
Y sostén inmortal de Monctezuma!...
¡La libertad, bandera
Que recorrió América agitada
Encendiendo hasta el último cartucho,
Para elevar en el Perú, severa,
La luz de su alborada
De entre el humo y el polvo de Ayacucho!

Y en estas horas de recuerdo santo
En que a la mente acude
La imagen de la patria libertada,
Perdido y altanero
Sobre el mar que su ímpetu provoca,
Mientras todo es amor y regocijo,
Mientras un pueblo entero,
Los grandes héroes del pasado invoca,
Él con el brazo fijo
Se envuelve en la mortaja de la bruma,
Él sereno se aleja
Como quien va al encuentro de la Historia,
Y la nube veloz, la blanca espuma,
Los vientos que modulan una queja
Le dicen al pasar: ¡“Patria y Victoria”!...

En: **A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau**, editado por la Marina de Guerra del Perú. Lima, 1984, pp. 109-113.

Epílogo

Enseñanzas de la historia respecto de la Guerra del Guano y del Salitre

CONTRALMIRANTE JOSÉ GARCÍA VALDIVIESO

*L*a historia, que no es otra cosa que la narración y exposición de hechos memorables, para que tenga valor debe de ser autocrítica. Historia, que es ciencia y arte a la vez, donde este último reside en la imaginación creadora de ese profeta del pasado, como llamará Ortega y Gasset al historiador, imaginación necesaria para entronizarse en el escenario correcto. Historia, cuyo conocimiento es necesario para poder a su vez crearla a través de la estrategia, donde el cordón umbilical es también la imaginación creadora, ya que la estrategia es también ciencia y arte, y los visionarios del futuro deben tener la capacidad de imaginarse los nuevos escenarios donde se van a llevar a cabo tales hechos.

Historia, que hay que conocer para, como dice Confucio: “no vivir en el pasado”, y como conclusión, no volver a cometer los mismos errores. Sin embargo, su conocimiento, como establece la ley de Wolf, no evitará que cometamos nuevos errores.

Como estrategia, comprendo y creo que el 8 de octubre de 1879 tuvo un antes, un durante y un después que llega hasta nuestros días, y son estas tres etapas claramente definidas las que me voy a permitir tratar en forma por demás sucinta.

Amigo, enemigo, aliado, neutral, cuatro calificativos que utilizamos indistintamente en la relaciones internacionales o entre países, pero, ¿son reales tales calificaciones?, ¿o están íntimamente ligadas a algo?, es decir, ¿qué es lo imperativo para obtener determinada calificación? Decididamente, lo único que

permite establecer la relación de unos con los otros son los intereses, los cuales pueden ser mutuos o antagónicos, y en función de ellos se dará la relación entre los países, pudiendo esta cambiar en cualquier momento, en función también de cómo varían tales intereses. Así, se da el caso que los amigos de hoy son los enemigos de mañana o viceversa, o simplemente son observadores neutrales en espera de lo que suceda.

Puesto y definido este marco de referencia, analizaremos ahora cuál era la situación antes del 8 de octubre, situación latente permanentemente y que se va incubando a través del tiempo, y que como veremos también pervive a través de él.

El Virreinato del Perú al término de la conquista, era en la práctica todo el continente sudamericano, desde Panamá hasta el Estrecho de Magallanes, con exclusión de lo establecido en el tratado de San Ildefonso de 1777 y de la Gobernación de Venezuela que pertenecía al Virreinato de Nueva España; este, el virreinato del Perú, se hallaba dividido en las Gobernaciones de Nueva Castilla y de Nueva Toledo, asignadas respectivamente a Pizarro y Almagro, dos de los socios de la conquista. Y es aquí donde empiezan todos los rencores, rencillas, envidias y deseos de lo ajeno, al sentirse los almagristas despojados de las riquezas que les correspondían en justicia. Estos vastísimos y ubérrimos territorios van modificando sus límites y designaciones a través del tiempo, consecuencia de las necesidades de descentralización administrativa para una mejor relación con la metrópoli, la cual era diecisiete veces y media más pequeña, sin considerar, al virreinato de Nueva España. A la Colonia, le sucede la época de la independencia de las repúblicas americanas, la cual debe basarse, teóricamente en dos principios: el del *Uti possidetis* y el de “La libre determinación de los pueblos”; sin embargo, vemos que en la práctica aquellos que debieron de hacer respetar tales principios, ya sea por acción u omisión, fueron los primeros en violarlos o mediatizarlos, consecuencia de sus propios intereses, entre los que se contaban, en primera línea, a los propios libertadores.

Estos intereses van haciendo crecer y acumularse las tensiones entre los tres actores principales de esta especie de odisea, hasta que las condiciones se dan y estalla el conflicto, donde uno de los actores se prepara con alevosía y ventaja, pues lo ha planificado en detalle y según su apreciación: su futuro depende de los resultados de la guerra, caso contrario no tendrá futuro alguno. El segundo actor comete mil desatinos, más uno más, siempre cediendo a la voraz presión del agresor; y el tercero, duerme en sus laureles, soñando con el poderío de épocas pretéritas y confiando plenamente en dicho poder, en el sentimiento americanista

y en el contenido de los tratados. Estamos hablando de Chile, Bolivia y Perú respectivamente. Además de ellos, están los actores de reparto, las potencias europeas de la época y el gigante del norte, quienes están viendo evolucionar las acciones, a fin de tomar partido en el momento oportuno, de acuerdo con sus propios intereses.

Veamos algunos hechos que configuran estos asertos:

Desde el punto de vista geoestratégico tenemos:

- La anexión de Guayaquil a la Gran Colombia en 1821, gracias a una bien urdida estratagema de Manuelita Sáenz, amante de Bolívar, a quien aconseja en el sentido que: cuando reciba a San Martín, lo haga dándole la bienvenida a tierras de la Gran Colombia; y la posterior cesión del Archipiélago de Colón en 1826.
- La creación de la República de Bolivia, en agosto de 1825, por el mariscal don José Antonio de Sucre, en territorios que eran conocidos como el Alto Perú, y que en ese momento constituían la Audiencia de Charcas.
- La cesión del archipiélago de Chiloé en 1826 a favor de Chile; la captura de la isla de Juan Fernández durante la guerra contra la confederación Peruano-Boliviana en 1837 y, la pérdida de la isla de Pascua a favor de Chile en 1888, cuando no se contaba con la armada necesaria para hacer respetar nuestros derechos.

Estos hechos harán imposible la reconstrucción del en su momento llamado *Mare peruvianis*, que en sus inicios se extendía desde Panamá al Estrecho de Magallanes, y comenzará la lucha por este espacio marítimo, que con el tiempo se convertirá en el más importante del mundo, como lo es ahora.

El dominio económico.- Nos lleva a mirar a una sociedad en formación, poseedora de un vasto e inarticulado territorio, con una gran incapacidad administrativa y un desgobierno total, gracias a los vestigios de caudillaje heredados de las guerras independentistas y que aún en pleno siglo XXI existen y no permiten nuestro despegue como nación, persistiendo la inarticulación territorial. La independencia se inicia con una grave crisis económica motivada por la falta de capitales, destrucción del agro, abandono de la minería y del

comercio, la mayoría de ellas debido a la escasez de mano de obra. Es en la década de 1840 que nuestra vacilante economía encuentra un seguro y buen rumbo con el descubrimiento del guano, el abono natural de la revolución verde, lo cual cambió el Perú, pudiendo reinsertarse nuevamente en la economía mundial. Cálculos certeros de la fecha estimaban las reservas del preciado fertilizante, en cuarenta millones de toneladas. La ventaja comparativa estaba en la pureza y calidad de nuestro guano, que era superior al procedente de las islas de África, de Oceanía, la Patagonia o Centroamérica, este último rico en fosfatos, mientras el nuestro lo era en nitrógeno, elemento que lo hacía más eficaz e idóneo para mejorar la producción de los cultivos. Se estima que, de las reservas calculadas se extrajeron alrededor de diez millones de toneladas, las cuales representaron unos cien millones de libras esterlinas, de las cuales al Perú le corresponderían sesenta, lo que equivalía a trescientos millones de pesos, cantidad fabulosa para la época, que generó una fiesta que culminaría en una “orgía económica”, según frase de Francisco García Calderón, lo que nos llevó nuevamente a la más grande inopia.

El análisis estratégico.- Nos lleva a confrontar dos doctrinas geopolíticas coexistentes en el tiempo; una de ellas, la del Mariscal Ramón Castilla y Marquesado, establece: “Si Chile compra un barco, el Perú debe comprar dos”, la cual establecía meridianamente la posición marítima y naval que debía de asumir el país, para mantener la independencia de su comercio y, proteger sus líneas de comunicaciones marítimas. De otro lado está la proclamada por Diego Portales, que conocía profundamente el Perú por haber pasado gran parte de su vida residiendo en él, que enuncia: “Debemos dominar para siempre en el Pacífico: ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre”. Decididamente, los gobiernos que sucedieron a Castilla, sin excepción, hicieron caso omiso de esta máxima, lo que nos llevó al desastre de 1879 y puede llevarnos nuevamente a otro similar o peor, dadas las corrientes predominantes en el mundo actual si no cambiamos de rumbo. Chile en cambio, ha hecho su razón de ser de la doctrina de Portales, exhibiendo como su mejor logro los resultados de la guerra del 79. De otro lado, estaba el interés de las potencias europeas, principalmente Alemania e Inglaterra, por hacerse de las salitreras, de donde se extraían los nitratos para fabricar la pólvora sin humo, expresión por excelencia del poder entre las naciones en la época a que hacemos referencia.

Cabe señalar dentro del análisis estratégico, lo que le manifiesta Grau a su compadre don Carlos M. Elías, en carta fechada en Arica el 20 de setiembre, donde además de explicarle el por qué de su renuncia al grado de contralmirante y permanecer como comandante del “Huáscar”, le confiesa que, lo más importante

es lo siguiente: “Prado en su vanidad cree saber ya más de la Marina que cualquiera de nuestros jefes, y da órdenes y discute asuntos profesionales con un aplomo asombroso. Aparte del sistema que tiene ya arraigado, de entenderse con los inferiores sin consultar con los superiores, dando esto lugar a ponerlos en ridículo”. Considero que al respecto huelgan los comentarios, puesto que el contenido es sumamente claro, lo preocupante es que estas malas prácticas, a pesar del tiempo transcurrido, no han sido totalmente desterradas, sino que continúan y se agravan, cuando la miopía de los continentalistas, en su afán de dominio y poder, no entienden la importancia y preponderancia del mar sobre el medio terrestre y que los intereses del Estado están por encima de cualquier otro.

