CRONICAS

DE LA

MARINA PERUANA

POR EL

Capitan de Corbeta de la Armada Nacional

Manuel I. Vegas



1916

Imp. El Progreso—Gálvez 41 y Libertad 56

CALLAO

U031

Erratas

Pag.	linea	Dice	Debe decir
3	6	emparejárseles	emparejársele
9	20	Rivera	Riera
12	24	La La	La
14	12	1873	1837
17	13	debeu	deben
24	3	nos	los
24	30	manitestó	manifestó
29	8	él.	el
35	20	por superior	por su superior
38	23	icencia	licencia
41	10	aquella	la
44	8	mareaban	moreaban
55	30	preguntoyo	pregunto yó
56	12	asestó	dió
56	16	indispensable	inseparable
60	30	ferte	fuerte
64	18	neuralidad	neutralidad
64	19	ocaciones	ocasiones
70	10	atacantes	atacante
70	21	traera	traer
75	18	ricones	rincones
78	17	suprímase: «por lo menos»	
88	5	reinvindicación	reivindicación
88	16	cuádrupe	cuádruple
91	6	separa	separan
91	8	baque	buque
100	25	Carrasco»	Carrasco
104	14	Arenes	Arenas

Pag.	línea	Dice	Debe decir
106	29	arribó	arrumbó
113	9	espado	espada
120	8	capealo	capearlo
120	25	al	el
121	18	enardecida	enardecido
125	2	notar	nota
126	17	significaba	significa
134	8	Palma	Palma?
134	10	Antofagusta	Antofagasta
134	25	presentase	presentóse
135	10	previstas	provistas
136	25	pudiese	pudiere
138	33	é	ó
138	34	guiadas	guiados
139	14	volara	volará
139	24	dipersas	dispersas
150	22	Temístocle	Temístocles

Hay algunos errores de imprenta en la puntuación y especialmente se ha puesto varias veces punto y coma en lugar de dos puntos.

1053

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
Dirección Museo Naval del Perú

DOS PALABRAS

Nada contiene este librito que, por lo que á mi se refiera, pueda hacerlo acreedor á los favores del público á quien lo entrego; sin embargo, el tema, interesante de suyo, me ha tentado y siento que mis escasas dotes no hayan logrado emparejarseles.

Pero mi único deseo es, que sin mirar á la forma, el cariño feliz que nuestro pueblo ha sentido siempre por su marina, crezca al leer estas páginas que dedico á mi estimado compañero el Capitán de Corbeta don Alejandro Vinces.

El Autor.

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 985.03900359 V37
Nro. Inv.: 4031
Fecha: 12015

Al Sr. Capitan de Navío, mi distinguido Jefe, Dn. Eduardo Hidalgo.
El Autor



LOS MARINOS PERUANOS

JUZGADOS POR

ESCRITORES EXTRANGEROS

Combate de Angamos

..... Al tercer ó cuarto tiro voló la torre con el ilustre Grau que estaba ahí dirigiendo la acción... En estas circunstancias cayó la bandera, lo cual hizo á La Torre parar sus fuegos, creyendo en una rendición; no se trataba de esto, sin embargo, pues casi inmediatamente se vió salir á reponerla en el pico de mesana.....

(«El Mercurio» de Santiago de Chile)

2 de Mayo de 1866

..... Los peruanos se cubrieron de gloria y su heróica resistencia demuestra su patriotismo y valor y los coloca en su verdadera posición en el mundo.....

..... Los soldados (Dios los bendiga) y el pueblo, están llenos de entusiasmo patriótico y comprenden perfectamente toda la grandeza del triunfo.....
(T. H. Nelson—Lieutenant U. S. N. «Powhathan»)

2 de Mayo de 1866

..... El combate ha sido glorioso para ambos, pero especialmente para los peruanos.....Los barcos peruanos ayudaron á las baterias y acertaron muchos tiros en esa importante y heróica acción.....
(G. E. Pearson—Rear Admiral—Commanding Pacific Squadron.)

Combate de Pacocha

..... El «Huáscar» estaba bellamente manejado, tratando de mantener sus cañones de la torre sobre nosotros, excepto cuando iba á cargar.....
(Informe del almirante de Horsey al parlamento británico)

Combate de Chipana

.....Los disparos de la "Pilcomayo" fueron muy buenos á pesar de la larga distancia.....
(Parte del comandante La Torre de la "Magallanes")

Combate de Angamos

..... Al virar el «Huáscar» hacia el N. se encontró de frente con el «Cochrane» é intentando los

defensores del monitor un último y extremo recurso, enderezaron la proa en dirección á él y embistieron á toda fuerza de máquina.

Los dos buques estaban á unos trescientos metros y al notar el comandante La Torre la maniobra del enemigo, le puso también la proa.

Durante algunos segundos pudimos contemplar embargados aquella grandiosa escena en que las naves luchadoras, semejando en ese momento dos toros bravíos y furiosos, se acercaban por momentos más y más, dispuestos á darse la última arremetida.....

(Corresponsal del «Mercurio» á bordo del «Cochrane»)

Campaña del Huáscar

.....Durante todo el curso de esta guerra hasta su captura, el «Huáscar» fué una fuente de terror contínuo y ansiedad para los puertos chilenos. Alentados y orgullosos por la distinción de haber peleado con buques de la primera escuadra del mundo (inglesa), el «Huáscar» subía y bajaba la costa del Pacífico y por el estrago que causó, obtuvo para sí una notoriedad segunda solamente á la del «Alabama».

(Scientific American)

Combate de Angamos

.....es notable el intento del «Huáscar» al embestir al «Cochrane.....

....De los doscientos diez y seis tripulantes

solo quedaron ciento veinte y cinco vivos y de ellos muchos heridos.

(Admiral C. R. P. Rodgers U. S. N.)

Combate de Arica

.....Cumplimos con el deber de saludar y felicitar al bravo comandante de la «Unión» á pesar de que el combate estaba en toda su fuerza .....

....al salir audazmente el buque peruano fué imposible evitar que en todos los buques aplaudieran con ardoroso entusiasmo.....

(Lieut. Masson. H. M. S "Thetis")

Combate de Arica

.....el capitán Villavicencio, de la "Unión" entró á Arica; á la luz del dia, el 17 de Marzo, á despecho de toda la escuadra bloqueadora; desembarcó su cargamento, se batió y escapó audazmente .....

(The war between Peru and Chile—
C. R. Markhan. C. B.; F. R. S.; F. R. G. S.)

Campaña naval del 79, 80 y 81

.....después de una heróica y bien conducida campaña naval.....

(The war between Peru and Chile—Markham)

Campaña naval del 79

.....durante algunos meses la guerra estuvo limitada á algunas operaciones en el Pacífico. Los

V
125
91

peruanos tuvieron que ceder, al fin, al enemigo la posición de su indisputable supremacia naval. Muchos meses estuvieron los pocos barcos que poseían, manteniendo noblemente el honor de la bandera. La narración de estas hostilidades es de tal naturaleza, que los descendientes de los incas están justamente orgullosos de ella. Pero la lucha era demasiado desigual para que durara mucho.....

La causa de los aliados quedó perdida, no bien sucumbió la débil cuanto bien manejada escuadra peruana á la superioridad abrumadora del enemigo.

("Importancia del dominio marítimo
en las campañas terrestres desde Waterloo"—
Major C. E. Callwell. R. A. England)

Fiscal General

Guerra del Pacífico

..... entre las muchas enseñanzas marítimas que nos dejó la guerra entre Perú y Chile llena de hechos heróicos.....

("Estudios sobre defensas submarinas"
Teniente Navío J. Rivera y Alemany)

Campaña naval del 79

.. ..El "Huáscar", bajo el admirable impulso del almirante Grau, multiplicó sus operaciones; aparecía en muchos parajes, cañoneó baterías, apresó buques, sembró el terror en todo el litoral chileno, desplegó una actividad imcomparable para impedir é intimidar la acción militar de los chilenos, que no se atrevían á desembarcar sus tropas mientras se mantuvo atrevidamente en el mar .....El combate

de Angamos será siempre justamente célebre .....
La heróica resistencia del pequeño "Huáscar" contra la escuadra chilena, encarnizada contra él, responde maravillosamente á las aspiraciones del espíritu público.....

..... Cuando el "Huáscar", aniquilado, cayó prisionero, el comando había recaído en el séptimo oficial por orden gerárquico, los seis primeros fueron muertos. sucesivamente, el tercio de la tripulación estaba fuera de combate y, finalmente no le quedaba una sola pieza capaz de disparar.

(La guerre sur mer—"Estratégie et tactique" par G. Darrieus—Capitaine de Vaisseau)

Combate de Pacocha

.....el pabellon del "Huáscar" permanece aito y firme y la acción se empeña entre el buque peruano y los dos ingleses.....

(«Les Torpilles» par le Mayor H. de Sarrepont)

Guerra del Pacífico

..... Los peruanos se vieron reducidos á habilitar para el servicio de torpedos chalupas y botes de vapor que no tenian á este respecto, las cualidades requeridas. Tal situación en nada abatió su firmeza .....

(«Les Torpilles» par le Mayor H. de Sarrepont)

Combate del 25 de Mayo en el Callao

..... el 25 de Mayo, hacia las dos y treinta

MINISTERIO DE MARINA · REPUBLICA PERUANA

de la mañana las aguas del Callao fueron teatro de un violento combate librado por el torpedero chileno "Janequeo" y la lancha peruana "Independencia." Mientras ambos estaban empeñados en la acción, el teniente peruano Gálvez, logró echar sobre la cubierta de su adversario un torpedo de cien libras que tuvo la destreza de inflamar con un balazo. Los dos buques se fueron á pique. El teniente Gálvez resultó gravemente herido.....

(«Les torpilles» par H. de Sarrepont)

Guerra del Pacífico

..... su escuadra después de varios hechos gloriosos, fué destruida y Chile dueño del mar, pudo llevar la ofensiva al territorio peruano .....

(Geografía Marítimo-militar por Leon Herrera
Teniente de Navío
Profesor de la Escuela Naval—España)

Combate de Angamos

.....el "Huascar" cuyo jefe el Almirante Grau sin disputa bravo y capaz.....

("Incidentes de la guerra naval entre Chile y Perú"
Traducido del inglés por
Vicente Zegers Recasens Capitán de Navío chileno)

Combate del 25 de Mayo

..... el teniente Señoret, comandante de la «Janequeo», asevera que ocurrieron dos explosio-

nes: una de su torpedo de estribor que echó á pique á la «Independencia» y otra originada por un torpedo de mano que se arrojó sobre la cubierta de su lancha y el cual al estallar *averió* su costado de tal modo que el agua principió á entrar en gran cantidad y lo echó á pique.

(Traducido del inglés por V. Zegers Recasens)

Combate de Angamos

La noticia de la captura del «Huáscar» anunciada ayer 10, de Londres, por el cable, causará dolor á muchos pechos, hasta en los que simpatizan con Chile. El denodado buquecito parecía tener vida encantada, por la impunidad con que había llevado á cabo las numerosas y arriesgadas empresas á que con frecuencia lo llevaba su valiente comandante..... Su conducta ha sido siempre la de un marino pundonoroso y la de un cumplido caballero.

(«La Estrella de Panamá»)

Combate de Angamos

Grau murió, pero no ha muerto en la memoria de los argentinos, el nombre de ese gran titán de los mares.....Hechos grandiosos pueden citarse muchos, consumados por el intrépido marino.....

("La La Tribuna" de Buenos Aires
Octubre II de 1879

Coubate de Angamos

.....el "Huáscar" no presentaba más venta-

ja que el ser mandado por un marino valiente y experto, que puso á raya á toda la escuadra chilena...
("La República" Buenos Aires,
26 de Octubre de 1879.)

Guerra del Pacífico

.....si los peruanos hubieran perdido el "Huáscar" el 21 de mayo, habrian quedado sin un buque que tal vez ellos reputaban como el más formidable de su escuadra; buque, que tarde ó temprano, tenía que caer en poder de nuestros blindados; pues no era más veloz que ellos ni capaz de batirse con ventaja de ninguna clase..... ..
(Leandro C. Alvear ingeniero de la Armada chilena
Revista de Marina—Valparaíso)

Combate de Angamos

.....por supuesto que las condiciones á que hemos arribado en nada aminoran la digna conducta desplegada en Angamos por los tripulantes del "Huáscar", quienes con haber resistido hora y media contra fuerza desigual en el principio del combate y abrumadora á la postre, hicieron lo bastante para dejar á salvo el honor de su bandera. .....
("Guerra del Pacífico" —fragmentos de un manuscrito
por Luis Uribe Vicealmirante chileno)

Combate de Islay

.....la escuadra chilena se componía del "Li-

bertad", "Valparaíso", "Monteagudo", "Arequipeño" y "Aquiles"; la peruana de la "Socabaya", "Trinidad" y "Congreso", mandados respectivamente por Morán, Panizo y Valleriestra, y después de tenaz resistencia se retiraron á Islay.....
(Luis Uribe—Almirante chileno Revista de Marina Valparaíso)

Combate de Casma

.....tal fué el resultado de este memorable combate en que no escasearon ciertamente de uno y otro lado actos de arrojo y valor.....
(La guerra de 1873—Luis Uribe)

Los marinos peruanos

. ..... los oficiales de marina, debiendo poseer una instrucción especial desde jóvenes en escuelas adecuadas, no pudieron salir y no salieron jamás, sino del seno de la mejor raza y clase social..... En ellos se encontraron instrucción, valor y patriotismo verdaderos, "no de palabras"; y ciertamente el éxito de la guerra hubiera sido otro, si hubiesen tenido una buena, ó por lo menos, regular escuadra que mandar ... .
(Historia de la guerra de América por el doctor Tomás Caivano)

Campaña del 79

..... la memoria de Grau se conserva con ar-

diente entusiasmo desde que fué volado á bordo del "Huáscar" despues de realizar muchas é inolvidables proezas.....

(«Lima the City of the Kings» by C. T. Ryan)

Combate de Angamos

... .el "Huáscar" es un buque histórico ..... Ha figurado en todos los combates navales en el curso de la guerra; ha bombardeado las poblaciones fortificadas de los chilenos, perseguido y capturado trasportes y ha sido por varios meses el terror de las costas chilenas. Al mando de un hábil y valiente oficial y tripulado por hombres excelentes, el "Huáscar ha sido siempre un formidable adversario.

("The Times" London. 10th. October 1879)

Combate de Angamos

.....No se necesita estar del lado de los peruanos para lamentar que el gallardo "Huáscar" haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era más que competencia en su manejo, ha colocado repentinamente á este buque entre los más famosos que han surcado las aguas americanas. Ninguna empresa era demasiado grande ni pequeña para él..... Que mantenga su antigua reputación, ahora que se haya en otras manos, es muy dudoso, porque jefes tan hábiles como Grau no hay muchos; y oficiales de segundo ó tercer orden le tienen casi tanto miedo á

un buque por el estilo del "Huáscar", como al enemigo..... .

(«The New York Herald»,
10 de Octubre de 1879)

El "Huáscar"

.....necesito hacer una peregrinación para visitar el «Huáscar», el más famoso y recordado blindado que ha existido y sobre el cual se han ejecutado los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en algún otro blindado de cualquiera otra nación del mundo. No me cabe duda, que los galantes oficiales chilenos serán los primeros en aprobarme, cuando me descubra ante la memoria del almirante peruano, que murió noblemente, como también ante los chilenos, que con tanto heroísmo encontraron en él la muerte.

(Discurso pronunciado por Teodoro Roosevelt, ex-presidente de los Estados Unidos, á bordo del crucero chileno "O'Higgins" en Talcahuano en Noviembre de 1913)

FIN

El cañón del Pueblo

Poco antes del memorable Dos de Mayo de 1866, la poderosa flota de Mendez Núñez fondeaba en la isla de San Lorenzo para ultimar sus preparativos de combate.

Aquí esperábamos recibirla como merecía, se

trabajaba con febril entusiasmo y poseídos del mismo podía verse desde muy cerca de la batería Maipú, un grupo de veintisiete hombres, bronceada la tez, cuerpos robustos y continente enérgico como de quienes están acostumbrados á mandar, los cuales con gran premura y práctica actividad trabajaban para montar un cañón.

"Son los marinos sin destino" decía alguno de los curiosos (que en gran número rodeaban y aún ayudaban á los improvisados obreros) el cual por haber servido en la Armada los conocía de cerca.

—?Y por qué no se han embarcado mejor? preguntaban otros, "Los marinos deben pelear á bordo"

—Parece que vinieras de la sierra—¿No sabes que son cuatro los buques y hay setenticinco jefes y oficiales á bordo y ya no sobra sitio ni para un ratón?

Estos que aquí están trabajando sirvieron además con Pezet y por ahi dicen que no los quiere Prado. En los fuertes no hay lugar tampoco, y ya vez que unos valientes como ellos no van á quedarse mano sobre mano en su casa porque no les dan puestos importantes.

Ante esta andanada del improvisado defensor de los marinos, mezclada con ternos y juramentos de toda clase y tamaño, el grupo enmudeció hasta que otro patriota por no ser menos dijo:

—Hombre! Debes saber que cuando no hay lugar en los buques ó en los fuertes, los marinos buscan cualquiera, con tal que sea de peligro, por que ellos nunca quedan sin pelear y por eso no les ha importado trabajar como peones bajo la dirección de esos ingenieros. Ya verán ustedes cómo lo hacen el día del combate.

—¡Cuidado con la escuadrita que nos vá á atacar! ¡Es buenaza! Sino mirala desde aquí. No se duermen los chapetones, con sus ejercicios día y noche. Pero ¡Caramba! con lo despacio que va este trabajo. Este cañón no puede disparar todavía!

—Déjalos que han dicho que estará listo pronto. Ellos son artilleros de los buenos. Saben lo que van á hacer.

—Algo que no me parece bien es que sean ingenieros los directores de este trabajo. Yo creo más prácticos á los marinos en esto de montar cañones.

—Y que quieres? Prado ha ordenado así.

Estas y otras conversaciones diariamente se oían hasta que el primero de Mayo quedó listo el cañón, un Blakely de trece pulgadas, nuevo y reluciente; aunque muy lento para cargar y disparar. y, pues se bautizó con el nombre de «Pueblo» éste acudía en mayor número que á los otros cañones, se hacía lenguas de su potencia y de la destreza de sus artilleros.

A las doce del Dos de Mayo una división española compuesta con la «Numancia», «Blanca» y «Villa de Madrid» arrumbó hácia el sur de la bahía donde estaba nuestro cañón.

Ver á los buques españoles fué grandioso, soberbio espectáculo! Avanzaban á buena velocidad, resueltamente y parecía iban á varar. Sus grandes pabellones de combate desplegados á la suave brisa reinante; las portas abiertas por donde asomaban las bocas de sus trescientos cañones.