El dominio político.- Estrechamente ligado al diplomático, siguió un camino errático, consecuencia de la lucha intestina por el poder, donde estaban priorizados los intereses particulares sobre los del Estado, mal endémico que aún subsiste. Las consecuencias de esa parte de la historia no analizada a profundidad, relacionada con la Confederación Perú-Boliviana, donde se da el secuestro de la escuadra peruana, en un acto de piratería sin precedentes. El conflicto con España en 1866, que lleva a la firma del tratado defensivo de la cuádruple alianza entre: Ecuador, Bolivia, Chile y Perú, donde los dos primeros no tenían nada que aportar a la escuadra aliada y el tercero era casi inexistente, poniendo la mayoría de los buques el Perú, dejando sus costas desguarnecidas para ir a combatir en Abtao contra la escuadra española, y donde gracias a una mala maniobra del práctico chileno, un teniente de su armada, se perdió la fragata “Amazonas” de 33 cañones. La adquisición por Chile, de dos blindados en Inglaterra en pleno conflicto contra España, con aviesas y manifiestas intenciones. Las marchas y contramarchas de Balta para la adquisición de dos blindados en Europa. La desatinada decisión de Prado de contratar un marino de los EE.UU. de NA, el comodoro Tucker, para que comande la escuadra y proceda a Filipinas a contribuir a su independencia de España. El cambio de la estrategia de disuasión por la de desarme unilateral preconizada por Pardo y sus dos “acorazados”, Argentina y Bolivia. La firma del tratado secreto defensivo con Bolivia, que era *vox populi*. El desmantelamiento de la escuadra peruana. El no escuchar la memoria del capitán de navío Grau en 1878, a la sazón comandante general de Marina, donde se ponía de manifiesto la situación de los buques, la falta de entrenamiento de las dotaciones, la falta de municiones aceradas perforantes, y de todos aquellos elementos estrictamente indispensables para poder hacer frente con un mínimo de posibilidad al enemigo, cuyas intenciones se percibían con entera claridad. Nada de esto se escuchó o se quiso oír, desembocándose como colofón en el desastre de 1879.

Finalmente la prensa, la cual, contagiada por la falsa situación que se vivía y desconocedora a cabalidad del estado de la escuadra, impulsaba las falsas expectativas y azuzaba los ánimos, donde el afán belicista, se dejaba sentir, reclamando castigo para el osado ofensor.

Es en estas condiciones que llegamos al 5 de abril de 1879, a la declaración formal de una guerra largo tiempo preparada por el alevé agresor, quien en 1866 no vacila en dejar inerme a su puerto y población, Valparaíso, ante el agresor hispano, para presentarse como víctima defensora de los más altos intereses americanistas, y lograr merced a ello sus objetivos de largo plazo.

El 21 de mayo se da el primer combate entre naves de ambas escuadras. Iquique, el "Huáscar" embiste con el espolón en dos oportunidades a la "Esmeralda", mandándola a pique; mientras la fragata blindada "Independencia" persigue a la "Covadonga", la cual va navegando pegada a la costa, aprovechando su menor calado y tratando de evitar el combate a como dé lugar, hasta que ve con asombro cómo la fragata encalla en una roca sumergida, no registrada, y regresa para ametrallar impunemente a los náufragos, mientras que Grau arriaba sus lanchas para salvar a los de la "Esmeralda".

Si bien es cierto que el calor del combate exigía abatir al enemigo y que la falta de entrenamiento hacía fallar los tiros de la "Independencia", lo que hacía necesario embestir con el espolón a la "Covadonga" para evitar que huyera, también lo es que el comandante de la "Independencia" sabía que tenía en sus manos el mejor buque de la escuadra, que el resultado del combate era una cuestión de tiempo por su mayor andar, y que debía evitar a toda costa poner en peligro innecesario su nave. El Perú, en este primer combate, perdió lamentablemente el cincuenta por ciento de su poderío bélico; después de Iquique, todo era cuestión de tiempo.

Llegamos así, inexorablemente al 8 de octubre de 1879, Punta Angamos, no hay posibilidades de evasión, las dos divisiones chilenas han aparecido en una maniobra al azar de pinzas; el andar del "Huáscar" no le permitirá alejarse de sus enemigos; se apresta este para el combate, pero antes le ordena a la "Unión" retirarse: hay que salvar la corbeta del desastre, a fin de que continúe hostigando al enemigo; posteriormente será, junto con los otros buques menores, la única presencia del Perú en el mar. Triste final para un país eminentemente marítimo que no supo mantener su hegemonía y, que en Angamos la perdió para siempre, hasta la década del 80, en que por un breve lapso pasamos a ser la primera potencia

naval del Pacífico sudoriental, lo que debemos recobrar independientemente del costo, pues en ello nos va la vida misma como nación.

El combate es inevitable, violento y breve; se afirma el pabellón nacional y se abre fuego sobre el “Cochrane”, pero una granada de este último impacta en la torre de mando matando al almirante y a su ayudante el teniente Ferré; los oficiales se suceden en el mando del monitor uno a uno; la driza del pabellón es cortada por el disparo de fusilería una y otra vez y una vez más es nuevamente izada; el “Huáscar” ¡No se rinde! Finalmente, terminadas las municiones, inutilizadas las máquinas, diezmada la tripulación, el teniente primero Pedro Gáezon da la orden de abrir las válvulas; con entre 3 y 4 pies de agua el bravo monitor es abordado y, a punta de pistola se obliga a los maquinistas ingleses a cerrar las válvulas; el gallardo monitor se ha convertido en un féretro de acero, donde reposan sus tripulantes, muertos, heridos y prisioneros. Hemos perdido el mar, ahora la invasión es cuestión de tiempo. Mientras estuvo el “Huáscar” en el mar y Grau en su puente, ningún bárbaro pudo hollar territorio peruano.

El historiador venezolano Jacinto López la denominó acertadamente como “La guerra del guano y el salitre”, y cita: “Angamos, se suponía el gran campo de gloria de la escuadra chilena, el sitio histórico de la batalla decisiva de la guerra naval en la Guerra del Pacífico, la tumba del temible y legendario “Huáscar”, sin embargo, la escuadra chilena sufrió un fracaso y una humillación”.

Adicionalmente, por esclarecedora y premonitoria, es pertinente transcribir la opinión del historiador italiano Tomás Caivano, contenida en su obra: Historia de la guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia, quien cita: “Si los gobernantes del Perú hubiesen cometido un solo error menos, si hubiesen sabido emplear en la guerra nada más que las dos terceras partes de las fuerzas de su país, el Perú habría indudablemente obtenido la victoria; y no podemos dispensarnos de repetir una verdad que indicamos en otra ocasión: no fue Chile quien venció al Perú; el Perú cayó por sí mismo a los pies de un enemigo ansioso de sus despojos. ¡Qué gran mensaje a través del tiempo para los gobernantes y políticos de la época presente!

Transcribiré a continuación dos párrafos del diario romano **II Bersaglieri** del 1° de julio de 1882:

“Pero, si es verdad que sus triunfos le han traído muchas riquezas, le han quitado toda la buena opinión que de él se podía tener antes de este primer ensayo: sus marinos, que dieron siempre prueba de suma impericia e ineptitud, no debieron

sus triunfos más que a la extrema escasez de las fuerzas enemigas; y sus ejércitos, que salieron vencedores únicamente porque no tuvieron nunca un verdadero enemigo que combatir, se condujeron siempre de la manera más detestable con las poblaciones indefensas, que tuvieron la desgracia de caer en su poder”. Más adelante expresa: “El Perú, desgraciado siempre, abandonado por su aliada, la Bolivia, y no ayudado jamás por nadie, cayó después de dos años de lucha, despedazado y abatido a los pies de su afortunado y prepotente enemigo. Pero es un país que encierra grandes recursos, y puede alzarse de nuevo. Su verdadero enemigo está en su propio seno, en sus perpetuas discordias intestinas: y este fue el verdadero autor de sus derrotas, y por consecuencia, de las victorias de los chilenos: que se libre de este enemigo interior, y no tardaran en despuntar para él días mejores”. Considero que las opiniones transcritas de estos dos historiadores, venezolano e italiano, no dejan lugar a ningún comentario, por la claridad de sus sentencias y por la necesidad perentoria de ponerlas en práctica, hoy más que nunca, si queremos que siga existiendo el Perú.

Considero también pertinente dedicar algunos comentarios acerca de Grau, hombre sobre el cual se ha escrito mucho, y considero se va a continuar haciéndolo conforme se vaya develando mayor información acerca, tanto de él como de su entorno, en los diferentes escenarios que le tocó vivir. Y es importante resaltar tal entorno, pues en él están inmersos todos aquellos marinos que con total desprendimiento ofrendaron sus vidas por el Perú, y ellos son también la patria, el Perú, y comparten el mismo altar de la gloria junto al hombre que se constituyó en el símbolo de la nación, el símbolo de una época aciaga, donde los mejores debieron ofrendar sus vidas para lavar los errores de una generación política que nos llevó al caos, lo cual puede volver a repetirse cuando el líder se encuentra obnubilado por sus intereses.

Sobre él, Grau, han escrito las mejores plumas de todos los confines de América, por lo que es muy difícil, por no decir casi imposible, seleccionar a algunos de ellos; sin embargo, estoy conminado a ello por la situación, por la circunstancia, para lo cual trataré de ser objetivo en cuanto a la época y al momento. Para tal efecto, he seleccionado a cuatro personalidades, de las cuales he extraído pequeñas partes de sus composiciones, las que tienen un claro mensaje sobre la personalidad del héroe.