A la cabeza destacaba su enorme masa la almiranta "Numancia", calados los masteleros, como

los otros buques, echaba espesas bocanadas de humo por su gruesa chimenea.

Avidamente seguían estos movimientos los del cañón del "Pueblo" pues juzgaban á la "Numancia" el más lindo buque para sus disparos. Tensos los nervios, en profundo silencio solo se oía á intérvalos la voz fuerte y acompasada del telemetrista al marcar la distancia que disminuía por momentos.

Cuando estuvo á mil quinientos metros la "Numancia" inició el combate con un disparo seguido rápidamente por otro. Entonces en nuestro cañón se oyó la voz de ¡Fuego! y un instante después el proyectil chocaba contra el espolón de la fragata española.

¡Viva el Perú! ¡Vivan los marinos! Gritaban por todas partes.

Una sonora voz mandó:

¡1300 metros! ¡Carguen! Y mientras los combatientes ejecutaban estas operaciones locos de entusiasmo tuvieron la ingrata sorpresa de ver entorpecido su cañón.

Agruparónse para reparar la avería; pero desgraciadamente la cosa era muy grave. El cañón se había desmontado. Y ante la imposibilidad de remediarla pronto, los improvisados sirvientes se fueron á las baterías próximas para continuar la lucha y en el fuerte Maipú encontraron gloriosa muerte los hermanos Cárcamo valientes é ilustrados oficiales de marina.

Encarnizado fué el duelo y caballeresco y aunque sin relación directa con nuestro episodio, podemos consignar que en la lucha de ese memorable día tomaron parte ciento treinticuatro jefes y oficiales de la Armada ó sean todos los que en esa época

existían. Entre ellos Mariátegui el Contralmirante á quien no se le quiso dar puesto y se expuso á las balas en el balcón de la estación del ferrocarril inglés en la playa.

FIN

Los corresponsales á bordo

No sé cual fué el primero que tuvo la idea de mandar corresponsales en viaje á bordo de los buques de guerra, pero sí que á nuestra marina, con pocas excepciones, se le obsequió pobremente pues cuando no han causado la hilaridad de sus lectores, los corresponsales han ridiculizado á nuestros marinos (generalmente por culpa de éstos,con sus fantásticos relatos sobre temporales, peligros de todo género y mil incidencias comunes á cualquiera navegación larga, apreciando erroneamente las cosas marítimas etc.

Aquí ya se sabe: el "Manco Capac" vá á salir para Europa..... pues todos los tipos con mayor ó menor pretención de escritores, viajantes por cuenta ajena, literatos cursis, vándalos del idioma, psicólogos plagiarios, observadores superficiales de hombres y cosas; aran en la mar, persiguen á sol y sombra á la gente influyente y hacen por fin lo imposible por disfrutar del viajecito pero con el título de corresponsales de algún peródico.

Una vez á bordo, el día de la partida largan su primera correspondencia: 'La nostalgía de la Patria, la tristeza de la partida, los serés queridos, la la Luna y el Sol: nos sentimos verdaderamente peruanos, cuántos corazones latirán apenados por

nuestra ausencia. Los oficiales se pasean, dicen que tendremos temporal ¡Dios no los oiga! Cuanto sufren con las *terribles* guardias en el puente ¡Cuatro horas sin poder conversar ni sentarse¡ etc., etc. Más ó menos ese es el molde de las consabidas correspondencias.

Seis ó siete días después (ya han sufrido y sufren con el mareo) *hacen* con la mayor frescura su segundo relato de *visu*. ¿Quién lo duda por cierto? Y en el van todas las impresiones, lo observado, lo oído, pensado, dicho no sólo por ellos (en su cama) sino por todo el personal de á bordo.

Recuerdo un viaje que hizo al sur el crucero "Bolognesi" para saludar y acompañar hasta el Callao á la escuadra del almirante Evans.

Un corresponsal y cronista bastante conocido en Lima, amigo de los marinos y mozo muy simpático además, se mareó desde la salida del Callao; pero á tal punto que no se levantaba de su hamaca, la cual estaba colgada cerca de la escotilla de una santabárbara. Los oficiales bromistas le hicieron creer que corría grave peligro si ahí permanecía por que la pólvora estaba completamente descompuesta; que la escuadra yanqui debía encontrarse á unas ochocientas á mil millas de la costa pues viniendo de Magallanes, y con tan *grandes* acorazados no era prudente prolongarla; pero que se esperaba por momentos avistarla. A pesar de todo el simpático mozo no se enderezaba un solo instante que era nuestro principal objetivo..,.... pero la correspondencia que leímos á nuestro regreso contenía todo lo que le habían contado.....en su cama. Eso sí, que lo de escribir mal no le toca.

A éste acompañaba otro corresponsal y eran

así: el uno con difíciles enfocamientos de los cansados ojos alcanzaba á ver hasta cincuenta centímemetros de sus narices y el otro tenía un solo ojo. Esto no lo digo en son de burla pues no lo merece, pero el agregado militar yanqui, pasajero en ese viaje exclamó un día:

—Nunca he visto una más extraña combinación de corresponsales; entre los dos no serían capaces de causarle envidia á un cíclope.

Alguien le preguntó, poco fuerte en mitología, por qué? y respondió "que entre los dos no lograban reunir más de un ojo."

Al quinto día nos encontramos con la escuadra yanquí, en una clara mañana con el sol de las once y los diez y seis acorazados formaban un imponente y muy visible conjunto. Ahí tuvimos á los dos corresponsales, á diez y siete metros de altura, inquiriendo dónde estaban, cuantos eran, cómo venían. Nosotros nos colábamos de lo lindo gozosos de ver á los dichos con sus cuartillas y lápiz en mano escribiendo á nuestro antojo.

Ibamos á unos seiscientos metros del buque almirante "Connecticut" y á eso de las ocho de la noche comenzaron un bonito ejercicio con más de setenta proyectores eléctricos. Uno de los corresponsales no se desprendía del grupo que formaban varios oficiales en la popa. No bien notamos esto, cuando nos pusimos á exclamar una serie de expresiones que no eran verdaderas respecto de los proyectores pero que nosotros las queríamos hacer pasar como tales, y en otra correspondencia estaban calcadas aquellas.

Pero esto era más bien un esfuerzo para conseguir datos, honradamente, supliendo un defecto

físico. Resultaban muy amable gente; uno de ellos ecepcionalmente culto y en cuanto á cosas de mar hasta donde lo puede ser el que no es marino.

Otros hay que con muy buena vista y todo, dan ganas de cojerlos por los fondillos y encerrarlos en lo más profundo de la sentina para que no desfiguren lo que ven y oyen. Cuanta mentira se les dice la acojen candorosamente ó con malicia, que esto no se puede saber. Cuanto ven lo comentan á su ignorante modo, muchas veces exaltados por el miedo, atontados por el mareo, de pésimo humor, deshecho el estómago por las fuertes y no muy frescas comidas de á bordo. ¿Qué correspondencias saldrán así? Todos las conocemos.

Un comandante, por ejemplo, se aproxima á un puerto por la primera vez en su vida, es de noche, decide esperar y entrar con el día; pues ahí pasa un oficial impaciente por saltar á tierra. Se encuentra á otro: «Hombre! Has visto? Ya no entramos cuando es tan fácil y podríamos largarnos de paseo!

El corresponsal escuchó atentamente y en su crónica dice poco más ó menos: «Se perdió lamentablemente el tiempo, se gastó más carbón, tuvimos que comer pésimanente una vez más..... Y todo porque al comandante le dió miedo.»

Quien haya leído avergonzado y lleno de indignación los burlescos comentarios á algunas de esas corespondencias, hechos por periódicos hostiles al Perú, comprenderá todo.

FIN

Jorge Martín Guise

Bregaban los patriotas en la más ardorosa lucha por su independencia y nos ayudaba la escuadra de Chile mandada por el experto, valeroso y muy intemperante marino escocés Lord Tomás Cochrane.

Sus disputas con San Martín frecuentes y dañosas para la causa nacional, habían llegado al colmo y no era posible continuar así porque lord Cochrane hacía lo que le daba la gana.

Entre los oficiales ingleses que con él servían era el más distinguido don Martín Jorge Guise, capitán de navío comandante de la «Lautaro». Este jefe no era simpático á Cochrane porque le opacaba tanto por su valor temerario y conocimientos marineros como por su honradez, rectitud y caballerosidad, cualidades que le habían grangeado la estimación y respeto de sus subordinados.

Guise se había distinguido tanto en la toma de Corral como en el asalto á la "Esmeralda" en la rada del Callao.

Conocido es cómo ante el valor de Guise en este último episodio Cochrane le estrechó la mano en la cubierta del buque abordado. Pero sus celos crecieron, revelándose aún más por el hecho de ordenar Cochrane que se pusiese "Valdivia" á la presa, oponiéndose al deseo de los oficiales y marineros que pedían se llamase «Guise». El mismo Cochrane había hecho nacer este deseo porque manitestó que Guise fué el alma de la acción aunque lo apocaba por su pretendida precipitación.

No paró en eso; le quitó el mando del buque y se lo dió á otro jefe menos caracterizado.

Hechos tan significativos no pudo soportarlos Guise y presentando su dimisión se retiró de la marina chilena y ofreció sus servicios á San Martín que también había reñido con el lord. Este abandonó el Callao para siempre el 1 ° de Mayo de 1822.

Poco tiempo después renunció Blanco Encalada y asumió el mando de la escuadra peruana, recien formada, y con el grado de vicealmirante don Martín Jorge Guise.

También se distinguía este insigne jefe por su modestia y lealtad. Sino díganlo sus concisos partes de combate ¡Nada hacía él! según se lee en ellos; pero recomendaba eficazmente á todo el que se hubiera distinguido.

En cuanto á su lealtad, ésta, como muestra, fué la contestación dada á Torre Tagle cuando le solicitó el reconocimiento de su gobierno: «Jamás abandonaré á mi jefe por infeliz que sea su suerte, seguiré fiel á Riva Agüero porque mis principios me lo mandan.»

Después llamado por Bolívar á su partido exigió y obtuvo la liberación de Riva Agüero. preso en Guayaquil «contra todo principio de derecho.»

Tocante á disciplina era firme sin dureza y jamás profería palabras descompuestas aunque, á veces, ardiera en cólera por alguna falta cometida en sus buques.

Las cualidades más simpáticas para él eran el valor y la actividad. A menudo se le oía decir: Mejor es que el negligente se meta á fraile que no á marino. Y nada digo del valor».

Pero no sólo predicaba sino que también actuaba para inculcar sus principios.

Durante el bloqueo de Guayaquil se manda-

ba practicar frecuentes incursiones á los oficiales y guardias marinas para que hostilizasen al enemigo oculto en los bosques.

Una de ellas tocóle á guardia marina recien embarcado; ignorante de la diligencia necesaria. Tardó en acudir al bote que ya lo esperaba, listo de todo, en la escala. En esto aparece en cubierta el Almirante, se entera del caso, ordena suba en el acto el guardia marina y lo amonesta severamente, mandándole se reembarque, force de remos y cumpla su comisión. El oficial de guardia agregó á eso, en voz baja, que era probable el fracaso de la expedición sino procedía rápidamente.

Horas después regresaba el guardia marina, herido y con un coronel y otros prisioneros, armas y municiones.

Paseábase Guise impaciente en el alcázar cuando divisó el bote en tales condiciones, y sin poderse contener, marchó presuroso al portalón y estrechó fuerte y cariñosamente la mano buena del bravo muchacho prodigándole las más calurosas felicitaciones.

Los principales hechos de Guise como almirante peruano fueron: la toma de Arica, el 7 de Junio de 1823, defendida tenazmente por los españoles.

El combate del Callao el 7 de Setiembre de 1824, contra la escuadra española mandada por Guruceta, el almirante peruano se batió solo contra toda ella y por tal razón el combate no pudo ser decisivo como lo deseaba Guise. La culpa de todo la tuvieron los buques colombianos «Pichincha» y «Guayaquileña», agregados á la pequeña división peruana, los cuales se separaron de ella. Sin embargo, al final, los tres buques peruanos obligaron

á los españoles á retirarse á su «defendido» abrigo.

Después de esas brillantes acciones y mientras estaba en Guayaquil, se le atrajo á tierra con engaños, se le quitó el mando y se le aprisionó con falsos pretextos, pues Bolívar, enemigo acérrimo del Perú, no podía ver con buenos ojos que un almirante de la talla de Guise mandase la escuadra peruana y simpatizara tanto con nuestra causa.

Después de veinte meses de prisión y tras de un honroso juicio se le libertó y confió nuevamente el mando de la flota reunida en Paita para revindicar Guayaquil.

Salió á su destino y después de algún tiempo de bloqueo el dia 22 de noviembre de 1828 forzó el paso del rio Guayas, se presentó frente á la ciudad, ordenó se respetase la población y enfilando sus cañones á los poderosos fuertes los batió sin cesar los dias 23 y 24.

Mientras maniobraba varó su buque, en todo el fragor del combate, en banco de arena muy cerca de tierra. Firme en el puesto de mando, no lo abandonó un solo instante á pesar de la lluvia de balas y los ruegos de sus subordinados y así cayó gloriosamente destrozado por una bala de á 24.

No sobrevivió á la toma de Guayaquil realizada por su escuadra á las órdenes de Bouchard.

Es digno de eterna recordación el noble y valiente Guise no solo porque capitaneó valientemente la primera escuadra nacional, por haber muerto gloriosamente en la cubierta de un buque peruano ó solo por su hondo cariño á esta Patria nnestra donde formó familia: para nosotros los marinos tiene un merecimiento más grande aún: la constancia y el amor previsores que desplegó en edu-

car oficiales y marineros netamente peruanos á quienes dió repetidos ejemplos de valor, lealtad y pericia.

Presintió, sin duda, que si descuidábamos la escuadra, íbamos á perder la supremacia en Sudamérica.

Todos los oficiales que tuvo á su lado se distinguieron después en el curso de su carrera y cuatro de ellos: Valle Riestra, Panizo, Mariátegui y Forcelledo alcanzaron la alta clase de almirantes.

Honroso debe ser para nosotros el hecho de que no cayeran en olvido sus nobles máximas y ejemplos de valor, honradez, lealtad, pericia, audacia, y hondo amor á la profesión que nunca han dejado de desplegar los marinos nacionales y si el resto del país y los gobiernos principalmente hubiesen cuidado de los elementos materiales; estaríamos llegando al centenario de la muerte del gran marino colocados en brillante posición en el mundo.

FIN

Recuerdos de España

Visitaba por primera vez las islas Canarias el Rey don Alfonso XIII y su yate, escoltado por la Escuadra de Instrucción, estaba fondeado en el puerto de la Luz.

Un día que el Rey iba á tierra había quedado

la escala del yate muy alta y al descenderla no pudo saltar á bordo del bote por lo cual pidió que lo ayudase el guardiamarina jefe de la embarcación. Sentóse el Rey y el jóven prestó ayuda á cuanto personaje se embarcaba en el bote (muy pequeño por cierto.)

Estaban todos en su lugar y no quedaba sitio para él en esos momentos azorado muchacho en medio de tanta persona principal. Aquí fué la cosa. No podía retirarse de la embarcación porque á su cargo estaba. Con traje de gala era imposible ir á la maquina. A proa tampoco por falta de sitio. Optó entonces por ir á la chupeta; pero antes que pudiera pasar, el democrático Rey, que había notado sus apuros, lo cogió por el brazo y lo sentó entre él y el príncipe don Fernando de Baviera.

De cierto que para el guardiamarina, peruano, la plancha fué grande, el rey la notó y en el trayecto se dignó; llanamente, hacerle preguntas que aquel contestó como pudo.

II

Cierto día, como acostumbraba Don Alfonso en dicho viaje, sentó á su mesa un guardiamarina peruano, y durante la conversación manifestó su deseo de visitar América y el Perú especialmente.

"Sería un gran acontecimiento, señor." Contestó el guardiamarina.

"Los americanos no nos quieren". Dijo entre otras cosas S. E. el ministro de Marina, ilustre almirante que cayó herido y prisionero en el encuentro de Papudo.

III

En la mañana del 31 de Mayo de 1906 y en las habitaciones del ministerio de Marina destinadas á la hermosa Victoria Eugenia de Battemberg, montaban guardia diez y siete guardias marinas españoles y peruanos.

Era deslumbrador el aspecto del patio cubierto materialmente por las más bellas muchachas madrileñas que ovacionaron á la novia cuando, toda ruburosa subió la ancha escalera del antiguo palacio de Godoy.

Después se presentaron la reina Doña María Cristina, la princesa Beatriz de Inglaterra con sus hijos y el presidente del Consejo de ministros don Segismundo Moret, acompañado por damas, ayudantes, etc.

Mientras se vestía la novia, guardaban la puerta de su habitación dos guardiamarinas peruanos, circunstancia que hizo notar Moret á la princesa Beatriz.

IV

Para asistir al casamiento de Don Alfonso XIII fué á Madrid una columna de mil doscientos hombres de desembarco de la escuadra y se alojó en el campamento de Carabanchel.

Entre las muchas visitas que recibió, fué la más importante la del Presidente del Consejo de Ministros don Segismundo Moret quien al enterarse que habían siete guardias marinas peruanos, los hizo llamar y al aire libre, en plena carretera les dirigió la palabra, felicitándose de tener en la mari-

na de su patria "hijos de la hija predilecta", aconsejándolos con hermosas frases llenas de cariño y orgullo para la América.

V

En 1907 visitaron Cartagena los reyes de Inglaterra escoltados por la poderosa escuadra inglesa del Mediterráneo.

Se entrevistaron con los reyes españoles, se afirmó la «entente» y hubieron por todos motivos muchas y buenas fiestas.

A un guardiamarina peruano le cupo el honor de pasear, por la bahía de Cartagena, sin séquito alguno, á las reinas Alejandra y María Cristina.

VI

Un guardiamarina peruano se paseaba, de guardia, por el alcázar del «Carlos V» (buque de guerra español) cuando le llamó el comandante del buque y le preguntó.

—"Caballero guardiamarina, es U. indígena de aquí ó del Perú?

—Del Perú mi comandante,

—Esta gracia me la hicieron sus paisanos el «Dos de Mayo» en el Callao. Dijo señalando á su pié cojo.

—Allá murieron el ministro de Marina y muchos jefes y oficiales. Respondió el joven.

Venga á almorzar conmigo. Terminó el jefe.

VII

Jugaban á las "tejas" á bordo del "Alfonso XIII unos ocho guardias marínas cuando se acercó el rey, se interesó por el resultado y ofreció un premio al vencedor.

Siguió la partida verdaderamente interesante é "interesada" ya, y por eliminación quedaron un guardiamarina español y otro peruano. En medio de gran silencio y espectación llegaron al 99 en perfecta igualdad. Sólo faltaba un punto y como tocara la mano al guardiamarina español, este colocó certeramentente la redondela en el número "uno" que le dió el triunfo y el premio consistente en un valioso alfiler de brillantes y rubíes entregado por la princesa doña María Teresa de Borbón.

VIII

El Ministro de Marina contralmirante don Víctor Concas reunió á los jefes, oficiales y guardiasmarinas de la "Columna de Desembarco" para despedirla oficialmente déspués de las fiestas del matrimonio del Rey.

Honraron (especialmente los "michis") el bien repostado "bar" y al beber la primera copa de champagne el almirante los felicitó por el buen porte y marcialidad demostrados durante los veinte dias de permanencia en Madrid. Luego dirigiéndose á los guardiasmarinas peruanos les participó que S. M. el Rey se había dignado concederles por segunda vez la "cruz del Mérito Naval" como premio á su conducta. Esta ceremonia se realizó frente á un cuadro en el cual se ven ondeantes al tope de los

mastiles las enseñas de España y el Perú; cuadro que representa el combate de Abtao.

IX

Pues por no saber montar á caballo se libraron unos guardiasmarinas peruanos de caer, victimados por la bomba que el 31 de Mayo de 1906 lanzó Morral contra la carroza de los reyes de España y mató é hirió ciento cinco personas.

Los "Michis" tienen el privilegio de formar el "Zaguanete" ó guardia personal de los reyes en España y aquel día de su casamiento debieron escoltarlo diez y siete guardiasmarinas entre españoles y peruanos acompañando á su carroza; pero como la distancia entre la iglesia de los Jerónimos y el Palacio Real no es para recorrida á pié en esas circunstancias, se trocó esa guardia por la que hicieron á la novia en el palacio de Godoy.

X

El 28 de Octubre de 1905 naufragó en las costas de Galicia el crucero acorazado español "Cardenal Cisneros". Este buque salía de Muros á Ferrol con el objeto de carenarse y, como iba á quedar en dique unos dos meses, el almirante decidió que los guardiasmarinas que ahí practicaban (cuatro peruanos y cinco españoles) pasaran á otro buque de la escuadra.

A las once de la noche fueron trasbordados y á las cuatro de la mañana del siguiente día desapare-

ció el "Cisneros" en menos de un cuarto de hora. Felizmente se salvaron sus setecientos cincuenta tripulantes.

Los periódicos españoles consideraron como náufragos á los guardiasmarinas peruanos.

FIN

El Deber

El 2 de Mayo de 1854 salían del puerto de Casma con destino al Callao, los buques de la escuadra "Rímac" y "Mercedes", á vapor el primero, de vela la segunda remolcada por el vapor y llevando á su bordo ochocientos soldados y pasajeros de otra condición.

Poco antes de salir entablóse en tierra viva discusión entre el comandante de la "Mercedes", Capitán de Navío don Juan Noel y el comandante general de la división del ejército lista á embarcarse. En el curso de aquella, el marino observó al de tierra sería más prudente esperar, para emprender el viaje, que amainase el viento; pues un buque con las velas desenvergadas corría grave peligro en caso de faltar el remolque á la salida del puerto, y como estaban en lugar conveniente para ver la bahía, le mostró la roca Negra donde la mar, arbolada por el viento, batía á la sazón duramente.

Todo fué inútil porque el militar cambiase de resolución pues parece que tenía instrucciones de

llegar al Callao lo más pronto posible y en consecuencia, investido como se hallaba del mando en jefe, ordenó zarpara el convoy.

Habían franqueado la salida del puerto ambos buques; la corriente empezó á templar el remolque con fuerza y al fin lo rompió. Entonces la "Mercedes" fue arrastrada por el viento hacia la roca Negra. Inmediatamente, en medio del espantoso desorden de los pasajeros, se trató de dar otro remolque y ya estaba casi firme cuando una racha más violenta aun lo rompió.

El buque estaba muy cerca de la roca, la maniobra de envergar las velas tenía que ser lenta por la enorme aglomeración de gente en cubierta y la «Mercedes», sin gobierno, fué á estrellarse contra aquella.

Mientras tanto había aumentado el pánico en tre los pasageros y no podían dominarlo ni las exortaciones ni las amenazas de los oficiales.

Don Juan Noel, autorizado por superior, traía á bordo á su esposa; pensó indudablemente en la enormidad de la catástrofe que á él tan directamente hería. En su interior se libró en pocos instantes la tremenda lucha entre el deber frio y seco, imperativo, augusto y los afectos muy delicados y también egoistas que anidan en el corazón del hombre. El noble marino no vaciló, sinembargo; intensamente pálido pero sereno organizó con rapidez las maniobras del salvamento, y al mismo tiempo tuvo que atender á las desgarradoras súplicas de su esposa.

La conmovedora, trájica escena desarrollada en la escala del buque al despedir para siempre á los seres más queridos, no soy para describirla. Quie-

nes sientan lo que significan esos instantes cuando ya se ha hecho la resolución de morir, se darán cuenta. Violento fué el esfuerzo para arrancarse de los brazos de la esposa y ganar el puente de su fragata; vanas las súplicas de todos porque se salvara: el capitán Noel respondioles: «El Comandante de un buque de guerra no debe sobrevivir á su pérdida, mi deber es hundirme en el puente de mando».

Fué obra de titanes el salvamento y se distinguió en primera fila nuestro héroe. Todas ansiaban cojer los botes al mismo tiempo y para mayor desórden habían tantas mujeres. De ochocientos sólo salvaron cien y se necesitó ahí un Noel para que no perecieran todos.

Hizo todo lo posible y magestuosamente incorporado á su gallarda fragata, firme y sereno desapareció para siempre.

¿Quién recuerda ahora á este hombre admirable? Pocos, muy pocos: en Paita, su ciudad natal, ni se le conoce. Nada hay que perpetúe su nombre del modo ostensible que aquí necesitamos para recordar diariamente á estos verdaderos héroes. Y no es raro: ni á Guise ni á Panizo, ni á San Martín ni á tantos otros ilustres marinos se les recuerda. Parece que nada hicieron esos hombres verdaderamente ecepcionales y dignos de sacarlos á la luz continuamente para ejemplo de nuestro caduco pueblo.

¿Por qué no se bautiza las aulas de la Escuela Naval con nombres tan sugerentes? ¿Por qué no se colocan ahí sus retratos con la relación de sus hazañas? Esto enseñaría á esos jóvenes que se educan para la Marina Nacional; les enorgullecería aun

más traer el mismo uniforme que vistieron tantos hombres notables; inspiraríanse en su ejemplo.

FIN

Un Brindis célebre

Comparar á Grau con Prat es imposible dada la enorme figuración del primero y la fugaz aunque brillante del segundo.

Arturo Prat, excelente oficial de marina, modesto, sencillo, un dechado de virtudes privadas y públicas, gran patriota y valiente soldado.

Oficial á bordo, profesor en la Escuela Naval, segundo capitán, su vida pasa casi toda en las faenas de la paz, cumpliendo austeramente su deber y realiza algunos hechos notables.

Se sabe el valor y pericia que desplegó cuando en un temporal en Valparaíso se perdía la "Esmeralda" de la que era segundo. Fué á bordo con peligro de ahogarse y salvó su buque,

Igual valor demostró en el combate de Abtao á bordo de la "Covadonga".

Como jefe de la "Esmeralda", en el combate de Iquique, su actuación y muerte son grandemente heróicas.

Grau.....En el Pacífico, nos remontaríamos á Lord Cochrane para encontrarle émulo en hechos navales puramente. Porque el uno es tipo perfec-

to del caballero del mar; el otro opaca su brillo por avaro é intemperante.

Niño aún nuestro héroe, se embarca y navega siete años por todos los mares del mundo. Conoce á fondo su profesión.

A los diez y siete años guardiamarina partidario de Vivanco subleva la fragata «Apurimac» y junto con Montero se apoderan, despues de encarnizado combate, de la ciudad de Arica.

Trae de Europa á la corbeta «Unión» y la salva de un violento tamporal en las costas argentinas. Se bate al mando de ella en Abtao y cuál fué su comportamiento, lo dice en su parte el jefe español don Claudio Alvargonzalez: "los disparos más certeros fueron los de las corbetas «Unión» y «América".

Sale con su buque de Abtao para Valparaíso á traer á Blanco Encalada; en el canal de Chacao lo atacan los chilenos y prueba su ecuanimidad y sangre fria pues no contestó á sus disparos.

Protesta del nombramiento del almirante yanqui Tucker como jefe de la escuadra nacional, se le icencia, y primera y única vez en Sudamérica, la compañía inglesa de vapores, que reconoce su pericia, lo nombra capitán.

Representa brillantemente á su departamento en el Congreso Nacional. Es el único jefe que opina por la adquisición de blindados porque previó la guerra con Chile.

Al estallar esa guerra mandaba el «Huáscar» y durante siete meses hasta su muerte su compaña es colosal.

Entonces se desvelaron completamente todas las altas cualidades que de marino y de hombre atesoraba.

Valor sereno, fecundidad de recursos, rapidez en la acción y nobleza en el combate de Iquique el 21 de Mayo de 1879.

Profunda e innata habilidad estratégica y acerada energía cuando opera en las líneas interiores del enemigo, corta sus cables, destruye sus elementos de movilidad, apresa trasportes cargados de tropa y buques mercantes.

Conmovedor humanitarismo que en ciertas ocasiones parece extraño en su masculino carácter: no bombardea puertos indefensos ni priva del agua al enemigo en los combates de Antofagasta.

Detallado conocimiento de las cualidades militares de los buques enemigos y del propio, adelantados conocimientos técnicos y artilleros, consumada sangre fria en sus continuas burlas á la estrategia chilena.

Insuperable saber marinero cuando carbonea en alta mar en medio de temporal deshecho.

Siete buques lo sorprenden el 8 de Octubre. A fuerza de pericia escapa de una división pero se estrella contra la otra. Entonces se revuelve como un león, inicia virilmente el combate y termina su hermosa vida asombrando con su heroicidad al mundo entero.....

.....En viaje de instrucción por las costas del Pacífico, durante el año 1889 recaló á Iquique la fragata «Argentina» mandada por el capitán Rivadavia.

Entre su oficialidad traia al hoy contralmirante don Manuel Barraza, distinguido oficial, grande amigo del Perú y admirador de sus héroes.

Entre las muchas fiestas habidas en dicho puerto se sirvió un famoso banquete al que asistie-

ron todos los personajes de la ciudad y la mayor parte de los argentinos.

Pasados los brindis oficiales,se levantó Barraza, cojió una copa y con voz calmada y solemne dijo:

«Señores; !Brindo por el héroe del Pacífico, por el almirante Grau!..... y se sentó.

Fué grande la estupefacción, los chilenos esperaban oir nombrar á Prat y como es natural, el banquete terminó entre los acalorados comentarios de los asistentes.

FIN

Valor

José Gálvez era un teniente segundo, feo, enjuto y bajo de cuerpo por cuyo conjunto físico no daba dos pesetas quien lo viese por primera vez.

Llamaba la atención su displicencia al hablar, sólo interrumpida á veces por ciertos arranques que más parecian de fanfarron que de hombre reflexivo y resuelto. Sin embargo, tratándole en confianza, se encontraba bajo esa corteza un cultivadísimo cerebro capaz de entablar razonada discusión sobre cualquier tema; completo conocimiento de su profesión; varios idiomas perfectamente hablados y sobre todo enerjia indomable, valor á toda prueba y sangre fría.

Una vez se desafió por un ataque hecho á su actuación como autoridad política. Concertado el

duelo, salió de su despacho diciendo á varias personas lo esperasen pues iba á arreglar un asunto urgente y rápido.

Risueño como el que va á una broma, llegó al campo, hirió en la pierna á su adversario, regresó y como si nada siguió departiendo con los que había dejado.

Muchas otras anédoctas se cuentan en que brillan la intrepidez y serenidad del distinguido oficial.

Por aquella época, entre el 75 y 79 el mundo naval andaba revuelto con la invención del torpedo automóvil y como había sido en el Perú y contra buque peruano el estreno de esa poderosa arma; los marinos nacionales, aunque solo en teoría, por la miseria de los presupuestos de marina, se entregaron con ahinco al estudio de esa arma. Se dice que José Gálvez era uno de los entusiastas y que conocía perfectamente todo lo que se había escrito acerca de ella y de las minas.

Al declararse la guerra con Chile encontramos á nuestro héroe en la dotación del monitor «Atahualpa». Como se sabe, este buque no era capaz de batirse en alta mar á causa de su lentitud y por tal razón no expedicionó al Sur como los demás. Hasta el bloqueo del Callao no se midieron con el enemigo por esa causa.

Cierto día durante ese bloqueo, estaban reunidos en su cámara todos los oficiales del referido buque y entre ellos, tendido en el divan de popa, meditaba Gálvez profundamente.

La conversación recayó, como de costumbre por aquellos dias, á propósito de las rondas nocturnas que hacían las viejas lanchas peruanas para evitar sorpresas del enemigo. Todos hablaban á la

vez y la conversación se fué acalorando. De pronto se incorporó Galvez vivamente y tras de su acostumbrada interjección agregó:

«Yo lo que quiero es agarrarme con cuantos torpederos se presenten pero al abordaje. Rabio atrozmente cuando veo cómo ellos se burlan de nuestras ridículas lanchas.»

Tal fué su indignado y sincero acento que todos callaron.

El 24 de Mayo de 1880 salía al mando de la lancha «Independencia» cuya descripción puede hacerse en dos palabras: era inútil.

Terminaba la ronda sin novedad y regresaba á su buque cuando, de dos torpederos que estaban asechándolo tras del dique, se destacó uno á toda velocidad. Trabaron combate y á los pocos instantes de comenzado, el viejo cañoncito de la «Independencia» se inutilizó. Por suerte, el torpedero chileno, ignorante de la avería y no creyéndose suficiente, acaso, para vencer al peruano, viró por redondo, se fué hácia el dique y regresó con el otro.

Eran los modernos torpederos «Guacolda» y «Janequeo». Mientras tanto Gálvez volvía á su buque creyendo á los chilenos sin ganas de pelear.

En un instante se acercaron las lanchas y se reanudó el fuego sostenido por la «Independencia» con la ametralladora que también se inutilizó. Entonces se acercó el «Jenequeo» con la clara intención de abordar al peruano. Este había sido el momento tan ansiosamente esperado por Gálvez. Cuando ambos buques se atracaron, el valiente oficial, ayudado por el guardiamarina San Martín, cojió el torpedo de cien libras que á remolque traían y lo arrojó encendido sobre la cubierta del chileno, pero como tardara la explosión, amartilló el revól-

ver y disparó dos veces sobre el torpedo que destruyó así la propia lancha y el torpedero enemigo. Había cumplido heróicamente su promesa.

Gravemente herido, quemada la cara salvó milagrosamente gracias al marinero Villanueva, que valerosamente lo sacó del enredo en que estaba.

No tuvo la misma suerte el bravo San Martín, niño que acababa de salir de la Escuela Naval sin haber terminado sus estudios.

Cuando llevaron á Gálvez á bordo del buque almirante «Blanco Encalada» se le pidió declarara. ¡En vano! pues permaneció mudo tres dias. Signo de su extraordinaría fuerza de ánimo.

Interrogado el comandante de la «Janequeo», teniente Señoret, cómo había perdido su buque, respondió:

"El como lo diré en el Consejo de Guerra; pero, por lo pronto, ahí está el teniente Gálvez que es un valiente y no dejará de decir que él con su revólver ha hundido su buque y el mio."

Gálvez fué canjeado para que se curase en el seno de su familia y al traersele al Callao oyó voces amigas (no veía) y preguntó:

"Donde estoy"?

El guardiamarina Carreño le respondió:

"Con peruanos mi teniente".

"Gracias á Dios que puedo hablar !C...!

El valor de siempre demostró en la campaña revolucionaria del 84.

Años más tarde, el Capitán de fragata José Gálvez, murió trájicamente, sustrayéndose al cariño y admiración de la marina.

FIN

La Fragata "Amazonas"

Antaño los guardiamarinas tenían muy graves y altas ocupaciones: á las seis de la mañana traer la provisión. Entre ocho y doce del dia en botes á diversas é importantísimas comisiones. De tarde lo mismo, que en la mañana. De noche lo mismo que de tarde. Una vez á la semana (no se ria nadie) ejercicio regular y si los jóvenes no se mareaban el sol les alumbraba muy temprano; de diez á once del día.

Estudios entregados á su buena voluntad de muchachos cansados de lo mismo durante cuatro años. Una espada para siete ú ocho, á veces para más. Sextante; ninguno. Biblioteca: una veintena de autores "selectos".

Muy de tarde en tarde salian á navegar. Entonces todo cambiaba.....¡Con orgullo ceñian al cuerpo la levita y luego todo era ojos y oídos para conocer sus obligaciones y fijarse en los preparativos! ¡Los viajes de instrucción! ¿Usted fué guardiamarina y no le retoza el alma llena de gratísimos recuerdos si le hablan de buques escuelas y, volviendo siempre á repasar en su memoria los tiempos idos, se detiene en los felices dias de guardiamarina?

Las primeras luchas contra el mareo, las bromas, las mataperradas, los numerosos incidentes, las guardias, las llegadas á puerto, cuando ya el que menos se siente un Grau, ahueca la voz, imprime al cuerpo lento balanceo y todo se le vuelve hablar en "técnico": el trinquete y la mesana, el culote y la oreja de burro, el recalentador, la sala de fue-

gos y el culo de puerco, el perico y el ahorca perro; los apóstoles y el balso por seno, la gata y los candeleros; mientras el "desgraciado" que de esto no entiende, mira con atontados ojos y el aire del "michi" es de compasión y todos sus movimientos de lobo viejo.

En lo físico y moral, el guardiamarina oscilaba entre quince y veinte años. Turbulento muchacho sanote y fuerte, á los pocos dias de estar á bordo se la pegaba al más listo de los oficiales. Con más dientes que un tiburón no había para él galleta dura; bebía sus tragos de "fuerte" porque eso "pintaba" mucho; fumaba como una chimenea; carecía de dinero. Sus libros llevaban tinta y otras especies en todas las hojas. Se vestía con lo primero que encontraba, pues en cuestiones de propiedad practicaba el más avanzado socialismo. Se colaba como el aire, especialmente después de viajar, y sus relatos eran verdaderamente increibles: !Muchos temporales he corrido y capeado! !Qué mares! ¡Cuántas grandes ciudades! !Qué hermosas hembras enamoré y á cuántas dejé con el corazón destrozado!

Pues y la cofa? ¿Quién era el valiente que no hubiera paseado tres ó cuatro veces siquiera por todo lo alto de "visita" á ese elevado, mareador, estrecho y visible lugar, terror de la clase? Si alguno asegurara tal cosa entonces se le tratara como inferior. !Ese fulano era más amigo de los oficiales que un perfecto compañero; indigno, por lo mismo, de las consideraciones y alta confianza de los guardiasmarinas!