El primero de ellos es el argentino Aristóbulo del Valle, quien en su panegírico: “En honor del Almirante peruano Miguel Grau”, en una de sus estrofas dice: “Hijo sin madre, no gozó en su infancia las dulzuras divinas del más puro de los amores;

la mano de su padre, afectuosa pero ruda, era la única que acariciaba sus mejillas cuando cerraba los ojos en triste soledad...” Tiene la virtud el vate argentino de traslucir el inmenso valor de las virtudes de este hombre excepcional que era Grau, ya que se hizo solo, careciendo de lo más querido del ser humano, el amor de madre. El segundo es el del poeta peruano Juan Ríos, quien en una de las estrofas de su “Canto a Grau” dice:

*Fue marino porque así lo quiso el mar,
Su palabra era firme como una lanza,
Clara y directa como una espada;
Hacía siempre lo que había que hacer,
Cumplía órdenes a fuer de gran señor sin discutir las nunca;
Respetaba al enemigo, admiraba el valor en cualquier parte,
Recogía a los náufragos, saludaba a los vencidos,
Se conmovía de puro hombre por los otros,
Era severo y dulce con los suyos,
Iba a la guerra como a un baile con la muerte.*

El tercero a nombrar es Theodore Roosevelt, el popular Teddy, presidente de los EE.UU., discípulo de Mahan en el Naval War College de Newport y, creador de la potencia naval que es los Estados Unidos hoy día, por haber comprendido la importancia del mar en el poder de las naciones, quien se expresó así: “El “Huáscar” es el más famoso y recordado buque sobre el cual se hayan ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquier nación del mundo”; agregando a ello el Dr. Geraldo Arosemena Garland: “Y es que el “Huáscar” era Grau”.

Finalmente, quiero citar a quien criticó acerbamente las concepciones estéticas y económicas de su tiempo, quien sin embargo, tuvo que rendirse ante la grandeza de Grau, expresando en una parte de su obra “Grau”, lo siguiente: “Tan inmaculado en la vida privada como en la pública, tan honrado en el salón de la casa como en el camarote del buque, formaba contraste con nuestros políticos y nuestros guerreros, existía como un verdadero anacronismo”.

Viene a colación, una oportunidad en que agobiado por los elogios, a los cuales no era afecto, Grau expresara: “Yo no soy sino un marino pobre que trata de servir a su patria”, lo que en esencia estaba desde antaño definido por Pedro Calderón de la Barca, dramaturgo español que perteneciera al siglo de oro de las letras hispanas, quien sentencia: “La milicia no es más que una religión de

exportar. No podemos dejar de mencionar el potencial energético existente, lo que nos haría más que autosuficientes. Finalmente, debemos mencionar que somos poseedores, conjuntamente con nuestro vecino y ojalá aliado y socio estratégico, de la mayor reserva de agua dulce existente en el planeta, la cual en algún momento del futuro no lejano, puede ser la causa de una conflagración de orden mundial.

En el campo estratégico.- El reordenamiento mundial se viene debatiendo en los últimos años dentro de dos grandes corrientes que se superponen indistintamente; me refiero a la corriente secesionista y a la integracionista, cada una de ellas con sus propias reglas y condicionamientos, dependiendo ello de la forma como se interrelacionan en el tiempo los parámetros históricos, geográficos, étnicos y de lenguaje; y hacia dónde tienden o los llevan dichos parámetros y su visión de futuro.

En el continente sudamericano se está dando el proceso de integración, a fin de llegar a ser un grupo continental a similitud de la comunidad europea, para lo cual, cada país independiente tratará de llegar en las mejores condiciones, que le permita negociar de la mejor manera su participación. A la fecha, el paso más firme y decidido al respecto lo está dando la República Federativa del Brasil, y su primer paso-objetivo está dado en forma de lograr a la brevedad posible una salida al Pacífico. La vía natural, porque lo impone la propia naturaleza, es a través del Perú, quien además es el único en esta parte del Pacífico que cuenta con las bahías apropiadas para ello; sin embargo, esta posición de privilegio no explotada adecuadamente, está dando paso a que Chile, en forma más agresiva, pretenda llenar ese vacío de la necesidad brasilera. No acelerar nuestra participación con Brasil, sería suicida para el Perú, pensando en el futuro, ya que de darse esta vía por demás natural, la entrada de Bolivia sería cuestión de tiempo, consolidándose como consecuencia, el núcleo geopolítico sudamericano, y tarde o temprano verse compelidos, el resto de países, por fuerzas centrípetas, a formar parte del estado continente, con todas las ventajas que ello conlleva. Lógicamente, todo este proceso alterará las relaciones de poder, dentro y fuera del continente, con los otros estados.

El otro punto a considerar, es el relacionado con la teoría chilena del mar presencial y la oceanopolítica, con lo cual el Estado chileno pretende, saliéndose de lo establecido por la Convención del Mar, establecer cierto tipo de derechos y soberanías más allá de las 200 millas marítimas y, utiliza el concepto inexistente de la oceanopolítica, como excusa para tener un crecimiento talasocrático de su poder naval. En este proceso y aunque parezca no relacionado, ya se han dado

algunos pasos, como la osadía de un capitán de navío de la Armada chilena, quien ha pretendido pontificar acerca de qué países deben tener marinas de aguas azules, verdes y marrones, exponiendo sus razones y pretendiendo además que Chile sea el gendarme por delegación de los EE.UU. de NA en este hemisferio, para lo cual, el país del norte deberá proveerlo de los medios suficientes y necesarios para el cumplimiento de tal misión. En paralelo a lo ya mencionado, se viene realizando una invasión económica, la cual no tiene corresponsalía y que, cuando se pretende penetrar su economía, esta es defendida sin ambages por el Estado, a fin de evitar cualquier tipo de competencia. Luego viene el problema del agua dulce, donde pretenden tener algún tipo de injerencia en las aguas del río Amazonas, dado su problema álgido de sed del norte chileno y las escasas fuentes a las que puede acceder. Para ser consecuentes con su actuación histórica, así como en el 79 fue el salitre, ahora es el gas de Tarija y Camisea, el agua para su norte sediento, y el litio, fuente energética a nivel mundial, en reemplazo de todo otro tipo de energía.

Finalmente, está en el tapete la determinación de su estrategia nacional, la cual está definida como una estrategia de disuasión, lo que implica un mayor gasto para cumplir con el cometido: “disuadir”, y superpuesta a ella, una estrategia “preentiva”, que consiste en tomar un espacio que puede ser una tierra de nadie o pertenecer por lógica a un vecino, pero que este último ni la usa, ni define, ni defiende y hace valer sus derechos, entonces el otro la comienza a usar y si se la reclaman deberán disputársela; este concepto es el que está latente en relación con la no definición, a la fecha, de la frontera marítima.

El rol de la prensa.- Libertad de prensa y libertad de expresión, vienen a ser las banderas que se esgrimen con el objeto de lograr el no ser tocados y convertirse o en el cuarto poder del Estado, o un poder extraterritorial, más allá del Estado en el cual ejercen su función. Lo que está sobre el tapete es a quién o quienes pertenecen estas dos libertades tan preciadas y defendidas por la Constitución. Lo lógico es pensar que tales libertades pertenecen a cada uno de los integrantes de la sociedad, con independencia de color, credo o ideología. Pero, cómo expresarse, si las grandes cadenas de comunicaciones masivas, o no lo permiten o lo mediatizan, pero de ninguna manera van a ceder un centímetro de su poder, pues al fin y al cabo lo que buscan los propietarios de medios, independientemente de cualquier cosa, es su parcela de poder y el logro de sus intereses, poder que ninguna organización o persona desea ceder.

El dominio político.- Se encuentra gobernado por el Contrato Social, establecido entre la sociedad y el ente que por delegación, se hace cargo de la

dirección y administración del país, con el claro compromiso de proveer a la sociedad el bienestar general, razón de ser de esta relación. La sociedad es una entidad indivisible, que no puede ser manejada antojadizamente, sino en base al Contrato Social, el que es ejecutado por el hombre de la Toga. A su vez, el hombre de la Espada es el garante de la sociedad, que solo está subordinado al Contrato Social, el cual en su momento fue creado por la propia sociedad para su defensa y protección, razón por la cual existe desde época inmemorial. Finalmente, el hombre de la Cruz es el fiel de la balanza entre los otros dos hombres, constituyendo la reserva moral y ética de la sociedad y la nación.

Vemos, pues, claramente delimitadas las funciones de cada una de las partes componentes de la sociedad, donde cada uno de los actores debe cumplir aquello que le corresponde. De ellas, el poder político está obligado a velar por la entrega a cada miembro de la sociedad, de la parte alícuota de Bienestar que le corresponde, así como de proveer, sin escatimar, los medios que necesite la Fuerza Armada para cumplir a cabalidad con su cometido, cual es proporcionar la paz y seguridad necesarias que permitan el desarrollo de la sociedad a plenitud.

Ahora bien, la guerra es, según Clausewitz, la “Continuación de la política por otros medios”, y no puede ser de otra manera, pues quienes inician la guerra son los políticos, quienes hacen la guerra son los políticos y quienes culminan la guerra y firman la paz son los políticos; llegamos, así pues, a la conclusión de que la guerra, cualquiera que sea su clase, externa o interna, es política, más aun cuando se trata de guerras revolucionarias que lo único que pretenden es subvertir el orden interno para la obtención del poder.