¿Cuál éra el inocente que al correr jarcia no hubiese pisado dedos? O no hubiese comido de la despensa de oficiales y aún del comandante? O bien

dejara sin aplicación las famosísimas Tablas de Oñate?

Quien haya ejecutado estas y otras cosas dirá como los viejos: !Qué tiempos aquellos!

Ahora es diferente..... Ya no hay cofas ni tonterías! Eso sí ¡Alerta! Herederos de aquellos. En sus filas formaron y honraron á la clase: Palacios y San Martín; Lagomarsino y Tizon; Bonnemaison y Forcelledo; Valle Riestra, West y Távara.

Eramos la primera potencia naval de Sudamérica, por el número y calidad de nuestros navíos de guerra y la competencia de sus tripulaciones; nuestra marina mercante sumaba 151 buques de cien toneladas para arriba. Orgullosos y respetados paseábamos la bandera por todos los mares.

La primera potencia naval era naturalmente la de mayor influjo en nuestro continente y gobernaba entonces el Gran Mariscal don Ramón Castilla cuyo sabio amor á la marina nunca será bien alabado.

El 25 de Octubre de 1856 zarpó del Callao, en viaje al rededor del mundo, la gallarda fragata "Amazonas" de 33 cañones y con díez y siete guardiasmarinas.

Era la primera vez que un buque escuela americano se lanzaba á surcar todos los mares y este barco llevaba al tope de mesana la bandera roja y blanca, la hermosa enseña del Perú cuya historia naval es la más grande de América.

Salieron henchidos de entusiásmo los jóvenes guardiasmarinas con ese noble afan de saber que se manifiesta en medio propicio y el ansia curiosa de cruzar otros mares y arribar á nuevas playas.

La navegación fué á la vela, aunque la fragata tenía máquina, pues el objeto era permanecer

más tiempo en la mar para que los jóvenes ganaran en instrucción y costumbre.

Permanecieron fuera de la patria diez y nueve meses de los cuales trescientos ochenta dias en la mar y doscientos setenta y cuatro en puertos. Visitaron la China, la India, la isla de Santa Elena, Inglaterra, Brasil y Chile. Sus nombres quedaron grabados en el libro de la célebre «Longwood House» y en los troncos de los cipreses que sombrean el lugar donde reposaron los restos del Gran Capitán moderno.

Por todas partes y en todas las ocasiones brillaron; distinguidos, nobles, cultos. Muchas gentes conocieron al Perú debido á ellos; corrieron temporales, vieron desaparecer á varios compañeros, jóvenes y fuertes, víctimas del cólera. Compararon las instituciones, usos y costumbres de unos pueblos con otros; navegaron 41,000 millas y retornaron al Callao más hombres, llenos de conocimientos practicamente adquiridos en esa ruda compaña y entusiastas de su honrosa profesión.

FIN

Los Marinos en tierra.

Cuando nuestros imprevisores gobiernos posibilitaron la guerra con Chile por no sostener fuerte escuadra que era, es y será nuestra principal salva-

guardia; se encontraron los marinos á cargo de las débiles y anticuadas naves que sí, como dice Callwell, "mantuvieron noblemente el honor de su bandera", en nada influyeron á la postre pues el resultado ya estaba descartado.

Historiadores más ó menos capacitados han estudiado las causas de nuestra derrota según su criterio estrecho siempre y desviado, pues, todos buscan la culpa en algún político por tales ó cuales errores (menos los navales) cometidos en la época misma de la guerra ó en tiempos muy próximos á ella.

No somos por cierto nosotros los marinos los que podamos ahondar en estos asuntos; pero algún dia vendrá el imparcial, documentado, y práctico historiador que examine, no solo el estado social indisciplinado y restringido de nuestro pueblo, su incultura en las ideas generales y directoras de la política, sino también sus miras, si las tuvo, y si ellas se encaminaron hácia la solución del primordial problema patrio. ¿Y cuál más si después de la persistente costumbre chilena á mezclarse en todos nuestros asuntos (tendencia evidenciada en 1834, 35 y 36, en 1838, en 1866 con cínico descaro y en todas nuestras disenciones de modo poco cubierto.) sabíamos que el principal enemigo era Chile y que su ataque sería por el mar!

Previsión hubiera sido acrecentar nuestra escuadra según el testamento de Castilla, dedicando algo del enorme caudal de oro perdido en orgías criminales á la compra de buques y sobre todo al eficiente mantenimiento de ellos.

No lo hicimos y el enemigo nos venció en casi todos los encuentros á pesar de heróicos y múltiples sacrificios.

Dije que los marinos tripulaban débil heterogenea escuadra; pero lucharon hasta el fin. La misma historia enemiga lo dice.

Y es que la vida del marino no deja lugar á la molicie; en la paz lucha contra mil elementos hostiles y endurece su cuerpo y eleva su espíritu. En la guerra, armado de esas armas, acomete siempre, nunca se acorrala para «defender la vida á zarpazos»! Al contrario vá hácia el peligro con ánimo robusto; busca con todas sus fuerzas la victoria, no pide cuartel, se sacrifica con el pensamiento puesto en los que le seguirán ¿Y quién duda de los deberes que á nosotros nos han impuesto?

¿Quién de los que visten el gloriosísimo uniforme naval peruano no se sentirá capaz de imitar á Grau, Panizo, Villar, Gálvez, Palacios, los Cárcamos, Noel y mil más que constituyeron con sus altos y heróicos hechos la preciosa herencia que la marina pasada dejó á la moderna?

Destruida la escuadra, los marinos no abandonaron el campo ni combatieron oscuramente, no, pelearon en primera fila contra el destino y la imprevisión más que contra el enemigo visible, colocados como estuvieron en el lugar de los desarmados y de los débiles. Casi todos murieron. Sabemos ya cómo lo hicieron el 2 de Mayo. Veámos ahora la guerra del Pacífico.

Leoncio Prado consumido por la fiebre asiste á todos los combates de Arica. En este mismo lugar acompañan á la guarnición, siete marinos y en el asalto final caen tres de ellos para siempre; los otros quedan heridos.

Don Luis Germán de Astete «el indomable» combate todo el tiempo que dura el bloqueo del Callao. Manda la batería «de á mil» en La Punta;

se bate en San Juan y en Miraflores; y los chilenos aprecian su cabeza: escapa al centro; asiste á los combates de Marcaballe, Pucará, Zapallanga y Concepción. Muere de un balazo en la frente mientras conduce á la cuarta división del ejercito en el sangriento combate de Huamachuco. Prado tiene parecida suerte: pero el enemigo se ensaña contra él, le niega su condición de marino y militar y cuando lo fusilan asombra al adversario por su grandeza de alma.

A la cabeza de otras fuerzas del ejército, Máximo Tafúr derrota á los chilenos en Tarmatambo y San Juan Gruz; lucha denodadamente en Huamachuco y cae para siempre con sus dos hermanos de profesión.

Arrieta manda el batallon «Guardia Chalaca» en las batallas de San Juan y Miraflores y junto con Fanning que encabeza «Guarnición de Marina». escriben con su valerosa muerte una de las más gloriosas páginas de la historia de la Marina Peruana, dan imperecedera fama á sus batallones y constituyen el episodio más interesante de las dos desesperadas batallas en defensa de la capital.

Diez y siete jefes y oficiales de marina asisten á esas batallas, sin contar á los nombrados. Todos se destacaron.

El capitán de fragata Cáceres con los cañones de la corbeta «Unión» situados en los cerros de Vásquez y manejados por marinos, detiene primero y dispersa después á la caballeria chilena que á su vez quiere empujar á los infantes arriados á bayonetazos en terribles y repetidas cargas del "Guarnición de Marina". Dos alfereces de fragata, imberbes mozos: Tizón y Bonnemaison que ya cuentan en su haber guerrero con los combates de Iqui-

cue, Antofagasta y Punta Angamos, siembran la muerte sobre los enemigos de esa batería. El primer disparo de Tizón cae al frente del regimiento chileno "Granaderos", el segundo en el centro de la masa y los ginetes desordenados vuelven grupas.

Al fin, impotentes para contener el desastre se retiran y su marcha hasta Lima es una verdadera odisea. Solos y rendidos por el cansancio, el hambre y la sed: se libran milagrosamente del «repase» y de ser pisoteados por la caballería enemiga. Llegados cerca de Barbones les apresa una patrulla peruana. Al trote de los caballos les hace marchar hasta la calle de la Merced sufriendo ellos, heroes de Angamos, las injustas recriminaciones de esa chusma, que, manchando el glorioso uniforme del ejército, acaso no viera la cara al enemigo.

FIN

Hidalguía.

Cuentan que el Capitán de Navío don Nicolás del Portal, uno de los actores que en esta crónica van á figurar, era muy agudo y dado á las bromas, fuera del servicio por supuesto, pues también figuró entre los más duros en materias disciplinarias y fué un marino por sus cuatros costados.

Mandaba la corbeta "Unión" en viaje á Europa y llevaba entre el equipaje cuatro guardiasmari-

nas á los cuales, sino estaban de servicio, que tampoco en eso eran lerdos, les hervía la sangre como á todo sano muchacho y entonces no había en toda la escuadra, quien les metiese mano.

En la cámara de don Nicolás se "escondian" unos suculentos manjares vedados á los "toscos" paladares de los guardiasmarinas aunque ellos protestaban de eso y en su camareta no sobraba la comida.

Varias noches unos como grandes gatos se deslizaban silenciosamente hácia la despensa del comandante y de ahí, con uñas de piés y manos, agarraban de todo. Portal andaba escamado con las noticias del mayordomo y más cuando le dijo no podían ser gatos pues había distinguido en la oscuridad ciertas caras muy conocidas y agregaba que de cola sólo había notado la muy pequeña llevada entonces por las chaquetas del "michi".

Cierta noche se puso en acecho el mismo comandante armado de un fusil, vió dos bultos que se arrastraban, casi sin respirar, en dirección de la despensa; esperó un momento y en cuanto los tuvo cerca les envió dos disparos que oídos por los improvisados gatos y "michis en realidad, pusieron el grito en el cielo, se enderezaron y salieron al escape. "Felizmente" los cartuchos no tenían bala por precaución de Portal.

Este notaba también que el Puro de Ica indispensable en su cámara, como buen iqueño, mermaba considerablemente y él era parco en el beber.

Ideó ó recordó entonces echar cierto vomitivo en la botella y un buen dia varios guardiasmarinas no podian sostenerse de guardia pues no era poca la revolución de estómago que se les armó. La mar estaba llana y el buque parecía navegar en un lago,

según les decía Portal y así era, mientras con "paternal" solicitud mandaba á los enfermos donde el doctor Injoque advertido del caso.

.....Al regreso de Europa en Mayo de 1873, entraron al puerto de Montevideo en momentos que soplaba un fortísimo "pampero", levantando gran marejada y acompañado de lluvia.

Entre otros buques, encontraron fondeada una fragata española, creo que la "Tetuan". Aún permanecían rotas las relaciones entre el Perú y España á causa de Chile que pedía satisfacción por el bombardeo de Valparaíso (que no quiso defender) y por quien el Perú, para ser fiel á la alianza anterior, no firmaba la paz con España cuando los hijos de ambos estados la querían. Era la atracción que sienten dos hermanos momentaneamente desavenidos.

Una vez fondeada la "Unión" se destacó un bote de la fragata española y pocos momentos después, á pesar del viento, lluvia y marejada, se distinguió que traía insignia y proa á la "Unión". A bordo de ésta todo fué expectación y sorpresa al saberse era el comandante español.

Cuando ya el bote estuvo cerca del costado se le echó un cabo para que se aguantase y pudiese atracar. El marino trepó agilmente á cubierta y lo recibieron el comandante y los oficiales con las muestras del mayor cariño.

Dijo el marino español "A vosotros os extrañará mi visita, vamos, por qué estamos reñidos. Pero que p..... yo no soy diplomático sino marino y los marinos son hermanos y si son españoles y peruleros, digo!

—"Pues lo mismo digo yo—respondió Portal y más cuando el dia de Ayacucho nos visitamos

también y eso que momentos después nos ibamos á "romper el alma". La visita se prolongó más de lo usado, pues, á parte del diplomático champagne, el iqueño furioso que era don Nicolás, no dejó escapar al español sin hacerle apurar hasta cuatro copitas del aromático "Puro".

El mismo dia y en idénticas condiciones, retribuía Portal la visita y era calurosamente recibido y agasajado.

Entonces se sucedieron los almuerzos en la "Unión" las cenas en la "Tetuan", paseos en tierra, Jeréz y Motocache y mucha franqueza y entusiásmo que habian roto con fórmulas diplomáticas inútiles en esos casos.

«Si non e vero é ben trovato:»

FIN

Catorce heridas

Allá por los años de 1863 al 65 bullia en la Escuela Naval un turbulento cadete alborotador sempiterno de los otros. Bajo de cuerpo, fornido, nervioso, inteligente, rápido de palabras y obras; no se daba reposo y no lo dejaba á nadie. Era el «faite» de la escuela y siempre encabezaba todas las "mataperradas."

Sus jefes solían decir que le faltaba la condición principal para ser un perfecto marino: la sumisión á la disciplina de su época. También creían que regresaría á su casa sin terminar sus estudios

pero el jóven, sin dejar de ser lo que era, tenía una honda afición á la marina y por fin obtuvo su grado de guardiamarina.

En 1866, recien salido de la Escuela, estaba embarcado en la fragata "Apurimac" cuando declaramos la guerra á España y entonces Enrique Palacios cambió completamente. El primero en cubierta, atento á las maniobras, siempre estaba donde era necesario con la noble ambición de distinguirse. En su primera entrevista con las balas en el combate de Abtao probó aún más su capacidad: todos lo elojiaron y engrieron justamente pues el turbulento muchacho se había revelado frio, sereno, valiente, listo.

Terminada la guerra lo trasladaron, junto con otros guardiasmarinas, á la fragata "Independencia" mandada á la sazón por un patilludo y duro jefe que al ver llegar á sus futuras "víctimas", acompañadas de sus equipajes, ordenó entrara, "todo" menos los baules; pero lejos de hacerlos regresar á tierra, los mandó á navegar. Palacios, dueño de un baul mejor que todo su contenido, ardió en cólera y no pudiendo,por disciplina, desfogarla en el causante, se dirijió con los otros á la camareta. Con sus ropas á cuestas encaramóse en la mesa, requirió silencio y con tonillo burlón pronunció este improvisado cuarteto:

"El paiteño patilludo
que nuestros baules botó
¿No será, preguntoyo
un reverendo c.....?

Escusado es decir cuál fué la clamorosa respuesta.

Cierto dia Palacios y otro guardiamarina fueron á un "bar" que en la calle de Miller conducía un fornido alemán regañón, famoso por ambas "cualidades". Mientras les servian lo pedido, Palacios, buen dibujante, comenzó á manejar el lápiz sobre el mármol del mostrador mientras el alemán que lo estaba observando, cojió un trapo y borró el dibujo.

Palacios con la mayor naturalidad é indiferencia volvió á las andadas y ya ponía su trapo el conductor del "bar" para repetir la operación, cuando nuestro guardiamarina le asestó tan feroz puñada que ahí mismo quedó tendido y sin conocimiento el expeditivo y gigantesco teuton y los guardiamarinas se retiraron á paso gimnástico.

Con el mismo guardiamarina, su indispensable amigo, (quien nos ha detallado la vida entera del insigne oficial) estaban una noche en el muelle esperando saliese su bote, cuando un robusto «gringo» empezó á vociferar y entre otras gruesas palabras, dijo "Me "caso" en el Perú". Palacios que lo había escuchado atentamente, se abalanzó contre él, cojiole por el cuello y los fondillos y de un fuerte empujón lo echó al agua. Tranquilamente se estuvo esperando el regreso del inglés; más este que ya había probado á quien debía afrontar; nadó hacia la playa, salió hecho una sopa, y sin decir palabra, con toda la flema de su raza, se hizo humo.

Los compañeros de nuestro héroe le llamaban el Ojeda peruano y efectivamente, ningún apodo le cuadraba mejor porque tenía de ese insigne conquistador muchas cualidades y defectos.

Disgustos propios de su vehemente carácter le alejaron de la armada hasta la guerra con Chile cuando fué de los primeros en embarcarse en la

fragata "Independencia" y asistió como oficial de ella al combate de Punta Gruesa.

Encallado, fatalmente, su buque, soportó impasible, sobre cubierta, el infame fuego de la "Covadonga". Fué de los últimos que abandonaron el buque y ganaron á nado la playa.

Pasó al "Huáscar", pedido por Grau que le conocía bién. Su puesto á bordo del legendario monitor era el de mayor peligro, pues estaba encima de la torre, cuerpo descubierto como oficial telemetrista. El histórico "Rochon" manejado por él, nunca falló la distancia porque las manos no le temblaban y su vista era de lince.

Llegó el 8 de Octubre y, cual formidable anillo, de todos los puntos del horizonte se acercaban veloces los barcos chilenos. Grandioso escenario! Imponente espectáculo como para sobrecojer á los más templados corazones.

El "Huáscar" á toda máquina, hacía por salir de la trampa y la voz firme, fuerte y cadenciosa de Palacios cantaba las distancias.

¿Cómo describir lo que siguió? Es algo estupendo !Acaso pueda igualarse. Superarlo nunca! Seis balazos de fusil en su noble cuerpo; ocho heridas por los cascos de bomba; la mandíbula horriblemente descolgada y amarrada por él mismo con un pañuelo; la mano y oreja derecha quemadas; todo el cuerpo hecho una llaga viva! Pero no abandonó la cubierta, cayó allí al fin desvanecido; pero no muerto, tal era su extrahumana enerjía, y despertó cuando en brazos de los marineros chilenos era subido al «Cochrane.»

Tuvo aun fuerzas para escribir á su hermano Samuel una larga carta describiéndole el combate; lleno de amargo sentimiento, no por la dirección

de él, ni por sus inverosímiles heridas, sino, como entendido marino, por la desgraciada necesidad de llevar tripulaciones heterogeneas que habian impedido el hundimiento del buque.

"En el vapor pasado no te escribí porque me hallaba muy débil á causa de la sangre que perdí por los catorce agujeros que me hicieron en el combate final del «Huáscar.»

Su indomable enerjía lo sostuvo hasta llegar á Iquique á bordo del «Coquimbo» en que lo mandaban los chilenos al seno de los suyos y en aquel puerto se interrumpió para siempre la carrera de ese gran carácter.

FIN

Cholo

Era el perro "Terranova" finísimo que tenía á bordo de la "Independencia" el segundo de ese buque, capitán de fragata don Eugenio Raygada.

Incansable en el agua, como todos los de su raza, arrastraba á los divertidos marineros hasta muy lejos del buque en las horas de baño y era el último que regresaba á bordo.