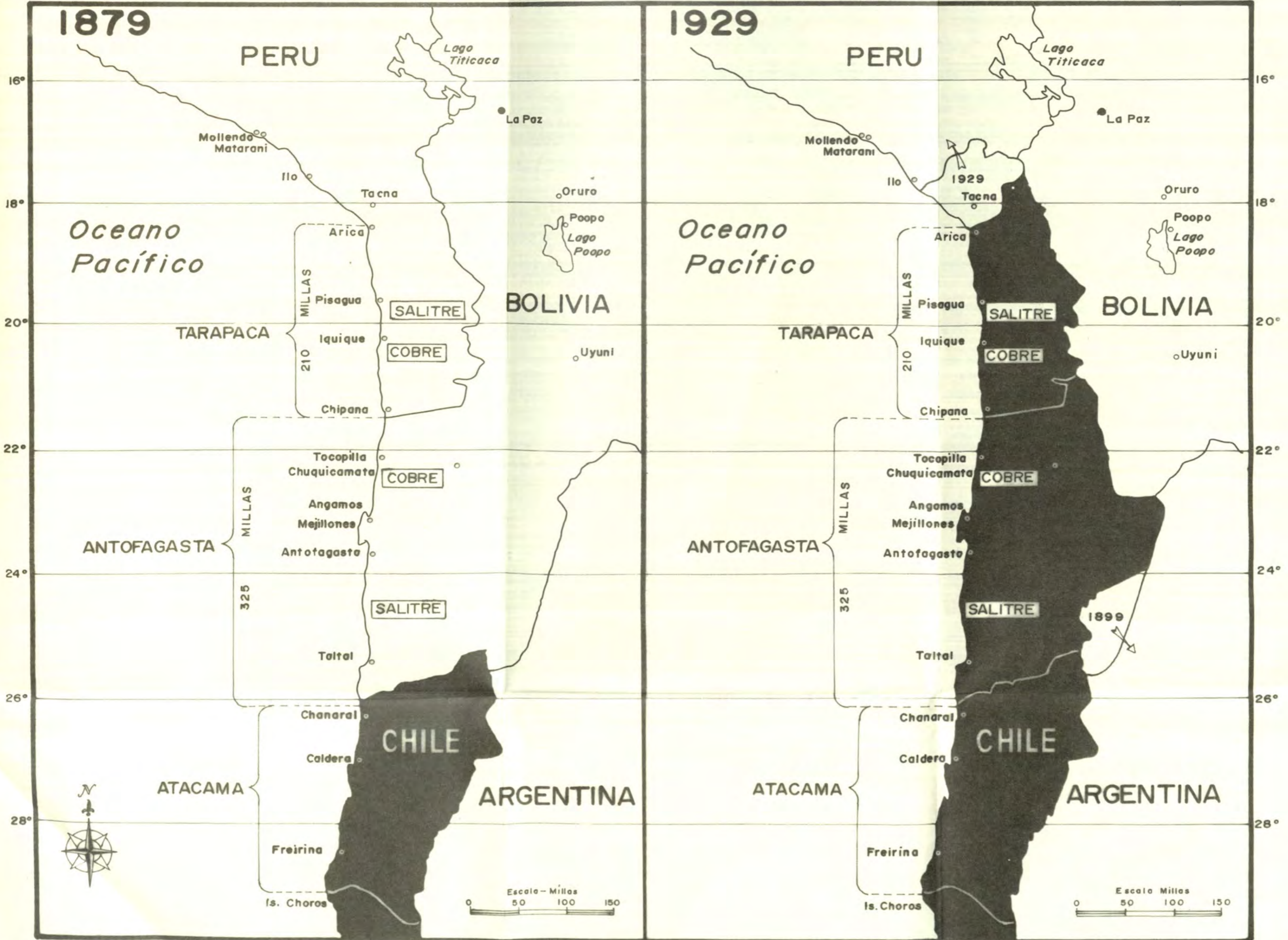
Finalmente, dos citas que lo explican claramente, la primera de ellas de Richard M. Nixon, fallecido expresidente de los Estados Unidos, quien ha sido uno de los grandes mandatarios de dicho país, a pesar del promocionado Watergate, quien dijo: “La guerra se vuelve probable cuando de dos países empeñados en una carrera armamentista el más débil de ellos se rezaga”. La segunda, del general Marshall, jefe de Estado Mayor Conjunto USA en la II Guerra Mundial: “Todo abandono de armas unilateral, provoca riesgos de desastre en la protección y defensa de los intereses en juego del país y pone en peligro el desarrollo y bienestar de la Nación”.

En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*. Lima, 2004. N° 23-24, pp. 187-203.

FRONTERAS

ANTES de la agresión Chilena

DESPUES de la agresión Chilena



“Mediante el Tratado de Ancón del 20 de octubre de 1883, el Perú cedió en forma perpetua la provincia de Tarapacá, cuya extensión era de 69 000 km². Se dejaron además en posesión de Chile las provincias de Tacna y Arica por un lapso de diez años. En la realidad, ambas provincias permanecerían en poder de Chile hasta el año 1929, esto es, un periodo de cincuenta años.

Con el Tratado Rada y Gamio-Figueroa Larrain del 8 de junio de 1929, el gobierno peruano, alentado por el de EE.UU., suscribió este documento mediante el cual se cedió a perpetuidad la provincia de Arica, cuya extensión era de 11 300 km², recibiendo a cambio la ciudad de Tacna, sin puerto y sin mayores posibilidades de desarrollo propio hasta el descubrimiento de las minas de cobre de Toquepala.

Como consecuencia, se cedieron a perpetuidad 80 300 km² de territorio continental y 210 millas náuticas de litoral con su correspondiente proyección marítima. Si no hubiera ocurrido este desmembramiento, el día de hoy no estaríamos inmersos en el famoso 'diferendo marítimo'. Sería interesante poner en valor estos territorios para conocer la dimensión de lo perdido por el Perú y todos los peruanos de hoy”.

De zamacuecas a marineras

CAPITÁN DE NAVÍO JOSÉ VALDIZÁN GAMIO

*(Una ofrenda popular a la Marina)
Y suena y resuena a la voz del cajón
como contrapunto de un gran corazón;
es el eco alegre de la patria suave:
es la voz del pueblo, la voz del Perú,
que acuñó en tu baile, de marquesa y ave,
¡peruana bonita, lo que vales tú!*

(Fragmento de un poema de Carlos Darío Ojeda, exembajador de México en Lima).

El acervo folklórico de nuestra región costeña ha guardado en el Perú durante muchísimos años un baile típico, ágil y por demás expresivo: la “zamacueca”. En términos generales, su temática antañera versaba sobre asuntos festivos, satíricos, amorosos, líricos y bucólicos, por citar unos cuantos de los más corrientes. Cuando “entró la patria” con San Martín, las letras que animaban estos bailes populares se tornaron mucho más nacionalistas, desde que ya se podía cantar a destajo y gritar a voz en cuello ¡Viva la independencia!

La “zamacueca” no era, en modo alguno, baile de sociedad como lo es hogaño. Fue número obligado en “jaranas”, reuniones de compadres pueblerinas o fiestas tradicionales en los Amancaes. En todos estos sitios se libaba aguardiente, chicha, vino o pisco puro de Ica, aderezando el baile con excitantes “resbalosas” y “fugas”, en las que algunas veces, al terminar la pieza musical y con toda malicia, los danzantes o se resbalaban, juntando cuerpos y rostros, o se fugaban —para hacerle honor al término folklórico—, pero esta vez de verdad, buscando alguna

tapia o matorral encubridor, con el fin de situarse a buen recaudo de miradas indiscretas y darle paso franco a Cupido.

Demás estaría decir que, en tales circunstancias, algunas de las mozas rendían la plaza antes de obtener permiso del señor cura, cosa que, ¡válgame Dios!, siempre fue mal vista en mi patria, nación conservadora por ancestro, y católica, apostólica y romana, por añadidura. De allí el apelativo de “mozamala”, con que en un tiempo se le obsequió.

Y te cuento, lector amigo, que con el correr de los años la “zamacueca” hizo hondo arraigo en el alma popular, no solamente por ofrecer oportunidad a las mujeres para lucir su salero y picardía sino, también, porque a los hombres “les daba en la yema del gusto” —como dirían nuestras abuelas—, eso de rematar el baile de manera tan apetitosa.

Y el pueblo peruano comenzó, pues, a amar entrañablemente a su “zamacueca”. A quererla como quiere un avaro sus doblones y billetes. A tenerla metida “en la pepita del corazón”.

Aquel baile era un tesoro, inmaterial pero tangible, para nuestro pueblo. Sus “términos” —tiempos—, fueron conformándose paulatinamente para darle estilo y prosapia. Pronto en Lima, así como en otros departamentos del Perú, cundió la “zamacueca” y fue innovándose con fuerza propia, acopiando influencias telúricas o regionalistas que la distinguieron de la capitalina al darle sabor de “patria chica” e individualizarla entre sus hermanas, pero sin apartarla un ápice del parentesco que con ellas la unía: pergaminos de guitarra y de cajón.

Así llegó el año de 1879. Sobrevino la Guerra con Chile y tuvimos que soportar una larga secuela de infortunios. Entre tanta desgracia, hubo figuras que descollaron y el pueblo las admiró, como admira un inválido al valiente que le defiende y arriesga su vida por salvarle. Muchos de ellos fueron marinos audaces y heroicos, paladines avanzados de una lucha que había que llevar hasta las costas enemigas. Miguel Grau Seminario encarnó a todos y con creces. Por algo don José Gálvez Barrenechea se refirió a él, muchos años después, en estos términos:

Como a un gran corazón
iba hacia ti la sangre de la patria,
que su dolor sentía en tu dolor,

que por ti palpitaba
y que confiaba en ti su salvación.
Viejos, niños, mujeres, tus campanas
seguían como ensueños
y se echaban al vuelo, por tu nombre,
las líricas campanas.

Y el pueblo del Perú se sintió en deuda con sus marinos, en plena guerra. ¿Cómo habría de pagarles, si nada o muy poco poseía?, ¿acaso aquellos invalorable servicios tenían un precio material? ¡No!, ¡mil, veces no! Su agradecimiento se mostraría simbólicamente.

El pensamiento popular supo ingeniarse de inmediato y resolvió darles parte de su alma. Si el vaivén de la “zamacueca” se parecía en algo al balanceo de los barcos, si la alegría del baile era semejante a la euforia combativa de sus marinos, y, en fin, si el arrebatador final de la danza guardaba analogías con una lucha cuerpo a cuerpo o con una arremetida del espolón, pues... ¡la darían como regalo a esos bravos!, ¡qué caray!

Así, lector amigo, nació la actual “marinera”, con sus tres términos de “jarana” y en homenaje a la Armada del Perú, como simbólico agradecimiento de un pueblo a su Marina de Guerra.

Aquella “marinera” que aún hoy conocemos y bailamos, sin detenernos a pensar en su significativo origen. Esa “marinera” salerosa e incitante otrora, galante y fina al presente, que al comenzar hoy a bailarse en nuestras reuniones populares o de sociedad, muy bien podría ser delineada por los siguientes versos:

Y se inicia el baile
con un quiebro airoso
en paso insinuante.
Se muestra garboso
un pequeño pie.
Los brazos dibujan
ritos misteriosos:
es el aleteo
de amor voluptuoso,
son cisnes que marcan
su ritmo al minuet.

Primera, segunda y tercera de “jarana”, tratando de un mismo asunto, conforman lo que se llama una “marinera de término”. El tema puede ser extensivo a la “resbalosa” pero no obligado para la “fuga”, –llamadas por algunos entendidos, “atracobote”–, en definición muy en caja con el nombre genérico de baile tan peruano.

Y aquí, lector amigo, para no seguir dándole vueltas a la matraca ni aburriéndote la paciencia, atraco yo también mi bote y me despido hasta la próxima tradición, dejando bien sentado que la presente la he escrito en homenaje a la Armada de mi patria, con el deseo de hacer recordar –a las actuales y futuras generaciones– que nuestra “marinera” fue, es y será, el regalo que un pueblo agradecido hizo a sus valientes marinos de guerra, deshaciéndose de uno de sus más preciados bienes y obsequiándose de corazón...

Es decir, pasando de “zamacuecas” a “marineras”, allá por el año de 1879. Por algo es que, como chozna, quizá, de aquella primera copla que escribiera, don Abelardo Gamarra (“El Tunante”), al componer la letra de “La Antofagasta” –que dicen fue la primera “marinera” auténtica que por aquí se bailó, con música de Núñez del Prado–, anda circulando en nuestros tiempos otro término de “jarana”, que tú y yo conocemos, amable lector, estrofa que quiero citarte para cerrar con broche de oro esta tradicioncita, desde que sus versos resumen todo lo que por contarte en prosa, me ha hecho consumir papeles, cinta y máquina de escribir..., ¿me lo permites?

En el mar, cuando hay “jarana”,
Baila el buque “marinera”
¡Que viva la Armada peruana
–negrita–,
Y el que “marinera” quiera!

En sus: **Tradiciones Navales**. Lima, 1966-1969.

EL "HUÁSCAR"

Valse

Armando Guimet de Mendiburu
(Arreglo de Raúl Fort Barcelli)

El "Huáscar" va por delante
Más atrasito, la "Unión";
Se encuentra con la "Esmeralda" (bis)
Y le clava el espolón.

Estribillo

¡Marinero, son chilenos
Los que matan, los que matan
Los que matan sin piedad,
Caballero dadle la mano (bis)
Mas la espalda no, jamás.
Era de la "Independencia"
El clamor que se escuchó,
Cuando araucana indecencia! (bis)

A sus náufragos mató

(Al estribillo)

¡Marinero, son chilenos... etc.!

HIMNO A LOS HÉROES DE ANGAMOS

Mercedes Palacios

¡Grau, Grau, Grau!
El guardián de nuestra costa
Defensor de la Nación,
Al rememorar tus glorias,
¡Dios te dé su bendición!
El 8 de Octubre en Angamos,
Miguel Grau al Perú se inmoló
Coronemos de lauros su frente,
Ensalcemos su viril acción.
Nada arredra su alma inflamada,
Que al Perú con valor la ofreciera
Fue su ansia el velar nuestra costa
Y su lema flamear la Bandera.
En la hecatombe de Angamos
Otros héroes a Grau sucedieron
Y sus almas al cielo volaron
El mar dio sepultura a sus cuerpos.
Al recuerdo de un día sin segundo
A los Héroes del “Huáscar” honremos
Y en voz pura, que vibre ante el mundo,
Sus civismos y proezas cantemos.
De los Héroes de Angamos grabemos
El ejemplo viril que nos dieron,
Inmolando a la patria, con Gloria,
Su existencia; pues no se rindieron.

MI SAGRADO MONITOR

Polca

Lucas Borja

Es la historia de un marino
Y un Sagrado Monitor,
Víctimas de vil destino
Y una escuadra superior.
Poblaciones araucanas
Grau el noble respetó;
Mientras que a costas peruanas,
Chile impune bombardeó.

Estribillo

Fue en el Mar de Punta Angamos
Que el "Huáscar" se inmoló,
El puñado de peruanos
Que de lauros se cubrió.
Es hoy cautivo en Talcahuano
Tumba de Gloria y Honor;
¡te he de ver en Mar Peruano
Mi Sagrado Monitor!

II

Si a chilenos que se ahogaban
En Iquique, Grau salvó,
A peruanos que nadaban el chileno asesinó
Y en Angamos, emboscada
Con su flota le tendió.
Solo en contra de una escuadra
Grau el bravo se enfrentó.
Fue en el mar... etc.

“HUÁSCAR”

Tondero

Recop. Lucas Borja R.

I

De las alturas de Arica, vi al “Huáscar” navegar
vi al “Huáscar” navegar;
con su pabellón peruano, que batía sin cesar,
que batía sin cesar.
Si Chile tiene Tacna, Arica y Tarapacá
Nosotros como peruanos las debemos rescatar, (bis)

Las debemos rescatar.
Y adentro matar, abatir, al enemigo hasta el morir.
Y adentro matar, abatir, al enemigo hasta el morir.

II

Su valiente comandante, con esa nave batió,
Con esa nave batió
Al “Cochrane” y a la “Encalada” y glorioso sucumbió,
Y glorioso sucumbió.
Adiós Tacna, bella palma, me voy pero he de volver
Iré a ver a los peruanos por Arica perecer, (bis)

Por Arica perecer.
Y adentro matar, abatir, al enemigo hasta el morir.
Y adentro matar, abatir, al enemigo hasta el morir.

CABALLERO DE LOS MARES

Marinera y resbalosa

Lucas Borja

¡Miguel Grau y Seminario
Caballero de los Mares
Caballero de los Mares!
Fue tu escudo nobiliario
Al llevarte a los altares.
¡Miguel Grau y Seminario!
Hasta la emboscada artera
De Punta de Angamos
Del sur, en la frontera,
tú fuiste el amo
Hasta la emboscada artera
De Punta de Angamos.
De Punta de Angamos los mares
Voló a la Gloria
Grabando su memoria
En nuestra historia.
¡Caballero de los Mares
Tuya es la Gloria!
(Resbalosa)
Aun sabiendo el fin cercano
Ve con mirada serena
Cómo con su odio araucano
Viene la escuadra chilena
Y aunque su coraje oponga
Contra el "Huáscar" en celada
Va el "Cousiño" y "Covadonga"
También el "Blanco Encalada".
Y en pos del "Húascar" la proa
La "O'Higgins" acompañada
Del "Lord Cochrane" y del "Loa"
Consumada la emboscada.
¡Toda la flota chilena
Al monitor bombardea, ¡ay sí!
Muere Grau y en su holocausto
Con el "Huáscar" se hace eterno
Un 8 de Octubre infausto
Comandante y subalternos.
Con él su sangre ofrendaron
Aguirre, Ferré, Palacios,
Rodríguez y otros que hallaron
¡En la Gloria su epitafio!
¡Caballero de los Mares... Sí!

MARINERA DEL “HUÁSCAR”

Marinera

Letra: Armando Guimet de Mendiburu

Música: Lucas Borja Rojas

I

Marinera, Marinera, que en la cubierta del “Huáscar”
Desafiaste la borrasca en el mar de la frontera;
Te rebautizó “El Tunante”, llamándote Marinera,
Para que tu gloria fuera, gloria de nuestro Almirante. (bis)

Estribillo

Marinera, Marinera, has coronado la cima
Ya no eres solo de Lima, eres de la Patria entera.
Pues de Tumbes hasta Loa, el sol de tu gracia brilla
Sobre el bicolor, mantilla que llevas puesta en la proa. (bis)

II

Señorita disforzada, allá por el novecientos respirabas nuevos vientos vestida
De palizada, mensajeros de la luna desfilaron tus galanes por El Prado o
Barraganes, en pos de jarana alguna (bis)

(Al estribillo)

Marinera, Marinera... etc.

SECUENCIA

Valse-Canción

Jorge Caballero Ruiz

En un oscuro escenario, pequeña se hace la luz
Que formada al calor profundo del dolor
Derramada, en las calles regadas de sangre
Al precio tan grande de Arica.
Se hace una luz que formada
Por la endecha que canta Ugarte a Tarapacá.
Se hace una luz que formada
En aguas que sienten la ausencia;
Y dianas triunfales del "Huáscar",
Se hace una luz que formada
En el fuego que quema el recuerdo
Del humo que apaga su Historia.
Se hace una luz formada
Con lágrimas que Tacna sus hijos
Adornan su amada Bandera.
Luz, que de poderes poseen tus rayos
Que despiertas al alma dormida
De los que ayer murieron con gloria.
Aquella bota que abrió las heridas
Selló la hora infausta en la Historia
Pero no pudo apagar aquella luz que ilumina
Y mantiene latente un gran corazón.
Se hace una luz que formada
Con lágrimas que en Tacna sus hijos
Adornan su amada Bandera.

¡A GRAU!

Valse

Letra: Numa Pompilio Llona

Música: Jorge Caballero

Leónidas de la Mar, Nelson peruano,
Malogrado Canaris de Occidente
Como Sucre magnánimo y valiente,
Como Ricaurte el Curcio colombiano.
Cual cometa de brillo soberano
Pasaste en curso rauda, prepotente.
Y tu curva de gloria refulgente
Será el asombro del linaje humano.
Iquique, Antofagasta,... Mejillones
De tu "Huáscar", estela fulgurante
Derrotero de luz de las naciones.
¿Buscas héroes... Oh, Chile? Alza el semblante
Allá del firmamento a las regiones
Y si te atreves... ¡mide a ese gigante!

LAS CAUTIVAS I

Valse Recop. Lucas Borjas R.

Quieres que cante, quieres que cante,
Quieres que cante esta triste canción:

Héroes son Bolognesi y Ugarte
Grau, Inclán, Ladislao Espinar,
Todos ellos que en recio combate,
Se inmolaron por la libertad.

Ya salió el crucero Lima
Todo cubierto de luto

Recorriendo aguas chilenas,
En busca de Miguel Grau.

El valiente Miguel Grau
Con "Huáscar", se batió,
Le volaron medio cuerpo
Y en el Mar se sepultó.

(Estribillo)

Adiós Tacna bella palma,

Adiós Arica laurel,

Mi Tarapacá querido,

¡Pronto os volveré a tener!

Sí Leónidas el bravo espartano

Defendiendo su patria murió,

Miguel Grau el valiente peruano,

Con su "Huáscar" se inmortalizó.