El 21 de Mayo de 1879, mientras el «Huáscar» espoloneaba á la «Esmeralda»; la "Independencia,' persiguiendo á la "Covadonga" se metía entre los arrecifes de Punta Gruesa. La rara coincidencia de caer los timoneles en el momento más

peligroso de la persecución nos hirió con la pérdida de la hermosa y fuerte fragata. El choque á la velocidad traida fué tremendo y el agua invadió rápidamente todos los compartimentos, el buque se tumbó y entonces regresó "valientemente" la "Covadonga" á fusilar sobre seguro y sin miramiento alguno á nuestros marinos; acaso porque en tan crítica situación y sin esperanza no arriaron banderas.

Durante el combate se veía correr de un lado á otro, á "Cholo", sordo al estampido de los cañones, saltando junto á algún marinero y mordiéndole alegremente como de costumbre en todo «zafarrancho de combate.»

Después del choque nadie se ocupó de él, porque el salvamento de la colecticia tripulación era extremadamente difícil pues se acribillaba á balazos á los botes no bien desatracaban del costado. Muchos no llegaron á la playa y la gente tuvo que echarse al mar.

La defensa era imposible en un buque lleno de agua, tumbado y con la munición inservible. Aún desde á bordo eran muchos los que se tiraban al mar prendidos de algún remo ú otro madero y trataban de ganar así la brava costa de Punta Gruesa.

En tales circunstancias los ojos atónitos de los que ya estaban en tierra vieron cómo el valiente «Cholo» con la boca fuertemente cerrada, halaba á un marinero desfallecido y llegaba con él á la playa; pero lejos de quedarse, el fiel animal se arrojó una y otra vez y repitió su hazaña hasta siete regresando en todas con algún marinero. Quedó tan rendido el noble perro que lo tuvieron que sujetar, aunque á duras penas, para evitar muriese después de salvar tantas vidas á despecho de las balas y otros peligros.

Cuando la tripulación náufraga emprendió su triste y silenciosa caminata hácia Iquique,el Cholo» indomable,rompió la marcha haciendo mil piruetas y siempre ganoso de escapar hácia el mar en donde veía cada vez más lejanos los despojos de su antes gallardo buque.

Llegó al puerto, «indiferente» el pobre á la magnitud de la catástrofe que había presenciado y á su propia abnegación y al saberse qué cosas había acabado todos se disputaron por alimentarle y acariciarle.

Lleváronle al cabo de unos dias á Arica donde permaneció bastante tiempo acompañando á la tripulación de su buque, destinada á guarnecer las baterías del Morro al mando de su infortunado jefe.

Poco después se embarcó «Cholo» á bordo del trasporte «Rímac», tomado á los chilenos, Se hartaba de golosinas y era el mimado de la marinería. En ese buque hizo toda la campaña con el gran bloqueo del Callao.

En la darsena guardaba como el más avisado centinela y era su enemigo quien no vistiese uniforme de marino.

Muchas veces algunos de sus predilectos amigos estaba de ronda en alguna de las lanchas que sostenían continuos combates con los buques bloqueadores y entonces "Cholo" inconsciente á todo lo que no fuera fidelidad, luchaba desesperadamente por ser de la partida y no se le satisfacía á causa de su ferte "charla" que podía desbaratar cualquier plan.

Perdidas las batallas de San Juan y Miraflores, el «Rímac» junto con los demás buques fué incendiado y hundido para que no fuese presa del ene-

migo y el heróico y fiel «Cholo» pasó á vivir en tierra en poder de don Adolfo Santillana.

FIN

Unica vez en el mundo

La poderosa escuadra chilena recorría impunemente el litoral patrio, ya sin temor á nuestra débil escuadrilla y solo las plazas del Callao y Arica tenían á distancia respetable al enemigo. La última plaza nombrada estaba fortificada apresuradamente con unos viejos cañones y además la defendía el monitor «Manco Capac». Después del desembarque de los chilenos en Ilo, aquella plaza había quedado aislada del resto del Perú; en tierra por formidable ejército chileno de 13,000 hombres y del lado del mar bloqueaba el puerto una fuerte división de la escuadra enemiga compuesta por el «Cochrane», «Huascar», «Magallanes» y «Matías Causiño.»

La pequeña guarnición de Arica á ese extremo reducida y compuesta de 1,200 hombres, carecía de todo; vestía andrajos, alimentábase escasamente, sus elementos de combate eran irrisorios y sino se le auxiliaba prontamente caería sin lucha.

En estas circunstancias el Dictador resolvió arriesgar á la corbeta "Unión" uno de los pocos buquecitos que nos quedaban, con el patriótico propósito de acudir á las necesidades de esos valientes y al efecto ss embarcaron, municiones, víveres, vestuario y la lancha torpedera "Alianza".

Cuando todo estuvo listo, se ordenó la partida del buque cuyo insigne jefe tenía el plan de entrar á Arica al amanecer para lo cual cumplió matemáticamente la derrota pués recaló á la entrada misma del puerto viniendo del sur para despistar á los chilenos.

Ya bien cerca se destacó un bote con el fin de prevenir á los de la plaza que todo estuviese á punto para contestar á la escuadra bloqueadora y otras maniobras. "Todo el mundo", á bordo de la gallarda corbeta, estaba en "zafarrancho" de combate, los corazones latían violentamente, se trataba de ver al enemigo á través de la bruma matinal y no había un sólo hombre que no estuviese decidido á cumplir como corresponde á marinos peruanos.

El momento era solemne, silencio profundísimo reinaba, sólo interrumpido de tiempo en tiempo por la voz del valiente y experto jefe. ¿Quién dudara del éxito, mandado por hombre de tal temple?

"Avante toda"—ordenó aquella segura voz. Resonaron con su característico timbre los telégrafos de la máquina, paleteó la hélice removiendo y convirtiendo en blanca espuma el tranquilo mar en esa histórica mañana y la fina proa de la "Unión" hendió las aguas recta y segura hacia el fondeadero.

Cuando los chilenos divisaron á nuestra gallarda corbeta, su sorpresa fué enorme. Tal audacia era inconcebible. Por un rato quedaron asombrados ante la grandiosa escena y, ya repuestos, aproaron con rumbo al puerto y á todo andar se acercaron á tiro de sus cañones.

En tierra el júbilo era inmenso, la playa aparecía cubierta de gente, las tropas en sus puestos al pié de los cañones y el "Manco Capac" de pesa-

das máquinas jadeantes echaba espeso humo. Todos listos para ayudar á la débil compañera.

Retumbaron de pronto los primeros cañonazos y el combate se generalizó. La "Unión" descargaba y carboneaba por un costado: por el otro combatía. Las balas enemigas caian cada vez más cerca hasta que empezaron á dar en su blanco. Una de ellas corta un trozo por la base de la chimenea. Otra se lleva medio puente en el que estaba el comandante y su guardiamarina de órdenes Enrique Gamero. Enorme espectación sucede á este cañonazo! Todos retienen el aliento temiendo por la vida del famoso jefe; pero un instante después, con su imperturbable serenidad, sigue dando sus órdenes.

Presenciaban el heróico encuentro cinco buques de guerra ingleses, yankee, italiano y francés. De estos buques se destacaron botes con sus respectivos comandantes uniformados de gran gala é iban en medio de las balas á la tradicional visita de cortesía. Al llegar á la cubierta de la "Unión" se descubrían y felicitaban calurosamente al bravo Villavicencio; sin preocuparse del peligro que corrian. Tal era su admiración.

Pero les faltaba ver lo principal. Que un buque rompiera el bloqueo de un puerto era acto heróico más tambien sabido por ellos; pero que aquel, en el mismo día, y á la luz del sol, saliera bravamente después de carbonear, descargar y batirse ocho horas consecutivas, eso no estaba en su libro!

La "Unión" terminó sn comisión, reparó á la ligera sus numerosas averías, practicó la difícil maniobra de echar al agua, en pleno combate, á la lancha torpedera "Alianza" y á eso de las tres de la

tarde quedaba en relativa calma pues los chílenos se habían retirado hacía el norte de la bahía.

Por más que estuviesen acostumbrados al valor y audacia caracterísiteas en nuestros marinos; jamás snpusieron que un barco de madera, averiado sériamente desafiara á su poderosa escuadra por el gusto de perderse eu caso de salir.

Mientras tanto Villavicencio, resuelto á salir y no perderse, había hecho todos sus preparativos, y como lo resolvió lo hizo; á las cinco de la tarde del mismo dia 17 de Marzo de 1880, largó su ancla por el chicote y la famosa "Unión", mostrando sus recientes heridas, á toda velocidad, audazmente manejada, barajaba la isla del Alacrán, seguida por los buques chilenos rabiosos y desorientados y por los formidables hurras de todos los buques extrangeros.

Ni los extrictos deberes de la neuralidad, ni acaso las simpatías en otras ocaciones t manifestadas hacia nuestros enemigos, pudieron contener la admiración y el entusiasmo profesional de esos hombres.

Infructuosa fué la persecución de los formidables buques enemigos y la "Union» arribó triunfante al Callao.

FIN

En 1836 era subdirector de la Escuela Naval chilena el capitán de fragata peruano D. Ramón Ascárate.

Don Manuel Pardo corrió grave peligro de caer en manos de los revolucionarios hermanos Gutiérrez quienes lo buscaban para fusilarlo. El teniente 2°, de la armada don Máximo Tafúr fué el que llevó á la "Independencia" á aquel notable estadista.

Para probar el nuevo dique de la isla de San Lorenzo se suspendió á la fragata "Apurímac" y dieron vuelta de campana. Casi muere el mariscal don Ramón Castilla invitado á ver de cerca la prueba á lo que contestó: "El gobierno ve de lejos, ve de lejos".

La barca "María Luz" que traía chinos al Perú, llegó al Japón, desertaron muchos y por esta causa se originó un conflicto entre ambas naciones (1870). Nosotros, que éramos potencia naval, alistamos á la fragata "Independencia" para amenazar á las costas niponas. La cosa logró arreglarse por el arbitraje del Zar de Rusia que dió la razón á los japoneses. Cuarenta años han pasado: el Japón es potencia mundial; nosotros somos menos que en 1870.

En 1878, muy cerca de la guerra con Chile se le cambiaron cubiertas al monitor "Manco Capac", operación que duró seis meses al cabo de los cuales notóse que las calderas estaban inservibles.

En 1848 el gobierno del Perú envió á San Francisco de California al bergantin de guerra "Gamarra" para protejer los intereses peruanos. Fué respetuosamente recibido y permaneció diez meses en ese puerto.

Hace muchos años que el gobierno vendió por "inservible" el trasporte "SantaRosa" y todavía navega.

Después que el "Huáscar" sucumbió en Angamos, llegaron al Perú las granadas Palliser para ese buque.

En el combate de Chipana estallaban las granadas en la boca de los cañones de la "Unión".

En el combate de la Pedrera no daban fuego los estopines de la "América".

En el combate de Pacocha fallaron los estopines del "Huáscar".

Hacían cinco años que los buques peruanos no se ejercitaban en el tiro de cañón cuando estalló la guerra con Chile.

Por ley del Congreso, uno de los buques de la escuadra debe llamarse "Abtao" y otro «Guise».

Las expediciones que descubrieron muchas partes de Australia y las islas Marianas y Marquesas, lo mismo que las de Juan Fernández fueron equipadas en el Perú y sus buques tripulados por muchos peruanos.

Hay una novela yankee "Sweepers of the sea" en que la figuración principal corresponde á la marina peruana y oficiales como Grau, García y García, Otoya etc.

En 1870 fueron devorados por los salvajes los oficiales de marina West y Távara.

En 1836 la escuadra chilena se presentó en el Callao y sin declaratoria de guerra se apoderó, de noche, de los tres buques que componían la escuadra peruana.

En 1866 la escuadra peruana defendió las costas chilenas del ataque de los españoles.

Los marinos han figurado en todos los ramos

del gobierno de la nación y en las principales instituciones. Vivanco y Montero fueron presidentes de la República. Montero general en jefe del ejército que combatió en la batalla de Tacna. Muchos otros marinos han mandado fuerzas del ejército. Carrillo fué presidente del Congreso. Cinco veces han sido directores de la Beneficencia de Lima. Han sido también prefectos, comandantes generales, diputados, senadores, directores de correos y telégrafos, ministros, directores de colegios, diplomáticos etc.

El gran esfuerzo que en dos ocasiones (1829 y 1858) realizó la Armada Nacional apoderándose de Guayaquil, no solo se desaprovechó para revindicar esa provincia pero ni siquiera se arreglaron las fronteras en otras secciones. La primera vez debido á la derrota de nuestro ejército que no perdió la batalla de Tarqui por falta de valor ó pericia sino por haber sido desorganizado por una serie de traidores. La segunda, sencillamente porque no le dió la gana al mariscal Castilla.

Ningún partido político en el Perú ha incorporado á su programa, que lo tienen algunos, la gran cuestión eminentemente nacional del desarrollo sólido de nuestra armada. Ningún plan, ninguna ambición, ninguna previsión. Nada.

En su Historia de la guerra del Pacífico, dice Vicuña Mackena; llevamos nosotros la ventaja á los peruanos de un largo més de aprestos incubada la guerra el 1 º de Enero, lista la escuadra chilena desde Noviembre de 1878, cuando el «Huáscar» estaba desarmado, la "Independencia" con sus calderos en la playa, la débil "Unión" en Iquique y la insignificante "Pilcomayo" en el N. del Callao.

Durante la guerra por la independencia el ge-

neral Monet ordenó sortear á varios prisioneros patriotas para fusilar á dos de ellos. El coronel Lorenzo Ramón Gonzalez relató así el hecho..... "en este acto, que ocurrió en el pueblo de San Mateo, el jefe de Marina don Pascual de Vivero que iba bajo su palabra de honor al lado del jefe de Estado Mayor Coronel García Camba, y fuera de la partida, se unió á ella, poniéndose á la cabeza para entrar en la suerte de sus compañeros.

"Viendo esto García Camba le dijo: "señor Vivero, esto no reza con U." El marino contestó entonces con mucha entereza de ánimo "Sí reza, porque yo debo participar de las desgracias y prosperidades de mis compañeros". Sin embargo su nombre no fué apuntado y por consiguiente no entró en el ánfora fatal.

El contra torpedero "Teniente Rodríguez" es el primer buque de guerra que ha atravesado el canal de Panamá.

FIN

Aventurero vulgar? no! montonero, tampoco.

Es una gran lástima no exista historia completa sobre la vida novelesca del teniente 2 °. de la armada don Leoncio Prado. Fué tan agitada, tan llena de notables aventuras y su muerte tan dramática que suspendería el ánimo su lectura.

Manifestó desde muy joven su afición por la marina, amplio campo para genio como el suyo.

Guardiamarina en 1866, lo encontramos en el combate de Abtao contra la escuadra española de Alvargonzalez.

Permaneció en la armada hasta después de haber obtenido el grado de Alferez de fragata y como el periodo de paz que siguió no era el más propicio para dar rienda suelta á su espíritu batallador, buscó en donde combatir.

El gran levantamiento á favor de la independencia cubana en el año 68 le proporcionó la ocasión ansiada. Allá se fué. Muchos años han pasado; ya no se guardan los recuerdos de lo mucho que hizo ese mozo valiente hasta la temeridad y admirablemente frio; siempre el primero en las más audaces empresas, eternamente alegre en los más comprometidos momentos.

Sin embargo, por la resonancia que tuvo, se conserva aun el recuerdo de un drama cuyos protagonistas fueron los oficiales de marina peruanos Prado y Varea. Goron, antiguo prefecto de la policía de Paris, lo narra bastante bien; pero confunde á Leoncio con otro Prado bandido célebre, guillotinado á raiz del asesinato de su querida.

El que esto escribe conoció en España al capitán de la marina mercante don Martín Fernández, cubano y actor en ese episodio. Su relato es verídico, tanto porque proviene de un anciano de sesenta años como porque al conocerme y saber era peruano se conmovió profundamente y me contó todo.

Dice Fernández, á la sazón piloto del vapor español «Moctezuma», que salían de Matanzas cuando de improviso aparecieron en cubierta, hasta quince hombres capitaneados por un mozo de recia contextura, ademanes enérgicos, estatura mediana

y trajeado de levita, los cuales se dirijieron al puente é intimaron rendición al capitán en nombre del «gobierno cubano» y como aquel se resistiera lo amarraron.

Mientras tanto la tripulación subió también á cubierta y resistió cuanto pudo. Hubieron muertos y heridos y á los prisioneros se les iba á fusilar por orden del guardiamarina Varea, segundo de Prado. Fernández salvó por la intervención de un negro de la partida atacantes y á quien el piloto había protejido poco tiempo antes.

Prado tomó la dirección del buque que apresó por la circunstancia de haber sido derrotada su fuerza por los españoles que le seguian muy cerca. Como había conseguido escapar, encalló en sitio conocido por él y nuevamente se internó en Cuba para seguir la lucha.

Noticiado de la declaratoria de guerra de Chile al Perú telegrafió á su padre, á la sazón presidente de la República: «Estoy listo para todo».

Comisionósele para traera armas desde Kinstown, logró pasarlas de Colón á Panamá, burlando la vijilancia de los agentes chilenos, las embarcó en el trasporte "Limeña",se vino al Callao y ascendido á Teniente 2 °. se le nombró Teniente de la brigada torpedista establecida en la isla de Alacran del puerto de Arica.

Asistió, devorado por la fiebre, al combate del 27 de Febrero de 1880 entre los mal llamados fuertes de Arica, el monitor "Manco Capac" y los buques chilenos "Huáscar" y "Magallanes"

No tenía obligación de embarcarse; pero sus aficiones náuticas y la inminencia del peligro lo llevaron á bordo (parte del comandante del "Manco Capac" don José Sánchez Lagomarsino).

De Arica pasó al ejército. Combatió en muchas partes hasta Huamachuco. Con la pierna destrozada por un balazo se le aprisionó después de ese memorable combate y se le fusiló tratándolo de montonero, á él que era oficial de Marina y coronel de ejército con sus respectivos despachos.

¿Qué peruano no ha leído la narración del chileno que presenció el fusilamiento? Sin embargo, como un tributo al héroe, voy á repetirla.

"El día 12 de julio, parte del ejército con sus heridos se dirijió á Cajabamba y la otra quedó en Huamachuco.

"Los que quedamos tuvimos ocasión de presenciar el fusilamiento de otro valiente peruano-Leoncio Prado.

"Hé aquí como se hizo este prisionero: El coronel Gorostiaga había dado orden de abonar un premio á los soldados de cincuenta centavos por cada fusil y de dos pesos por cada cañón que encontrasen en los campos próximos, pertenecientes á los fugitivos,

"En esta rebusca de hormigas se encontró á Prado.

"El dia 12 fué conducido al cuartel general de Huamachuco, había recibido una bala y tenía una pierna hecha astillas.

"Inmediatamente dió orden de fusilarlo y estuvo dia y medio en capilla, que pasó en alegre conversación con los oficiales, como si se encontrara en su propio campamento.