Si en Lima por mí preguntan,

Díganles que preso estoy,

Y al que quiera rescatarme,

Que en Santiago de Chile estoy.

Junio 1890

LAS CAUTIVAS II

Habanera

Recop. Lucas Borja R.

Cuándo volveré ya a ver
A mi patria idolatrada
Con Arica coronada
Y Tacna también al pie.
Pues ellas sus hijas son,
Nosotros somos hermanos
Y todos, mucho adoramos
A esas nobles Cautivas
Quiero yo verlas altivas
En brazos de mi nación
Tacna, Arica y Tarapacá
Que se acaben tus cadenas, (bis)
Que se rompan las cadenas
Y quedes en libertad.

LAS CAUTIVAS III

Habanera

Recop. Lucas Borja

Aún no se acaban aquellos tiempos de los peruanos la esclavitud
Hasta ahora gimen entre cadenas nuestras hermanas allá en el Sur.

¡Que viva Tacna, viva mi patria; vivan los héroes de gran valor!

Una corona a Bolognesi y otra corona a Guillermo More.

Ante el ruido de los cañones, pecho peruano jamás tembló,
Allá en los mares de Punta Angamos, nuestro Almirante lo demostró

¡Que viva Tacna, viva mi patria; vivan los héroes de gran valor!

Una corona a Bolognesi y otra corona a Guillermo More.

Allá en la cumbre de un Morro fiero, dos estandartes yo vi flamear,
Uno peruano y otro argentino que por mi patria vino a luchar.

¡Que viva Tacna, viva mi patria; vivan los héroes de gran valor!

Una corona a Sáenz Peña y otra corona a su Nación.

Allá en la Quinta de las Palmeras, Máximo Lira rabiando está,

¡Al ver a Tacna, viva mi patria; vivan los héroes de gran valor!

Una corona a Bolognesi y otra corona a Miguel Grau.

Allá en la cumbre de las montañas el cóndor chileno rabiando está;

Al ver que Tacna no fue chilena, ¡nunca lo ha sido, ni lo será!

¡Que viva Tacna, que viva Arica, que viva Iquique y Tarapacá
su patriotismo se fortifica por su heroísmo y peruanidad!

LAS CAUTIVAS IV

Habanera

Recop. Lucas Borja R.

¡Compatriotas la hora llegó!
De vindicar nuestra noble nación,
Como la Francia, Alsacia y Lorena
Como la Italia en su gran reacción.
Esta es la historia de la redención
Que lavar tiene el baldón
Con que Chile vil manchó
A nuestro amado pabellón.
¡Bolognesi y Grau! Esperan sin tardar
Que a nuestras cautivas demos libertad
Siento ya el rugir de un odio tan feroz
Y a nuestras cautivas el eco de su voz.
¡Compatriotas la hora llegó... etc.!

A TACNA

Vals

Adiós Tacna, bella palma,
Adiós Arica laurel;
Ya se va tu hijo querido,
No lo volverás a ver.
Si en Lima por mí preguntan
Les dirás que preso estoy,
El que quiera rescatarme
En Santiago de Chile estoy.
En el cerro San Francisco
El peruano se batió,
Mas Bolivia por la espalda
Al peruano victimó.
En el campo de la Alianza,
Se alzaron los bolivianos;
Los cobardes ya corrieron,
Quedaron solos los peruanos.
En el combate de Tacna
Un estandarte tomaron;
Con su arrojo y bizarría
Los peruanos le quitaron.
Y si en el Morro de Arica
Bolognesi fue muy ducho,
Batiéndose como bueno
Quemó el último cartucho.

GRAU Y EL "HUÁSCAR"

Marinera

Letra: Ofelia Agurto Mejía.

Música: Wilfredo Obando V.

El piurano es orgulloso
Pero con justa razón
Pues es paisano de Grau,
La gloria de la Nación.
Como nadie en el mundo
A su patria Grau amó
Y fue su amor tan profundo
Que por Ella se inmoló.
En el "Huáscar" voló al cielo
El caballero cristiano
Y de los dos en el suelo
Quedóse solo lo humano.
Y como el "Huáscar" tuvo alma
Qué le importa dónde está
Porque en alas de la gloria
Con Grau se fue al más allá.
Y que viva el paisano,
Que es orgulloso de la Nación
Y que viva Miguel Grau
Del "Huáscar" Bravo Patrón.



El Perú a través de Servicios Postales del Perú (SERPOST) el año 2001 emite el sello postal que perenniza la denominación del Gran Almirante Miguel Grau como Peruano del Milenio. (El diseño del sello es un aporte de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina de Guerra del Perú).

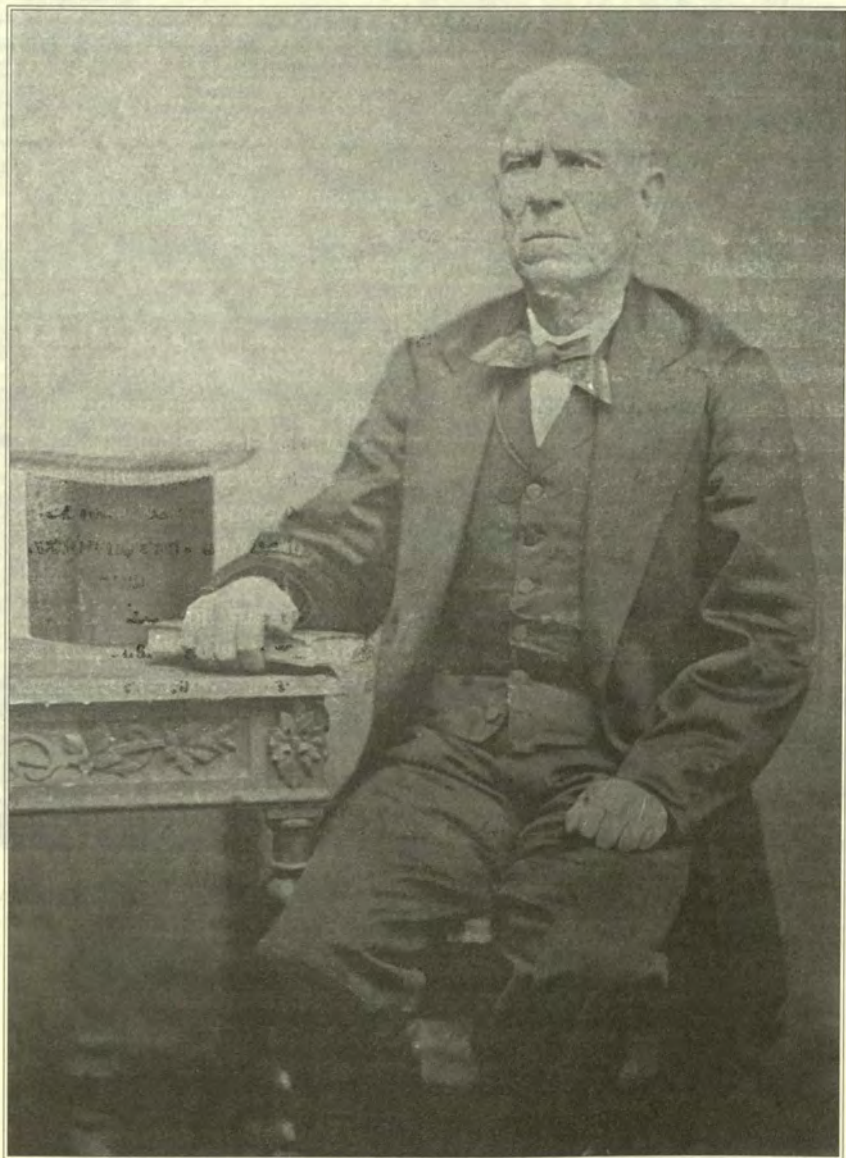
Galería fotográfica



Dos vistas del puerto de Paita en la época del nacimiento de Grau, según el dibujo de A.N. Vaillant, comandante de la corbeta "La Bonite".



Juan Manuel Grau y Berrío, padre de Miguel Grau.



Don Manuel F. Herrera, capitán del bergantín granadino "Tescua", buque en el que hizo Grau su primer embarque en marzo de 1843 a la edad de 9 años.



Los "Cuatro Ases de la Marina". De pie: Miguel Grau, Lizardo Montero y Aurelio García y García. Sentado, Manuel Ferreyros. (Foto Archivo Courret).



Foto del capitán de navío Miguel Grau. c. 1868.



Dolores Cavero de Grau
E. GARREAUD Y CA Calle del Ucayali 56 LIMA

Dolores Cavero de Grau.



Miguel Grau con su primogénito Enrique.



Rafael Grau Caveró en brazos de su ama.



Enrique



Óscar



Ricardo



María Luisa



Carlos



Rafael



Victoria



Miguel

Basadre Grohmann, Jorge.- Nació en Tacna el 12 de febrero de 1903, cuando Tacna estaba ocupada por los chilenos, y el plebiscito que estaba estipulado en el Tratado de Ancón de 1883 aun no se había realizado. Historiador e historiógrafo de la etapa republicana y contemporánea del Perú. Crítico y estudioso de la literatura; desempeñó importantes cargos públicos en el campo de la Educación y la Cultura; maestro y educador de varias generaciones, como catedrático y profesor. Encargado de reconstruir la Biblioteca Nacional del Perú, después del incendio de 1943, fue su director. Ministro de Educación el año 1945, y en 1956-58. Falleció en Lima el 29 de junio de 1980. Autor de la **Historia de la República del Perú**, obra que reeditó y amplió muchas veces desde 1939, hasta alcanzar los 16 tomos en 1968, y que ha continuado siendo reeditada tras su muerte. Otras obras: **Equivocaciones** (1928), editado conjuntamente con el libro de Luis Alberto Sánchez, **Se han sublevado los indios. La iniciación de la República** (2 vols., 1929-1930). **La multitud, la ciudad y el campo en la historia del Perú** (1929). **Perú: problema y posibilidad**. (1931; reeditado con un apéndice en 1978 con "algunas reconsideraciones 47 años después"). **Historia del Derecho Peruano** (1937) **Literatura inca** (1938). **La promesa de la vida peruana** (1943 y aumentada en 1958) **El conde de Lemos y su tiempo** (1945). **Meditaciones sobre el destino histórico del Perú** (1947). **Chile, Perú y Bolivia independientes** (1948), tomo XXV de la **Historia de América y de los pueblos americanos** dirigida por Antonio Ballesteros y Beretta. **Fundamentos de la historia del Derecho** (1956). **El Perú en la cronología universal, 1776-1801** (1957), en colaboración con María Isabel Pastor. **Infancia en Tacna** (1959). **Materiales para otra morada** (1960). **Historia de la Cámara de Comercio de Lima** (1963). **En la Biblioteca Nacional. Ante el problema de las elites** (1968). **Introducción a las bases documentales para la Historia de la República del Perú, con algunas reflexiones** (2 vols., más 1 fasc. de índices, 1971). **El azar en la historia y sus límites** (1971). **La vida y la historia** (1975, y aumentada en 1981). **Apertura** (1978). **Elecciones y centralismo en el Perú** (1980). **Sultanismo, corrupción y dependencia en el Perú republicano** (póstumo, 1981).