"Al llegar sus últimos instantes, exijió que se le fusilara en la plaza de Huamachuco con los honores de su grado; pero el señor Gorostiaga se negó, con justicia, á acceder á su petición. Entonces pidió que le permitieran morir en su cama para evi-

tar más los dolores al ser trasladado á otro punto, y en esto fué complacido.

"Sus últimos momentos fueron los de un fanático que moría por su fé patriótica; pidió una taza de café y al probarlo dijo:

"Esta bebida es deliciosa, hacía mucho tiempo que no tomaba un café tan esquisito.

"Despues preguntó al oficial que mandaba los tiradores, á qué hora sería despachado para el otro mundo."

"En pocos minutos más se le contestó":

"Pues bien, dijo él, pido una gracia, y es que se me permita mandar la fuerza.

"Concedido.

"Al concluir de saborear esta taza de café, se me harán los puntos y al dar el golpe con la cuchara en el posillo se me disparará.

"No hay inconveniente.

"Prado continnó bebiendo reposadamente su café. Ninguna idea triste nublaba su semblante; veía sin sorpresa ni sobresalto que el dulce líquido se agotaba y sabía que en el último sorbo estaba la amargura.

"Las últimas gotas de aquel café tenian que ser para el desgraciado gotas de plomo.

"Bebió tranquilo el último trago, tocó con enerjía la cuchara en el posillo y cuatro balas diestramente dirijidas le hicieron dormir el sueño eterno."

FIN

El de la Pedrera fuè combate naval

Por Julio de 1910 salieron de Iquitos para el rio Caquetá, la cañonera "América" y tres lanchas del comercio, conduciendo á tres compañias del 9 ° Batallón de Infantería mandado por el entonces coronel Oscar Benavides.

El objeto de la expedición era desalojar á las fuerzas colombianas que mandadas por el general Gamboa habían ocupado, sin derecho alguno, el sitio denominado la Pedrera en territorio peruano y situado en un recodo del rio Caquetá; recodo pedregoso, elevado y admirablemente dispuesto para la defensa, pues además de las cualidades naturales ya mencionadas, que hacen imposible tomarlo por un ataque de frente; en esa parte del rio hay lo que en la montaña llaman "cashuera" ó sea una fortísima correntada muy difícil de salvar con buques de poca velocidad.

El dia 10 de Julio se presentaron los expedicionarios á la vista de la Pedrera; enviaron proposiciones para que las fuerzas colombianas se retiraran pacíficamente; fueron aquellas rechazadas; se reconoció el lugar; terminó el plazo dado al enemigo y comenzó el combate.

Hemos dicho que la posición ocupada por los colombianos estaba naturalmente defendida y á esto debemos agregar que las trincheras construidas con troncos de árboles gruesos, grandes y duros eran impenetrables á las balas.

Dos dias estuvieron los nuestros cañoneando las posiciones enemigas, con el único cañoncito de

57 m.m. de la "América", sin que se pudiera notar el estrago causado por las balas, ante bien éste parecía nulo, porque los colombianos respondian siempre con un nutrido fuego que causó muchos muertos y heridos, principalmente en la "América". La mayor parte de los cebos fallaban en este buque y aún algunos cartuchos no entraban en la recámara. (Ningún marino vijiló la construcción de la "América".)

En la noche del segundo dia las naves peruanas se retiraron para ver modo de reparar estos desperfectos y lo hizo á entera satisfacción el Teniente 2 ° Hector Mercado (hoy Capitán de Corbeta) pues al dia siguiente el cañoncito manejado por él no falló un solo disparo.

Mientras tanto, la cañonera estaba acribillada por las balas colombianas; estos se mantenian en sus posiciones y no se conseguía ventaja alguna visible por lo menos, como muy bien habían previsto los colombianos al escojer ese lugar, pues sólo flanqueándolos se les desalojaría.

Esto fué lo que decidieron hacer los nuestros; pero lo difícil era pasar la correntada y á parte del peligro de varar. ¿podría la "América" con su maxima velocidad vencer aquella?

En fin, al tercer dia se tentó el paso, los colombianos mataban á mansalva á nuestra gente y la orden era de tomar la posición á toda costa.

"Listo todo", se dió avante, rompiendo la marcha, al mando del Teniente 1 ° don Manuel Clavero, la capitana "América" á todo andar y rumbo directo á la "cashuela". Los colombianos comprendieron inmediatamente el intento de los nuestros y el enorme peligro que corrían si resultaba bien. Arreciaron entonces sus fuegos, enviando á

la "América", especialmente, una verdadera granizada de balas.

Nadie podía tenerse en pié en la cubierta; los timoneles tendidos en el puente gobernaban con los piés y uno, á pesar de su herida, hacía toda fuerza para evitar que el barco se atravesase. Ya estaban en el mismo centro de la correntada y como permaneciesen casi parados, el fuego de los colombianos resultó más mortífero. La situación se volvió crítica. De pronto la cañonera comenzó á retroceder vencida por la corriente y lanzóse hacia atrás con extraordinaria fuerza. Enonces el comandante ordenó al segundo fuese á la máquina é hiciese levantar la mayor presión aunque se inutilizase la caldera,

Cuando el Teniente Mercado llegó á la sala de fuegos se encontró con un notable cuadro: los fogoneros agazapados en los ricones; el agua entrando por multitud de agujeros y la presión casi nula.

Con la mayor enerjía arrió á los fogoneros á sus puestos, hizo tapar los huecos con pedazos de leña y levantar la presión máxima.

Hecho lo cual la brava «América» pasó magestuosamente la correntada, los colombianos fueron flanqueados, los soldados del 9 ° de línea con sus jefes á la cabeza se echaron valientemente á tierra y entrando á paso de carga, bayoneta calada, la posición enemiga fué tomada sin disparar un solo tiro ni usar la bayoneta.

Los colombianos habían huido al ver la feliz y atrevida maniobra de nuestra flotilla.

FIN

A raiz del combate del 2 de Mayo se creyó conveniente llevar la guerra á las colonias españolas del Pacífico y, sin saberse por qué contrató nuestro gobierno para dirijir esas operaciones al almirante yankee Tucker. Eran otros tiempos. La división naval entera protestó y no quiso reconocer á ese jefe y entre los jefes traidos al Callao; venían el Capitán de Navío Montero y el de fragata don Miguel Grau.

Mientras se les seguía el juicio respectivo, fueron confinados en la isla de San Lorenzo donde se aburrían soberanamente en los primeros dias; más, como buenos marinos, pronto improvisaron una série de diversiones entre las que, por supuesto, no faltaban los «machts.»

Cierto dia se concertó uno de natación entre Montero y Grau. Señalada la distancia por medio de un bote, con la ropa de baño puesta y hecha la señal por el juez, se lanzaron los contendores agua adentro nadando hacia la meta con todas sus fuerzas. Grau fué sacando ventaja poco á poco hasta llegar primero y, esperando que llegara su contrincante le «atizó» en plena cabeza lo que llaman los muchachos un certero «zapatazo» que hirió sin sangre, á su paisano y amigo.

Pocos días después se concertaba un asalto de esgrima entre los dos piuranos y entonces "se vengó" Montero propinándole media docena de buenos cintarazos.

II

En casa de don Ezequiel Otoya, Capitán de

fragata, su paisano también é invariable amigo, se jugaba al rocambor en el que Grau debutaba después de algunas lecciones. Uno de los jugadores, amigo de regular confianza con Grau, advirtió que éste no pasaba las cartas rápidamente y le dijó: "zángano le esperamos". Grau, ecuánime en extremo, se reportó y más porque había mujeres, pero como él se creía "Cesante", lo de "zángano" le hizo poca gracia y no bien salieron de la tertulia se encaró con el amigo y le exijió una explicación de la palabrita, á lo que todos se echaron á reir y le dijeron qué significaba.

III

Grau comandaba el monitor "Huáscar" en la época de la presidencia del Coronel don José Balta de quien sabemos se "amostazaba" frecuentemente pero sus violentas cóleras pasaban pronto y casi siempre sin daño de su natural bondadoso.

S. E. tenía especial predilección por nuestro insigne marino, visitaba muy á menudo su buque y especialmente cuando veraneaba en Chorrillos y la escuadra iba á animar ese balneario.

Un dia que estaba el mar bastante agitado pidió el presidente un bote para ir á bordo del "Huáscar" y se le mandó una falúa á cargo de un guardiamarina.

Al embarcarse Balta, la falúa balanceó y el coronel, que no tenía precisamente gran práctica marinera fué á dar con su distinguida persona en el fondo de la embarcación y con tan mala suerte que se rompió la nariz.

No bien llegó á bordo ordenó á Grau que se arrestase al guardiamarina pues, á su juicio, era el

causante del percance. Grau sin replicar se apartó á un lado, llamó al guardiamarina y al patrón del bote é hizo las indagaciones necesarias, convenciéndose de que no había tal culpa. Abordó á Balta y le "explicó" la causa del porrazo: "No fué el guardiamarina sino el mar quien hizo "corcobear" al bote. Con lo que el presidente ya calmado se dió por satisfecho.

IV

Otra vez vino el presidente Balta al Callao donde se hallaban reunidos todos los buques de la escuadra y algunos extrangeros. Los honores al Jefe Supremo fueron, pues, muy grandes y entusiasmado S. E. se dirijió al "Huáscar" donde lo recibieron, como es de ordenanza, todos los oficiales y guardiamarinas.

El que menos de estos últimos cargaba á cuestas con veinticinco años por lo menos, Balta les conversó cariñosamente y volviéndose á Grau le dijo, que, si estaban aptos, era conveniente ascenderlos como recuerdo de su visita. Entonces con tremenda sorpresa de los interesados, respondió Grau: "Están muy jóvenes, Excmo. señor."

El fué guardiamarina á los diez y nueve años; pero había navegado desde los once y por todos los mares del globo y en ese tiempo experimentó las tormentas, el naufragio y el combate. Asi es que, sin duda, no los creyó aptos.

V

Después del combate de Abtao y conforme á una de las estipulaciones del tratado de alianza, se

nombró almirante de la escuadra aliada que estaba en ese lugar, al vicealmirante chileno Blanco Encalada

La "Unión" mandada por Grau, recibió orden de zarpar con rumbo á Valparaiso y traer á dicho jefe.

Salía en la noche, que estaba oscura, por el canal de Chacao donde había un fuerte artillado con los cañones de la "Amazonas": (buque peruano perdido poco tiempo antes por culpa de los chilenos) cuando de repente se oyeron cañonazos y las balas caían cerca de la «Unión». Eran los chilenos que atacaban á nuestro buque.

Ante tamaña acción, el segundo del buque, Comandante Otoya, subió al puente y dirijiéndose á Grau le dijo:

"Miguel, acuérdate de la «Amazonas»!"

"No se dispare—contestó Grau—esos felones están nerviosos y no darán en blanco, hagan señáles no más y aumentar el andar."

Efectivamente: no tocaron á la "Unión" que llegó sana y salva á Valparaiso, regresó con la insignia de Blanco Encalada al tope y probó así cuán hidalgos son los marinos peruanos.

VI

Una de las más sangrientas burlas hechas á los chilenos por el "Huáscar" y á la vez muestra acabada de la sangre fria y pericia marinera de Grau; fué sin duda la que el 3 de junio de 1879 hizo al "Blanco Encalada y "Magallanes".

Estos buques lo perseguian, se acercaban mas

y más y el fin del "Huáscar" parecía inminente. Grau habló á sus hombres: «valientes del «Huáscar»! Estamos por tercera vez al frente del enemigo y dentro de breves minutos empeñaremos combate.....Si sus fuerzas son superiores, vosotros teneis muy fuerte el corazon blindado por el ardiente fuego del patriotismo.....¡Viva el Perú!

Echa sus botes al agua para aligerar y aclarar su buque; pero al mismo tiempo se desprende de toda esperanza de salvación para su gente y recordando que el "Blanco" no puede disparar conservando su rumbo, vira y dispara sus cañones; el torpe buque chileno lo imita una y otra vez, sin notar que así alarga la distancia de la que cree su segura presa; se fatiga infructuosamente y á las siete horas de persecusión y de combate abandona, impotente, á su bravo y hábil adversario.

VII

Cuando el presidente de la república llamó á junta á los marinos; en el curso de la discusión un ministro, cuyo nombre no quiero sacar á la vergüenza (porque es vergonzoso ser ignorante y entremetido) pronunció ciertas palabras con tonillo irónico después de decir que el «Huáscar» era suficiente para toda la escuadra chilena, Grau replicó: «Señores, es preciso que no nos formemos ilusiones. El «Huáscar» es sin duda un buque muy «fuerte»; pero nunca podrá contrarrestar al poder de uno solo de los blindados chilenos etc.....A pesar

de todo, si llegase el caso, el «Huáscar» cumplirá con su deber aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio.»

FIN

El primer buque de guerra peruano

Paita ha sido la cuna de grandes marinos. Noel el estoico capitán de la «Mercedes»; Rayga da el valiente y fiel segundo de la "Apurímac"; e. inmortal Grau, primer marino de América por el conjunto de sus hechos y sus sobresalientes cualidades; el sábio Carrillo de múltiples actitudes y cien más, honra y prez de la muy gloríosa y brillante Institución.

Grandes aficionados á las cosas de mar fueron siempre los naturales de Paita desde tiempo immemorial y es seguró que la balsa encontrada por Pizarro, cuando venía al Sur, la tripulaban mis paisanos. De estos, los indígenas dan todo á cambio de algo que flote y se consideran felices cuando pasan largos dias mecidos por las olas. Hasta andan muchas veces al margen de la ley puesto que tienen bien sentada fama de insignes contrabandistas de objetos marineros; aunque con el "progreso" que al trascurrir de los años han experimentado, es fama tambien que no solo contrabandean con los referidos objetos.

Se refiere que al ver aparecer algún buque por la punta del Telegrafo ya se están vendiendo

unos á otros, los mástiles, anclas, cobre, y, por último todo el buque, con la seguridad de actuales y legítimos poseedores; mientras le contemplan con miradas codiciosas y conocedoras.

De marinos sufrieron su mayor catástrofe cuando el almirante inglés Anson saqueó é incendió el pueblo, del que no quedó, según refieren los paiteños, más que la imágen de las Mercedes, venerada en la iglesia del mismo nombre. La milagrosa imájen no salvó así no más; recibió de manos corsarias una feroz cuchillada en el cuello y "por más que se ha hecho no le cierra la herida" siendo inútil tratar de quitarles esta creencia.

¿Y la de los vientos reinantes en el puerto? pues nada, un enorme caballo blanco sale todas las noches del callejón "Jediondo" á "eso" de las doce en punto y vuela, porque lleva alas, hasta cabo Blanco de donde regresa en la mañana. Eso y nada más produce el terral y la virazon.

Hasta ahora pocos años conservaban los marineros paiteños toda la poesía de la marina de vela, sus costumbres, sus dichos pintorescos. No era raro, en sus maniobras, oirles expresiones como éstas:

— !Listo á virar!..... ...!Larga escota de foque!

—Allá vá con Dios!

—En buenhora sea la vuelta!.....

Por el año de 1821 navegaban en los mares del Perú, Ecuador y Colombia los marinos paiteñas Victoriano y Andrés Cárcamo dedicados á su profesión á bordo de diferentes buques.

San Martín y su ministro Monteagudo, reconociendo la gran importancia que para el Perú significaba tener una marina propia habían hecho hasta entonces grandes pero infructuosos esfuerzos

en tal sentido y mientras tanto el famoso vice almirante de Chile Lord Tomas Cochrane continuaba haciendo de las suyas.

A esta sazon llegaron al Callao los hermanos Cárcamo y sabiendo que se haría á la mar para Panamá, con papeles del Rey, el pailebot español "Sacramento" formaron el secreto designio de asaltarlo para regalarlo á la Patria como ardientes patriotas y expertos marinos que eran.

Concertaron todo para el caso con algunos marineros peruanos pertenecientes al buque; pero el audaz pensamiento no podía realizarse en el Callao ocupado por los realistas que tenian aun poderosa escuadra. Entonces decidieron tomar pasaje en el buque y acabar su ariesgada empresa en alta mar.

El codiciado pailebot salió un buen dia sin que su capitán sospechara, por cierto, lo que iba á pasar y menos supiera que llevaba tales pasajeros.

A los dos dias de viaje cuando empezaba á aclarar la mañana subió la tripulación á cubierta y con ellos nuestros dos héroes que por ser marinos no infundieron sospechas por el hecho de levantarse á horas desusadas en otra clase de pasajeros.

Estaba la tripulación en cubierta y comenzaron el acostumbrado canto matutino:

Bendita sea la luz
y la Santa Vera-Cruz
y el Señor de la Verdad,
y la Santa Trinidad;
Bendita sea el alba,
y el señor que nos la manda;
Bendito sea el dia
y el Señor que nos lo envía.

A lo cual respondieron los Cárcamo; ¡Viva el Perú muchachos! y aprovechando de la confusión natural al desbandarse los marineros para ir á sus faenas matinales y ayudados por los que estaban comprometidos con ellos, apresaron y amarraron á los que quisieron resistir, tomaron el mando y enmendaron rumbo á Huacho donde estaba San Martin.

Ahí regalaron la presa para que sirviese de base á la marina del naciente Estado y con el nombre de "Castelli", patriota argentino, fué armado con un cañon.

En lo alto de su mastil de popa ondeaba por primera vez en el mar el bicolor peruano.

Modesto era el barquito; pero nada material le había costado á la Nación sino el esfuerzo valeroso de sus dos hijos, marinos de raza que no vacilaron en arriesgar su vida á cambio de obtener que el pabellon rojo y blanco ondeara en un elemento en el que habían vivido desde su niñez.

Uno de estos olvidados patriotas fué el padre de Raimundo y Emiliano Cárcamo, valientes oficiales de nuestra Armada que rindieron la vida, en la batería de Maipú el 2 de Mayo de 1866, como se cuenta en otra parte de estas crónicas.

¡Qué hermoso simbólico monumento podría dedicarles el pueblo paiteño: en grupo los cuatro marinos unidos por los vínculos de la sangre, el sentimiento del deber, la identidad en la honrosa profesión abrazada; la lucha contra el mismo circunstancial enemigo!

FIN

La corbeta "América"

El 13 de Agosto de 1868 á las cuatro de la tarde, la población de Arica fué sacudida violentamente por un fuerte terremoto. La gente salía de sus casas y corría despavorida por las calles buscando los sitios abiertos, que en casos tales son los mejores; asordaban los gritos, los lamentos de los heridos; las plegarias de las mujeres que acompañaban al derrumbe de las casas. El pánico era inmenso.

Entre otros buques de menor importancia, estaban fondeados en la bahía, la corbeta nacional "América," el monitor yankee "Wateree" y el trasporte "Fredonia" de la misma nacionalidad.

Nada hacía presajiar en los primeros momentos que el mar saliese de su habitual tranquilidad por lo que el comandante de la "América", Capitán de corbeta don Mariano Reyes, creyendo que sería más útil en tierra, tomó un bote y se fué para auxiliar al pueblo.

De repente notó que el mar, antes apacible, ahora tenía olas como enormes montañas que se ajitaban violentamente en todas direcciones é imprimian grandes y peligrosos balances á los buques.

Era una temeraria locura lanzarse en ese embravecido mar no solo por el riesgo de la vida sino porque parecía imposible llegar hasta el fondeadero de los buques. ¿Cómo iba á quedarse en tierra? ¿Cómo no iba á luchar por el salvamento de su querido buque? ¡El era marino hasta la última fibra de su alma! El no abandonaba á sus compañeros!

¡Avante! y hala con fuerza muchachos! Tenemos que llegar ó morir! A fuerza de remos, á fuerza de pericia y sangre fria, llegó á su buque. Por la escala era imposible subir. Se le echó una cuerda y, sereno, ganó el puente de mando de la "América".

Secundado por una oficialidad digna de su entero jefe, hizo colosales esfuerzos para salvar el buque de un fenómeno desconcertante por lo inesperado. Los bandazos eran para hacer temblar al más viejo y experimentado marino; los cañones, rotas sus amarras, destrozados sus montajes, rodaban de un lado para otro aplastando cuanto encontraban á su paso, las vergas y masteleros caian con ensordecedor ruido que ahogaba las voces de mando y los gritos de los heridos: los oficiales, con desprecio del peligro, aun mayor que en combate por lo raro, se multiplicaban en su afan de sacar el barco mar afuera, único modo de salvarlo. Rodaba la gente de máquina y luchaba en vano por levantar presión y en esos espantosos momentos, el heróico Reyes, inmutable y enérjico, erguido contra los fuertes balances, ordenaba con absoluta serenidad.

Como para probar más el acerado temple de los valerosos marinos, llegó la noche pavorosamente oscura y ocultó entre densas sombras al heróico buquecito.

Bravamente se debatía el equipaje contra su destino y sin que nadie pudiese auxiliarlos y no bregaban por salvar ellos sino el buque.

La mar redobló su fuerza; arrastró á la playa al "Wateree" y al "Fredonia" y la corbeta, presa de las mismas enfurecidas olas, fué arrastrada á su vez en vertiginosa carrera.

Próxima á la isla del Alacran se varó y las

olas barrieron sus cubiertas llevándose muchas nobles vidas.

¿Qué fué de Reyes? Ni aun entonces abandonó por un solo instante su puesto hasta que, ya sin fuerzas, una traidora ola enorme lo arrebató del sitio donde tantas veces resonara su sábia y enérjica voz de mando.

Dias después se encontró su cadáver lleno de lesiones que mostraron cuán gran fué la lucha que sostuvo con la muerte.

Acompañaron hasta la eternidad á su bravo jefe otros tripulantes y la Nación consternada y orgullosa les honró justamente. Sin embargo, como tantos otros memorables, el nombre de Reyes yace ahora en el más profundo olvido lo mismo que el de Noel su hermano en profesión y sacrificio; ambos honra y legítimo blason no solo de los que vestimos uniforme de marino.

Pueblo ingrato el nuestro, enamorado de glorias falsas; olvidadizo y maldiciente. Se revuelve contra las desgraciadas víctimas de la ignorancia e imprevisión colectivas; endiosa personajes de sainete, sin alma ni cuerpo y desdeña ú olvida á hombres como Reyes que parecen hechos de granito viviente.

FIN

La campaña naval del 66 en aguas chilenas

Muy sabido tenemos cómo se iniciaron las

hostilidades entre España y el Perú, candorosamente unido á Chile, Bolivia y Ecuador.

Claro es que á nosotros nos habían insultado y amenazado más directamente. Las islas Chinchas tomadas á título de reinvindicación y la manera por demás insólita con que se quiso que recibiéramos á un ministro español con el título de «Comisario Rejio» eran motivos suficientes para que nos consideráramos como los principales enemigos en quienes España trataría de descargar sus golpes. Mas debemos considerar tambien que el peso de la campaña lo íbamos á llevar nosotros.

El «poder naval» chileno, á la «Esmeralda» se reducía. Bolivia y Ecuador ni asomaban su bandera en el Pacífico. Dinero ¿Quién podía darlo sino el único país rico de la «cuádrupe alianza»?

Por eso tomamos la iniciativa: Fortificamos con poderosos elementos; adquiridos con nuestro dinero, el puerto de Guayaquil y le dimos fuerte y entendida guarnición. Compramos más buques y mandamos á Chile una hermosa y eficiente división naval compuesta de la «Amazonas», «América» «Apurímac» y «Unión» brillantemente tripuladas.

Separémonos un momento de nuestra narración ¡El único extranjero notable que peleó en el Callao fué el heróico granadino Borda y mas ingleses que chilenos ó ecuatorianos ó bolivianos lucharon en Abtao y el 2 de Mayo! ¡Cuádruple alianza!..... Ah! Monumento del 2 de Mayo, símbolo de la inextinguible generosidad peruana!.....¿Y qué decir de ese famoso artículo tercero del tratado de alianza? "La flota será mandada por el jefe más antiguo perteneciente á la nación en cuyos mares se encuentre aquella". Muy bien sabemos que no existía tal flo-

ta aliada; pero el habilísimo diplomático señor Toribio Pacheco creyó que tener un buque viejo era tener escuadra y en cumplimiento del tratado asumió el mando el capitán de navio chileno don Juan Williams Rebolledo.....

Cuando la flota española, formidable si se le compara con la nuestra, notó el movimiento de ésta, levó anclas y se concentró también en los mares del Sur En cuanto á nuestros buques, se remontaron hasta el estratéjico archipiélago de Chiloé en una de cuyas ensenadas fondearon. Por esos dias movióse una división compuesta por el "Amazonas", "Apurímac" y "Esmeralda" con el objeto de tomar fondeadero en la ensenada de Chayahué. En vista de lo peligroso y desconocido del pasaje para la tripulación peruana, iba en la "Amazonas" que cerraba la línea, el práctico chileno teniente don Emilio Errázuriz quien, por orden superior, escojió para la maniobra el canal más difícil. Esto fué observado naturalmente por el comandante peruano; pero Rebolledo replicó que no había peligro. Sin embargo, se perdió la "Amazonas"; salváronse sus cañones, los montaron en tierra y los dotaron con jente chilena.

El 7 de febrero de 1866 aparecieron en la boca de la ensenada las fragatas españolas «Villa de Madrid» y «Blanca». A las cuatro de la tarde inició el combate la fragata "Apurímac" y se generalizó la lucha entre todos los buques. Duró dos horas y se cambiaron mil quinientos tiros de los cuales, catorce recibió la escuadra peruana y treinta la española, que se retiró pronto. Fué el nuestro un gran triunfo moral pues ya el jefe español reconoció siquiera en su parte, que pegábamos en el blanco y que pegábamos bien.

El señor Capitan de navio don Juan Williams Rebolledo no asistió al combate. Tampoco su fragata "Esmeralda". El mando, pues, correspondió á nuestro insigne Comodoro D. Manuel Villar, jefe de la división peruana cuya insignia arbolaba la "Apurímac". Este jefe, como Nelson, habia perdido un ojo en el sangriento y victorioso combate de Malpelo durante la guerra de 1828 contra los colombianos.

Pocos meses despues de la acción de Abtao, llegaban el "Huascar" y la "Independencia" á incorporarse á la escuadra. Con este motivo siendo Salcedo, comandante del "Huáscar", más antiguo que Rebolledo, se nombró á Blanco Encalada y al salir la "Unión" á traerlo desde Valparaíso, ocurrió el felon acto que en otro lugar de este libro se ha contado.

Singular coincidencia del humano destino: en Abtao pelearon juntos por la misma noble causa, Grau y Prat, More y Condell, Aguirre y Thomson. ¿Quién creyera que habiendo sido nosotros, los peruanos, los señores en esa campaña; aquellos jefes irian á encontrarse trece años despues, trocados los papeles; la escuadra peruana inferior á la chilena? Más ya en aquella época se vislumbró la perfidia de los unos frente á la cabalierosidad de los otros. ¿Por qué no aprendimos? Ah¡ tampoco habíamos aprendido en épocas anteriores! En Abtao se robusteció y evidenció claramente, para algunos espíritus previsores, la envidia chilena.

La pérdida de la "Amazonas" y el uso inícuo de sus cañones debió ser el ¡Eureka! de nuestros gobernantes. Los actos culminantes de la campaña en el Sur de Chile son esos. Ni el valiente rechazo de la división española, acabado por la es-

cuadra peruana sola y bien sola (el auxilio chileno irrisorio y sangriento de la goletita "Covadonga" en nada cambió la suerte del día) ni el bombardeo de Valparaiso, cobardemente consentido; son actos que pueden llamar nuestra atención á los cuarenta y ocho años que nos separa de esa época.

FIN

El baque mas famoso del mundo

Los astilleros de Cammell Laird, en Birkenhead, el año de 1866 construyeron para la marina peruana un buquecito de sesenta metros, armado de dos cañones de 300 libras y dos de cuarenta. Era del tipo del monitor ya famoso desde que en la guerra de Seseción de los Estados Unidos apareció el buque cuyo nombre se hizo genérico después.

Fué bautizado nuestro monitor con el nombre de «Huáscar» último emperador genuinamente peruano, y estaba destinado á alcanzar imperecedera fama.

Después del 2 de Mayo llegaba al Callao con la "Independencia" más fuerte y marinera que él.

El viaje desde Europa ó sea unas once mil millas, de una embarcación como el "Huáscar" cuya obra muerta solo sobresalía metro y medio, fué, dada la época, el primer hecho notable acabado por ese buque inmortal.

En mil ochocientos setenta y siete se subleva en nombre de Piérola, fórmase una división naval

para batirlo, traban combate cerca de Punta Pichalo, escapa, se le declara pirata, lo persiguen dos buques ingleses que reunen, frente á él, un poder formidable. Se encuentran en la bahía de Pacocha, intímanle rendición, la rechaza altivamente. Lucha tres horas, arranca estusiásticos aplausos de los marinos ingleses por sus hábiles y audáces maniobras y, entrada la noche, escapa de la división inglesa, va á Iquique y se entrega á la escuadra peruana.

El 79 infunde el terror en las costas chilenas, paraliza las operaciones guerreras y comerciales; apresa diez buques; burla continuamente á los poderosos blindados enemigos; corta el cable, destruye elementos de movilidad. Obsequia á su patria con valioso y perentoriamente necesario material telegráfico tomado en las mismas costas enemigas. Se bate seis veces bajo la bandera peruana y cae como un león en Punta Angamos, luchando contra toda la escuadra de Chile.

Sigue, ya en manos de los chilenos, peleando por estos, pero sin el alma que lo animara. En su torre podrá morir el valiente Thomson; podrá desafiar á los «fuertes» de Arica y con modernos cañones ponerse frente á las vetustas fortalezas del Callao; pero luchar contra fuerzas diez veces superiores, bombardear formidables baterias, aterrorizar con su sola presencia y servir de blanco á las más modernas y formidables máquinas de guerra ya no hará fuera de la dirección de nuestros marinos.

Ese buque es justo orgullo del ingeniero que lo concibió, de la casa constructora, de todos los que con algún puesto pisaron sus cubiertas; pero es más lejítimo de la gloriosa marina peruana. Es, co-

mo dice Teodoro Roosevelt, el más famoso blindado que ha cruzado los mares.

Pudo el «Alabama», corsario de los estados del Sur en la guerra de 1862, realizar durante dos años muchas proezas, apresar más de sesenta barcos; pero solo libró dos combates en su vida. Pudo el «Emden« destruir tambien muchos buques debido á las rutas comerciales en que actuó; pudo su heróico jefe revivir á los treinta y cinco años el glorioso y noble título que nuestro Grau fundó, el título de «Caballero del Mar»; mas el «Emden» solo libró dos combates y pereció en lucha singular. Son, pues, esos buques inferiores en conjunto á nuestro «Huáscar« que luchó diez veces y cayó batiéndose contra toda una escuadra. Fuera de los citados no hay ninguno comparable al peruano.

Aun recuerda el que esto escribe la bellísima y conmovedora silueta de nuestro buquecito, fondeado en Talcahuano, pintarrajeado de rojo, prisionero, muy cerca del "Cochrane", gigante á su lado, muy cerca del "O'Higgins" cuatro veces mayor.

¡Qué extraña sensación se experimenta al mirarlo! Creese ver pasar la varonil figura del titan del Pacífico paseando aun por sus actuales solitarias cubiertas y en la imajinación se mezclan ¡Tan grande es la epopeya! esos que parecen fantásticos hechos del famoso buque con los maravillosos cuentos que en la niñez nos llenaron de asombro.

¿Cómo figurarse, al mirar un barquichuelo así, tan pequeño, que haya llevado, en alas de la fama, su nombre por todo el mundo? El orgullo patriótico, el del uniforme que vestimos se exaltan considerando cuán formidable fué la fuerza interior, el alma, de esa tan materialmente ridícula nave! Campo estrechísimo, condensado escenario donde á la

sombra del peruano bicolor, se sucedieron los hechos más altos y dramáticos que registra la Historia Naval.

El gran estadista peruano desafía á la formidable Inglaterra con su respuesta y borra la falta que pudo cometer revolucionando al pais.

Cayeron en la misma cubierta: el valiente Prat en noble lucha y Jorge Velarde, primera víctima de la guerra del 79.

Cárlos de los Heros es hecho polvo, en Antofagasta, por una bomba de trescientas libras. Así mismo desaparece el bravo chileno Thomson. Otra bomba ciega la noble cabeza de Aguirre cuando se lanza á expolonear al «Cochrane» en Angamos. Desde su cubierta se echa al mar Diez Canseco para desviar con su cuerpo el torpedo que amenaza al buque. Mueren Ferré y Rodríguez; cae con catorce heridas el férreo Palacios y el excelso Grau, alma del monitor, el que sube cien codos más alto que los otros héroes; Grau el inmenso, deshecho por una bomba, sus restos esparcidos por todo el horizonte.

FIN

La Escuela Naval

Si de este librito consiguiera que todos los hombres de mi Patria cobraran afición á la lectura de aquellos famosos y verdaderos libros en que se demuestra cómo, desde los tiempos de Temísto-

cles sin fallar una solá vez, «quien vence en el mar vence en tierra»; cuán enormemente quedaría pagado.

Entonces ¿Quién negaría la importancia de esta escuela en un país marítimo por excelencia como el nuestro, rodeado de enemigos y de enemigos marítimos? ¿Quién no le prestaría su más decidido apoyo y su más honda y sábia simpatía?

Ningún establecimiento de enseñanza sufrió más cambios de local, más modificaciones, buenas unas y otras malas; tropezando y cayendo al vaiven de muchas circunstancias.

El Teniente General de la Real Armada Española don Francisco Gil de Taboada y Lemos fué el primer gobernante del Perú que se preocupó de los intereses marítimos de la colonia, fundando una Escuela Naval para sacar marinos criollos.

Esa escuela, con el nombre de Academia de Pilotaje, funcionaba en el Callao bajo la dirección del reputado marino don Agustin Mendoza y Arguedas. Nosotros tuvimos, pues, la primera Escuela Naval en América así como la primera Universidad.

Sin interrupción siguió funcionando esa escuela hasta la época de la Independencia desde cuya fecha se cierra por espacio de diez y nueve años.

Nadie se ocupaba ya de este importantísimo instituto como de nada que se relacionase con la marina, hasta que en 1840, después de las afrentas de 1836 al 39, el Mariscal Gamarra creó la Escuela Central de Marina al mismo tiempo que la Escuela Náutica de Paita.

Duró esta escuela, sin interrupción larga por lo menos, hasta hoy que cuenta por primera vez con local propio.

Antes iba de un lado para otro: escuela del Espíritu Santo, del «Meteoro» de la "Apurímac", del "Marañon".

Sobrevino la guerra con Chile, se cerró la escuela, la mayor parte de sus alumnos se embarcaron en la Escuadra y ya no se abrió hasta el gobierno del General Cáceres y á bordo del pontón "Perú". Era ministro de Marina don Elías Mujica. El receso había durado seis años; pero á causa de una guerra desastrosa que paralizara toda la vida de la Nación.

El núcleo mayor de jefes y oficiales de nuestro actual escalafon salió de esa escuela llena de recuerdos inolvidables.

Nuevamente cambió de local trasladándose á Santa Sofia, unida con la Escuela militar Preparatoria, hasta el año 1900 que volvió al pontón «Perú». Esta es nuestra época imborrable ¡Cuánto nos evoca¡

La escuadra se componia del crucero "Lima" y los trasportes "Constitución", "Santa Rosa" y "Chalaco".

Gobernaba el señor Eduardo López de la Romaña, caballero que apesar de haberse educado en el pais más marítimo del mundo, tenía una extraña idea de la marina.

Diariamente en nuestros ejercicios de remo, voltejeábamos por aquellos buques y era de oirnos los comentarios. Esos Amstrongs de la "Lima" y "Constitución" nos parecían monstruosos y lo mejor en artillería naval; los ejercicios magníficos. Los domingos, á los acordes de la música de la "Lima", veíamos pasear á los oficiales y guardiamarinas por sus limpias cubiertas y nuestras ansias de ceñir la espada y mandar marineros se redoblaban.

De repente, un aciago dia, vimos aparecer al "Lima" por el cabezo de la isla de San Lorenzo. Como de costumbre cuando venía algún buque y más si era de guerra, ya no atendimos al estudio sino que tuvimos las miradas fijas en nuestro mejor buque que se aproximaba muy lentamente.

Fondeó y ya no se movió más mientras permanecimos en la Escuela. Daba pena ver aquellas silenciosas cubiertas, el casco sucio, descuidado, el asta sin pabellón.

Otro dia se apontonaba al "Chalaco". Otro se vendía por inútil al que hasta hoy navega "Santa Rosa"· ¡Solo quedaba el "Constitución".

Así llegó el año 1904 de nuestra salida de la Escuela. ¡Qué hermosa carrera nos esperaba con un sólo buque!

En octubre de 1907 volvimos á la Patria después de cuatro años de ausencia, y veíamos fondeados y flamantes en el Callao, al "Grau", al "Bolognesi", á la "Lima"' al "Iquitos" al "Constitución" y al "Chalaco" ¡Ya era otra cosa! El corazón nos saltaba de júbilo y queriamos embarcar en todos los buques á la vez: el "Grau" era almirante, el "Bolognesi" más esbelto, la "Lima" más peruana y más conocida nuestra, el "Iquitos" y el "Chalaco" navegaban más por su condición de trasportes; el "Constitución" era escuela de Grumetes. ¿Cómo escojer?