Bustamante y Rivero, José Luis.- Nació en Arequipa, Perú, 15 de enero de 1894. Abogado, político, diplomático y escritor. Presidente constitucional de la República del Perú de 1945 a 1948, y presidente de la Corte Internacional

de Justicia entre 1967 y 1969. Estudió letras en la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa y se graduó en la **Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco**. Fue catedrático de la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa entre 1921 y 1934. Poeta en sus ratos libres. Fue quién escribió la elegante carta a Augusto B. Leguía, en la que el caudillo del levantamiento, Luis Miguel Sánchez Cerro, le exigía su renuncia. Fue funcionario público y ejerció varios cargos de importancia como la cartera de Educación en 1930 durante el gobierno de Sánchez Cerro. Asimismo, fue embajador en Bolivia, y ministro plenipotenciario en el mismo país y en Uruguay. En 1945 fue elegido presidente de la República. El 27 de octubre de 1948 fue derrocado por el golpe de Estado de Manuel A. Odría, y exiliado del país. Regresó en 1956. Desde esa fecha ocupó nuevos cargos públicos como la Cartera de Relaciones Exteriores en 1960 y la presidencia de la Corte Internacional de Justicia de La Haya durante los años 1967 a 1969. Promulgó en 1947 el histórico decreto que extendió la soberanía y la jurisdicción del Perú sobre la plataforma marítima, el zócalo continental y el mar hasta las 200 millas. Falleció en Lima el 11 de enero de 1989. Obras: **Arequipa** (1947). **Tres años de lucha por la democracia en el Perú** (1949). **Panamericanismo e iberoamericanismo** (1951). **Artesanía textil en el Perú** (1952). **Mensaje al Perú: Perú, estructura social** (1960). **La Corte Internacional de Justicia** (1964). **Una visión del Perú** (1972). **Derecho del mar** (1972). **Ley de las 200 millas**.

Carvajal Ambulódegui, Manuel Melitón.- Nació en Lima el año 1845. Ingresó al Colegio Naval Militar en 1860. Se graduó como subteniente el año 1863. Habiendo completado los estudios de Marina, se le otorgó el grado de alférez de fragata. Combatió en el Callao en el combate del 2 de mayo de 1866, a bordo del "Tumbes". Destinado al Colegio Naval Militar, enseñó geometría descriptiva y trigonometría esférica. En 1869, ya como teniente primero, fue destinado a Loreto, realizando importantes exploraciones a bordo del "Napo". En 1873 fue nombrado subdirector de la Escuela Naval. Formó parte de la comisión encargada de medir los depósitos de las islas guaneras el año 1876, a bordo del "Mayro". Fue subdirector de Marina en el Ministerio de Guerra y Marina. Al estallar la guerra de 1879 era capitán de fragata, embarcándose en el "Huáscar" como jefe de estado mayor de la primera división naval. Tomó el mando del "Rímac" cuando este fue capturado el 23 de julio de 1879. Fue herido

en el combate de Angamos el 8 de octubre del mismo año. Director general de Guerra y Marina del gobierno de Montero, y diputado en el Congreso reunido en Arequipa en marzo de 1883. Ese mismo año fue nombrado director general de Telégrafos, cargo que ejerció hasta 1895. Ministro de Hacienda y Comercio en 1894, fue nombrado director de la Escuela Militar Preparatoria y Naval en 1897. En 1900 tomó parte en la comisión para determinar la posición de varios puntos de la Vía Central. Ascendido a contralmirante en 1901, fue ministro de Guerra y Marina hasta mayo de 1902. En 1904 presidió la Comisión Hidrográfica. En febrero de 1905 tuvo a su cargo la Comisión de Construcción de los cruceros “Almirante Grau” y “Coronel Bolognesi”. Entre 1913 y 1916 fue comandante general de la Escuadra. Presidió la Sociedad Geográfica de Lima. En 1927 fue ascendido al grado de vicealmirante. Falleció en Lima el año 1935.

Chávez Aguilar, Pablo.- Nació en Lima, 1898. Compositor, organista, director de coro y pedagogo peruano. Realizó sus primeros estudios musicales en el Seminario de Santo Toribio de Lima. A los veinte años, en 1918, estrenó una Misa Solemne a dos voces iguales dedicada a Santa Rosa de Lima. Al año siguiente fue enviado a Roma para seguir estudios de teología, desempeñando al mismo tiempo las labores de *Organi modulator primus* (primer organista). En su primer oficio religioso realizado el 10 de abril de 1923 se estrenó su Misa Solemne a tres y cuatro voces, interpretada por el coro de la Capilla Sixtina. En Italia pudo completar su formación musical en la Escuela Pontificia de Música Sacra. Al regresar a Lima, a fines de 1924, el Cabildo de Lima lo nombró maestro de capilla de la Basílica Metropolitana, cargo que conservó hasta 1938, para reasumirlo cuatro años más tarde, y desde entonces lo desempeñó hasta su fallecimiento en 1950. En nuestra Basílica ejercía las funciones de organista y director musical de todas las ceremonias religiosas. En 1934 asumió la dirección del semanario **El amigo del clero**, cargo que desempeñó durante dos periodos. En 1936 fue designado canónigo de la catedral. Falleció en Lima, 21 de octubre de 1950. Obras: Destacan la misa dedicada a Santa Rosa de Lima y la compuesta en conmemoración de la Batalla de Ayacucho, que fue estrenada en la catedral, además de diferentes obras corales y una colección de doce himnos, entre ellos el “Himno a Grau”.

Elías Bonnemaison Torres, Manuel.- Marino y diplomático. Nació en Lima el año 1865. Al iniciarse la Guerra con Chile se embarcó como aspirante de marina, en el monitor “Huáscar”, tomando parte en toda la campaña naval hasta Angamos (8/10/1879). A principios de 1880 se le destinó al “Rímac”, y durante el bloqueo del Callao comandó las lanchas “Arno”, “Urcos” e “Independencia”. Fue el primer oficial de Marina que acompañó a Federico Blume en una de las inmersiones del submarino que este construyera. Durante la defensa de Lima fue trasladado a la Batería N° 3, en el cerro El Pino, como jefe de la batería sur, y combatió en Miraflores (15/1/1881) como guardiamarina. En 1904 fue cónsul general en Argentina, luego embajador en Bolivia, y más tarde embajador extraordinario en Japón. En mérito a ser el último sobreviviente del Combate de Angamos, fue ascendido el grado de contralmirante el año 1961. Falleció ese mismo año en Lima.

García Mérou, Martín.- Argentino, nació el año 1862. Falleció en 1905, a los cuarenta y tres años de edad, cuando ocupaba la legación argentina en Berlín. Fue poeta, novelista y ensayista, pero su labor de crítico literario es la que ofrece aspectos más valiosos, aunque su tarea –no profesional– fue limitada por su condición de diplomático y político. Sus obras de política comprenden: **Estudios literarios** (1884), **Libros y autores** (1886), **Juan Bautista Alberdi** (1890), **Recuerdos literarios** (1891), **Confidencias literarias** (1894), **Ensayo sobre Echeverría** (1894), y **El Brasil intelectual** (1900).

García Valdivieso, José.- Contralmirante de la Marina de Guerra del Perú. Calificado en Comunicaciones, Inteligencia y Guerra de Superficie. Diplomado en los cursos Básico de Estado Mayor y de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Diplomado en el Naval War College de Newport, Rhode Island, USA, en Estrategia y Guerra Naval. Siguió los cursos de Logística Gerencial, Contabilidad Gerencial y Gerencia Financiera en ESAN. Diplomado del Programa de Alta Dirección de la Universidad de Piura. Con amplia experiencia docente en la Escuela Naval, en la Escuela Nacional de Marina Mercante, Escuelas de Calificación de Oficiales, Escuela Superior de Guerra Naval, Universidad de Ciencias Aplicadas, UPC. Conferencista en diversas instituciones sobre Estrategia, Geopolítica y Geoestrategia. Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Pertenece a

la Comisión especial de Estudios Estratégicos de ADOGEN. Ha sido secretario permanente del Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Colaborador de las revistas de: Marina, del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y de la Escuela Superior de Guerra Naval. Autor de: **Manual de Guerra Antisubmarina para oficiales** y de diversos artículos sobre estrategia, geopolítica, historia y tecnología, como: “Apuntes sobre el poder y el poder naval” (1997), “El Perú, la gesta de América y el 2 de mayo de 1866 (1998), “El tercer milenio y la era del Pacífico”, “Amazonía” (1999), “Apuntes del Perú y los grandes espacios regionales” (2000), ¿Sociedad civil, sociedad militar? (2000), “El Perú y el Estado continente” (2003), “China, Europa y el descubrimiento de América” (2010).

Gárezon Thomas, Pedro.- Nació en Lima el año 1851. Cursó estudios en la Escuela Naval Militar, y posteriormente fue profesor en la Escuela de Grumetes y en la Escuela Naval. Viajó a Europa en la corbeta “Unión” cuando se la mandó reparar. Al inicio de la Guerra con Chile, se encontraba en la “Independencia”, en la que permaneció hasta su naufragio en Punta Grueso el 21 de mayo de 1879. Destinado al “Huáscar”, fue su último comandante, en el combate de Angamos el 8 de octubre de 1879. En 1880 fue nombrado segundo comandante del “Atahualpa”, tomando parte en la defensa del Callao contra las fuerzas chilenas. Durante el primer gobierno de Leguía fue prefecto de Lima y comandante general de la Escuadra (1908 y 1909). En 1914 fue enviado a Europa y residió muchos años en Valencia, España. Ascendió al grado de contralmirante. Falleció en Lima el año 1927.

López, Jacinto.- Nació en 1864. Falleció el año 1942. Este historiador venezolano, con motivo de la Guerra con Chile escribió identificado con la causa peruana la obra: **Historia del guano y del salitre; o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y Perú. Causas de la guerra y guerra naval.** Nueva York, 1931. Es autor también de: **Los Tratados de Lima y la paz internacional americana, el tratado secreto de 1922 entre Colombia y el Perú.** Nueva York, 1932. **Lecciones del conflicto entre Colombia y el Perú resultante del tratado secreto de 1922; La conferencia de Río de Janeiro.** Nueva York, 1933. “La caída del gobierno constitucional del Perú” (**En La Reforma Social**).

La Habana, 1927. Se refiere al derrocamiento del presidente José Pardo el 4 de julio de 1919. **Manuel Pardo**. Lima, 1947.

Lostanau Ulloa, Alejandro.- Bibliógrafo y bibliotecario. Miembro Honorario del Instituto Riva-Agüero. Fue su primer Bibliotecario y Jefe de la Biblioteca hasta 1989. Murió el año 1992.

Mac Mahon, Samuel.- Nació en Nueva Jersey, EE.UU., el año 1845. Fue contratado por en 1868 como cuarto ingeniero del "Marañón", vapor que debía remolcar al monitor "Manco Cápac" de Nueva Orleans al Callao. Posteriormente fue promovido a tercer ingeniero y destinado al "Mayro". En octubre de de 1872 ascendió a segundo ingeniero, pasando al "Huáscar", y cuatro años después al "Talismán". Al iniciarse la Guerra con Chile volvió al "Huáscar", participando en toda la campaña naval hasta el combate de Angamos. A su regreso al Perú fue recibido con honores. Se embarcó en la el "Oroya", concurriendo a la defensa del Callao. Falleció en Lima el año 1894.

Prado Ochoa, Mariano Ignacio.- Nació en Huánuco, 18 de julio de 1826. Militar y político peruano, fue presidente de la República en tres ocasiones. Un breve periodo de facto entre abril a junio de 1865 y dos periodos constitucionales, el primero, desde noviembre de 1865 hasta enero de 1868 y el segundo, desde 1876 hasta 1879. Ingresó al ejército en 1854, pero fue desterrado a Chile poco después, por sus críticas al gobierno de José Rufino Echenique. Bajo las órdenes de Ramón Castilla, luchó en la revolución liberal de 1855. Más tarde, fue diputado por su ciudad natal en la Convención Nacional y prefecto de Arequipa (1858). Prado inició una revolución en Arequipa el 28 de febrero de 1865, en contra de la firma del Tratado Vivanco-Pareja. Derrocó al presidente constitucional, general Juan Antonio Pezet, el 25 de abril de 1865 y se proclamó Jefe Supremo de la República. Luego de dos meses, dejó la Jefatura del Estado en manos de Pedro Díez-Canseco para participar en las elecciones, donde salió elegido presidente constitucional de la República. Durante su gobierno se llevó a cabo el Combate del Dos de Mayo de 1866 en la Guerra con España. Gobernó, en este periodo, con ministros como José Gálvez Egúsquiza y Manuel Pardo y Lavalle en el llamado "gabinete

de los talentos”. Promulgó la nueva Constitución Política del Estado de 1867. Ejerció la presidencia hasta el 5 de enero de 1868 cuando tuvo que dimitir presionado por el Congreso de la República. En 1876 asume nuevamente la presidencia constitucional de la República sucediendo a don Manuel Pardo. Este gobierno se vio dificultado por la crisis económica que arrastraba el país. Enfrentó el inicio de la Guerra del Pacífico. Después de perdido el dominio en el mar, fue autorizado por el Congreso para viajar a Europa para comprar armamento al ejército peruano. Partió el 19 de diciembre de 1879, dejando como presidente provisorio a Luis La Puerta, quien fue derrocado por Nicolás de Piérola. La prensa de la época y los partidarios de Piérola, lo acusaron de haber fugado del país con dineros del erario público. Prado no pudo regresar al Perú hasta después de terminado el conflicto del Pacífico. Falleció en París el 5 de mayo de 1901.

Quirós Tafur, Francisco.- Nació el 15 de abril de 1920. El año 1935 ingresó a la Escuela Naval como aspirante a cadete. Se hizo acreedor a la imposición de medallas al mérito. En los deportes su presencia era imprescindible para animar las barras de cadetes con rimas y canciones deportivas de su autoría. Se graduó de alférez de fragata en diciembre de 1941. Es destacado al BAP “Grau”. Pasó a servir en el “R-1” el año 1941. El año 1969, con el grado de capitán de navío, fue nombrado jefe de la flotilla de submarinos. Estando en el cargo, se le impuso la condecoración Cruz Peruana al Mérito Naval. El 11 de enero de 1971 solicitó su pase a la situación de retiro. El año 1973 compuso el Himno de la Marina de Guerra del Perú. Compositor de música criolla, su vals “Bandida” fue premiado con el segundo puesto en el Primer Festival de la Canción Criolla de Panamericana TV, el año 1971. La polca “Vamos Boys”, es también de su autoría. Vinculado a la Historia Marítima del Perú, desde la fundación de la Comisión para Escribir Historia Marítima del Perú, fue miembro fundador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos el año 1973. Falleció el 20 de abril de 1975.

Ramírez Canaval, Hugo.- Contralmirante en retiro. Nació en Abancay el año 1928. Ingresó a la Escuela Naval del Perú el año 1946, de la cual egresó el año 1950 con el grado de alférez de fragata. Es colaborador de la **Revista de Marina** y de diferentes diarios de la capital.

Rebagliati, Edgardo.- Periodista de la revista **Mundial** de Lima, en la década de 1920 a 1930.

Salmón de la Jara, Federico.- Marino. Nació en Ayacucho el año 1911. Ingresó a la Escuela Naval en 1927, de la que egresó el año 1933 con el grado de alférez de fragata; pasó a servir a bordo del crucero “Lima”. En 1936 viajó a los EE.UU. para el cambio de las baterías de los submarinos “R3” y “R4” y obtuvo su calificación en submarinos. Durante el conflicto con el Ecuador el año 1941 y el desarrollo de la II Guerra Mundial en el Pacífico, participó en el patrullaje de la costa norte del Perú. En 1948 viajó a Sevilla al comando de la fragata “Gálvez”, representado a la Marina peruana en la celebración del VII Centenario de la Marina de Castilla. Ejerció el comando del “R2” y el “R3”, y de la división de submarinos. En 1953 tuvo a su cargo la supervisión en Groton, EE.UU. de la construcción de los submarinos tipo “Sierra”, “Lobo” y “Tiburón”, que condujo al Callao como comandante de la división. Con el grado de capitán de navío viajó a Inglaterra el año 1959 para la recepción y reacondicionamiento del nuevo BAP “Almirante Grau”, ex HMS “New Foundland”. El año 1963 ascendió al grado de contralmirante. Ha desempeñado los cargos de comandante general de la escuadra, director general de Economía de la Marina, director de la Escuela Superior de Guerra Naval, presidente del directorio de la CPV. El año 1963, siendo presidente del Centro Naval del Perú, junto con el capitán de fragata Luis Felipe Villena, secretario de Cultura, y un grupo selecto de marinos, conciben la idea de formar un Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, para lo cual convocaron a los más distinguidos intelectuales e historiadores del Perú. El año 1972 salió a la luz el primer tomo de la gran obra. El almirante Salmón presidió la Comisión, que el 17 de octubre de 1973 pasa a constituir el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, bajo su presidencia. El año 2000 recibe la máxima condecoración de la Marina, Orden Gran Almirante Grau y el año 2007 recibió la condecoración de la Orden del Sol en el grado de Gran Cruz, por su extraordinario aporte a la cultura del Perú. Falleció el 23 de agosto del 2010.

Valdizán Gamio, José.- Marino y escritor. Nació el año 1919. Ingresó a la Escuela Naval el año 1935. Con calificación especial en submarinos, tanto en el Perú como en EE.UU. Ejerce el comando en diversas unidades de la

Armada, e inclusive en tres submarinos y en la flotilla antisubmarina. Comanda la fuerza naval peruana en la operación Unitas VIII. Desempeñó misiones de observación profesional, como agregado militar, naval y aéreo en España e Italia; y fue jefe de relaciones públicas de la Marina. Logró el segundo puesto en el Campeonato Mundial Militar de Tiro (Río de Janeiro, 1961). Ha publicado **Tradiciones navales del Perú** (2 vols., 1966-1969); **Pañol de anécdotas** (1968); e **Historia Naval del Perú** (5 vols., 1981-1993). Fue miembro fundador del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Falleció el año 2002.

Vicuña Mackenna, Benjamín.- Historiador y político chileno. Nació en Santiago de Chile el año 1831. En su juventud participó activamente en los movimientos liberales opositores a los gobiernos conservadores. Tras el fracaso de estos, en 1851 huyó a California, desde donde pasó a Europa. En sus viajes al viejo mundo se ocupó de investigar en los archivos históricos. Reunió así un importante acopio documental que usó en la preparación de su enorme obra historiográfica, en la que se cuentan títulos como **Historia de la Revolución del Perú, El Ostracismo de O'Higgins, Historia de la Administración Montt y La Isla de Juan Fernández**, entre otros. En 1872 es nombrado intendente de Santiago, cargo en el que emprende una labor sin precedentes en la modernización urbana de la capital de Chile. Cuando estalla la Guerra del Pacífico contra Perú y Bolivia, en 1879, se convierte en el principal animador del espíritu patriótico popular, como orador, periodista e historiador. Falleció en Santa Rosa de Colmo el año 1886.

Este número de la
Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,
se terminó de imprimir el 20 de marzo del 2011, en
Corporación Gráfica Noceda S.A.C.
recepcion@corporaciongraficanoceda.com
Av. Gral. Varela 2030 - Pueblo Libre