Después hemos traido al "Ferré", al "Palacios" y al "Rodríguez" y nuestra Liga marítima cuenta con más de un millón de soles y la adhesión de todos los peruanos.

Nuestro personal ha dado un paso de jigante en organización y en conocimientos técnicos; en ejercicios de tiro de cañón y torpedos, en el manejo de

los submarinos, en reglamentación etc. Pueden pues los aspirantes de la Escuela Naval, en su nuevo y magnífico edificio, mirar con cierto orgullo y seguridad su salida de la escuela.

En estos últimos años la Escuela pasó del pantón "Perú" al "Iquitos", después á Bellavista y por último, un hombre patriota con su influencia y entusiasmo, con su inquebrantable energía nos dió, de la noche á la mañana, la que era una de las más acariciadas esperanzas de todos los peruanos; una Escuela que puede desafiar á cualquiera de las sudamericanas.

Ya no volverá á moverse; antes bien se ensanchará de año en año y los jóvenes que ahí se educan vendrán á la Escuadra cada vez mejor preparados.

FIN

El combate de Pacocha

La política bajamente interesada y la falta de un fuerte espíritu de nacionalidad han envenenado y oscurecido frecuentemente el criterio de nuestros historiadores al juzgar hechos que, de no haberles relacionado tan profundamente con nuestras rencillas internas, brillarían con esplendorosa luz en la Historia patria. Tal sucede con la narración del combate de Pacocha.

Ni me creo libre, á pesar de que pertenezco á una generación tan alejada de los acontecimientos

políticos de esa época, de los errores que critico, pues siento que me faltaría la serenidad si tratara de narrar en este famoso episodio los actos que, por uno y otro lado, condujeron al "Huáscar" á medirse en heróica desigual lucha con la escuadra inglesa del Pacífico.

Buscó ésta á aquel y se encontraron cerca de Ilo.

El orgulloso almirante inglés intimó la rendición en el perentorio plazo de cinco minutos; pero en el "Huáscar" navegaban doce altivos jefes y oficiales de marina encabezados por un hombre que jamás contó á sue enemigos ó rebajó la enseña peruana.

"Diga U. á su almirante que este pabellón nunca se arría, que á sus disparos contestaré con la misma enerjía y que espero no llegue hasta aprovecharse de la distancia que generosamente le hemos dejado tomar". Así contestó el jefe de los peruanos y esperó á que los ingleses iniciaran el combate.

A eso de las tres de la tarde sonó el primer cañonazo y se empeñó reñida lucha que de la parte de los ingleses fué sostenida por "Shah" y el "Amethyste" con cuarenta cañones y ochocientos hombres y de parte de los peruanos el "Huáscar" con cnatro cañones y ciento sesenta y siete hombres.

Todos los mejores elementos destructivos de la época usaron los ingleses para rendir ó aniquilar al valeroso buquecito: granadas Palliser cilindro ojivales de terribles efectos disparadas simultáneamente con todos los cañones de una banda por medio de la electricidad; torpedos Whitehead estrenados en ese combate; tripulaciones diestras y homojeneas; velocidad superior. El "Huáscar" opuso

menos de cien marineros; los otros eran paisanos; los estopines para los cañones de 300 se agotaron pronto; las balas eran esféricas. Pero ¡Qué hombres aquellos! ¡Qué valerosos y diestros oficiales de marina! Electrizados por la májica elocuencia de su caudillo!

No se amilanaron ante tanto peligro. Maniobraban para zafar de las balas enemigas la débil popa del "Huáscar". A los primeros momentos se rompieron los guardines del timón; hubo que reemplazarlos con aparejos; más no se pudo evitar que cayese una bomba de á 300 y penetrara hasta la cámara de oficiales donde destrozó gran parte.

La lentitud de carga de los cañones de la torre era desesperante; sin embargo respondieron á las repetidas andanadas de los buques de Horsey y aun los averiaron, especialmente á la "Amethyste" que alargó la distancia con la proa encabuzada y tumbada sobre babor.

Este combate puede llamarse "El de las evoluciones" pues se derrocharon por ambas partes y cómo las hizo el "Huáscar" nos lo dice el mismo almirante inglés en su informe al parlamento de su patria; "el "Huáccar" fué bellamente manejado". ¡Como que allí estaban Astete y Carrasco"!

Tres horas largas duró la acción sostenida hasta la pequeña distancia de trescientos cincuenta metros. Se hicieron cerca de doscientos disparos y á la caida de la tarde ~~quedó~~ el "Huáscar" dueño del campo. Pero los ingleses no podian quedar contentos y así, como á las nueve de la noche, arriaron un bote al mando de un teniente con la orden de acercarse al "Huáscar" y torpedearlo aprovechando las sombras de la noche; más el avisado buquesito, después de una deliberación de sus jefes,

se había desaparecido, escapando á todo vapor hacia Iquique en donde estaba la escuadra peruana.

Ahi parlamentaron proponiendo salir juntos á batir á los buques ingleses. Como es natural, no se aceptó la idea y entonces se entregaron al jefe de la escuadra Capitán de Navío More, pronunciando el jefe rendido la hermosa frase: "Pido garantías para todos menos para mí'.

¿Cuál no sería la sorpresa del despechado almirante inglés al ver al "Huáscar" tranquilamente fondeado después de batir tres horas á «El», almirante de la muy poderosa é invencible flota de Su Magestad Británica? Es de creer que le dieron ganas de hundirlo usando de muy conocidos y expeditivos tradicionales métodos; pero, acaso, volviera á encontrar una acometividad justamente superior á la suya.

Optó por largarse á Chile en donde poco tiempo después imploraba visitar, en vano, al jefe contrario.

A pesar de todo lo que se ha dicho y se diga, este combate será eternamente célebre, no tanto por la gran desproporción entre las fuerzas enfrentadas sino por la entereza desplegada, muy en consonancia con el orgulloso y perentorio pedido de rendición. ¡Ahí quedó como siempre la marina peruana!

FIN

Los monitores

Si se exceptúa á la marina norteamericana, no hay en nuestro continente otra como la nuestra que haya aplicado más pronto y con más innegable pericia los adelantos navales de todo género.

Aquí se ensayó un buque sumerjible en 1866 y otro en 1879. En 1911 ya teníamos y manejábamos al igual que los marinos más adelantados, un sumerjible, cuando otras marinas más poderosas y de más recursos no los tenían y aun hoy sólo los posee la marina brasilera.

En 1866 se compró el «Huáscar», nave rara para el resto del continente sudamericano menos para nosotros que por aquella misma época construimos en el Callao al pequeño monitor «Victoria» estrenado en el combate del 2 de Mayo.

En la guerra del Pacífico hicimos una hábil y determinada defensa de nuestro primer puerto, por medio de torpedos y minas. Dados los medios disponibles, las circunstancias en general y los resultados obtenidos aun no ha sido superada.

Eso sí, la compra de los monitores de rio, de los cuales voy á ocuparme, fué mala. El «Oneto» y «Chotowa» que habían servido á los Estados del Norte en la guerra separatista, tenían las siguientes características: sesenta y un metros de eslora, trece de manga y cuatro de puntal. Cargados con todo lo necesario solo sobresalían veinticinco centímetros del agua y así, las olas menos levantadas los barrian de proa á popa, haciéndolos poco aptos para batirse algo alejados de la costa.

Su andar era pequeñísimo á causa de la pre-

ponderancia que se habia dado á su artillería y coraza. Parecía, pués, que estos buques se hubiesen comprado para el rio Amazonas y no para el mar Pacífico.

Conocidas ya sus características, vamos á describir someramente algo del viaje que desde Nueva Orleans hicieron hasta el Callao, cuyo viaje está considerado universalmente como el más notable llevado á cabo por buques de vapor hasta esa época y también como uno de los más grandes de todos los tiempos.

Aun no había terminado la guerra con España cuando, después de vencer muchas dificultades, salían de Pensacola en la península de Florida acompañados por dos vapores que para remolcarlos se compraron.

Ante la que parecia insuperable empresa, los periódicos yanquis decian: "Los peruanos van en su ataud" y otras expresiones por el estilo. Efectivamente, navegar desde Nueva Orleans hasta el Callao en buques que sólo tenían veinticinco centímetros de obra muerta, era de por sí una ariesgadísima empresa. Llevar como tripulantes á gente colecticia é indisciplinada de todas las razas, de diferentes lenguas; esperar por momentos un encuentro con los enemigos, como que muy cerca de sus costas iban á pasar, y por último, no llevar siquiera el dinero suficiente era traspasar los límites del valor y de la abnegación.

En un temporal se rompe el remolque del "Manco Capac" y cuando se trató de pasar uno nuevo chocó ese buque con el trasporte "Reyes" y lo hundió en quince minutos. El monitor se separó del convoy, recaló en Cuba en puerto donde

mandaban los insurgentes y estuvo á punto de ser tomado por ellos.

Salieron por fin de las Antillas soportando temporales que para esos buques eran fortísimos y después de otros puertos recalaron en el de Rio Janeiro.

Al entrar se varó el "Atahualpa" y después de tenáz y habilísima faena, salió del empeño. Ahi se encontraron con un buque de guerra español y aun cuando ésta seguía, los oficiales se encontraban en tierra y fraternizaban á despecho de los gobiernos.

Salieron para Montevideo, attavesaron el estrecho de Magallanes y entraron al Pacífico después de vencer grandes dificultades y con un oficial menos que se ahogó en Punta Arenes.

Poco tiempo después y entre grandes fiestas fondearon en el Callao habiendo hecho el mayor remolque hasta entonces conocido y finalizando brillantemente ese memorable viaje,

Esta es pués, como decimos al principio, la relación somera de uno de los hechos más brillantes acabados por la marina peruana.

De poco sirvieron los monitores cuendo se necesitó de ellos en la guerra con Chile. Todo lo que con ellos se hizo fué debido á sus expertas oficialidades. Lo que por otra parte sucedió con todos nuestros buques.

Sin embargo, como para la defensa eran poderosísimos, ni los capturaron ni los echaron á pique los enemigos por el temor que estos tenían á los cañones de á 500 libras que esos buques llavaban. Ambos se hundieron deliberadamente y yacen en el fondo del mar: el "Manco Capac" en Arica y el "Atahualpa" en el Callao,

FIN

El asedio de Arica

Los que vestimos el glorioso uniforme naval peruano tenemos derecho á sentir un noble y lejítimo orgullo.

Ciencia y valor; abnegación, pericia, enerjía, caballerosidad; doquiera se encontraran nuestros antepasados en la carrera; aislados ó en conjunto, en paz ó en guerra, brillaron por esas cualidades.

Dotáraseles de lo necesario, escucháranse sus consejos y advertencias: cuan distinta sería nuestra posición en América. ¡La primera potencia naval! Un país riquísimo como el nuestro, floreciente y respetado. Sus fronteras perfectamente delimitadas sin mutilaciones injustas y sangrientas y sin humillaciones para los otros paises. La paz del continente firme y asegurada por mucho tiempo. La preponderancia material en manos nobles, desinteresadas.

Ah ¡Cuanto perdimos! Y nuestros marinos que solo reclamaban previsión «naval» tachados de alarmistas y aun de egoistas por la Insuficiencia y la Estulticia.....! A cargo de ellos estuvieron las baterías de Arica que junto con el "Manco Capac" defendieron el puerto.

Mientras el Perú conservó el "Huáscar", la escuadra chilena no se atrevió contra esas mal llamadas baterías ó contra el pesado monitor; pero una vez dueños del mar comenzaron á hostilizará la plaza.

En otro lugar de estas crónicas hemos relatado el combate del 17 de Marzo. Antes, el 27 de Febrero de 1880 se acercaron el "Huáscar" chile-

no, y la "Magallanes" retando al "Manco Capac" para que saliese fuera del abrigo del Morro. No se hicieron esperar nuestros marinos para recojer el guante y el monitor con su andar de dos millas, arrumbó hacia el "Huáscar".

Este, más seguro de sus movimientos, quiso espolonearlo, y, á todo andar, se vino al encuentro, más al estar á 50 metros, nuestro "Manco Capac", con toda sangre fria y precisión, soltó tan tremenda bala de á 500 libras que mató al comandante chileno, á un guard amarina y á seis hombres más é hirió al segundo jefe, y á otros nueve bombres y partió un mástil del enemigo.

A los pocos instantes secundaban las baterias de tierra con tres certeros disparos que se llevaron al "Huáscar" y á la "Magallanes" con su reto mar afuera.

En represalia de eso, Arica, inerme por el corto alcance de sus cañones, soportó el fuego de la escuadra chilena los dias 29 de Febrero y 1º, 2, 3 y 4 de Marzo.

Siete meses estuvo asediada la plaza y en ese tiempo se combatió mucho hasta el siete de Junio de 1880.

Resuelta la defensa "hasta quemar el último cartucho", los chilenos atacaron por mar y tierra. Siete mil soldados y toda su escuadra contra mil quinientos reclutas, tres baterías improvisadas y el viejo «Manco Capac».

Sublime fué la defensa terrestre: cumplieron la consigna hasta morir. Ahí alternaron, como verídicamente lo muestra el cuadro de Lepiani, las chompas azules y las características gorras de nuestros marineros con las guerreras de sus compañeros del ejército improvisado. Cayó More el estóico, cayeron

Bonhomme, Espinoza, Raigada y Paz, muertos unos, otros heridos mezclando su sangre con la de Bolognesi, Inclan, Arias Aragüez, Saenz Peña, O'Donovan y Zavala.

Saltó en pedazos, asaltantes y defensores mezclados, la batería de San José. Prendió fuego al polvorín de esta batería un marinero de la "Independencia": Antezana.

La batería del Morro manejada también por marineros, se despidió de sus manos con un certero disparo, que, entrando por una porta del "Cochrane" barrió veintisiete enemigos.

Mientras tanto, no era menos dura la lucha en el mar: de un lado "Cockrane", "Loa", "Magallanes" y "Covadonga"; del otro "Manco Capac" ¿Qué mas pudo hacer este viejo y pesado buque sino salir valerosamente mar afuera y batirse hasta el fin?

Cuando fué tomada la plaza, la oficialidad del monitor decidió hundirlo para no dar otra satisfacción al enemigo. Abrieron las válvulas, minaron los principales compartimientos; se movieron á todo andar y, casi lleno de agua, lo abandonó la valerosa gente que á su bordo había combatido durante cuatro meses contra el poder naval chileno.

No fué esa la única acción marítima del asalto de Arica: la lancha torpedera "Alianza", que no podía combatir en pleno día por su debilidad y pequeñez, se mantuvo, sin embargo en la bahía hasta que vió la toma del pueblo y entonces arribó, á todo vapor, hacia el Norte con ánimo de salvarse; pero fué alcanzada cerca de Ilo. Entonces su jefe la hechó sobre la playa y ya se creían salvados sus tripulantes cuando apareció una patrulla chilena. Con el torpedo que llevaban volaron la lancha y fueron aprisio-

nados después; pero sin dar á los enemigos el gusto de cojer la embarcación.

Eran sus jefes el teniente primero Fernández Dávila, y los guardias marinas David Flores hoy coronel y Juan de Mora.

FIN

La marina en la región fluvial

La actividad de los marinos peruanos no se ha concretado solamente á la costa del Pacífico, realizando en toda época hechos grandiosos que perdurarán en la memoria de los hombres mientras exista el culto de lo grande. También en nuestros inmensos y magestuosos ríos del oriente han dejado huella indeleble de su ciencia y valor.

Desde los primeros tiempos que siguieron á la Independencia, los valerosos marinos que formaron la primera escuadra nacional, exploraron nuestra montaña atraidos á ella por los maravillosos relatos de anteriores viajeros y con el objeto de ver por sí mismos lo que contaban esos y emprender un estudio más serio de la importante región.

El insigne y previsor gran mariscal don Ramón Castilla fué el primero de nuestros gobernantes que se preocupó seriamente de constituir un apostadero en Iquitos, pues toda su constancia la puso siempre al servicio del adelanto y poderío de la marina de guerra. Aún no hemos apreciado justamente á ese grande hombre!

En conformidad con los estudios hechos por una comisión de marinos,se trajeron de Europa tres vapores: "Mairo", "Pastaza" y "Morona",un dique y maquinaria de la mejor para una factoría naval. Así proveyó á la cuenca del Amazonas con un arsenal y una flotilla completa. Nadie ha hecho hasta ahora un esfuerzo más lógico que ese.

Desde esa época comienza, sin interrumpirse, una serie de viajes,la mayor parte hechos por primera vez y con los cuales, nuestros marinos contribuyeron al conocimiento más exacto y detallado de la geografía nacional.

El viaje del vapor "Mairo" será considerado siempre como uno de los fluviales más largos y peligrosos ejecutados en cualquiera parte del mundo y por marinos de cualquier nación. Por ahí anda la relación detallada de esta empresa que honra á nuestra gloriosa marina.

Muchos de nuestros oficiales han sido víctimas de las innumerables enfermedades propias de esa región; de las envenenadas flechas y del canibalismo de algunas tribus de salvajes; pagando así un duro tributo á su amor por la Ciencia y por la Patria.

Otros han quedado inutilizados. De los primeros merecen recordarse á los jóvenes alféreces West y Távara devorados por los feroces Cashivos.

Al mando de un vapor de guerra, nuestro actual contralmirante Carvajal, dió fin, por primera vez, á la hazaña de pasar el famoso pongo de Manseriche. Hasta entonces se consideraba y con bastante fundamento, que el paso era impracticable y así lo declaraban todos los que conocían el pongo. Una prueba del temor que esa acción inspiraba es, que después del paso ejecutado por el comandante Carvajal, sólo ha sido atravezado una vez en éstos

últimos tiempos, á pesar de la importancia de la operación.

Casi no se ha recordado este hecho que equivale y aun sobrepasa á cualquiera de los distinguidos que puedan acabarse en tiempo de guerra. Por mi parte digo, que más admiro al comandante Carvajal que atravezó el pongo de Manseriche, que al heroico tripulante del «Huascar», con ser tan heroica y sobresaliente su actuación en ese memorable puesto.

En diversas épocas de peligro para nuestro Oriente, los marinos con sus compañeros del ejército han afirmado la soberanía nacional con actos heróicos pocos conocidos por haberse efectuado en lejanísimas regiones privadas de rápida comunicación y también por la habitual modestia de ambos.

Recordaremos los combates de Angoteros y Torres Causana. En momentos de celebrar la fecha de nuestra Independencia las tropas peruanas fueron sorpresivamente atacadas por fuerzas ecuatorianas superiores en número. En Torres Causana se encontraba el alférez de fragata don Oscar Mavila al mando de una lancha de guerra. Vencieron los peruanos apoyados principalmente por Mavila que salió herido. No recuerdo si se le ascendió.

En otra crónica relatamos el combate de la Pedrera en donde, como siempre, nuestros marinos dejaron bien puesto el nombre de la Institución.

Cuando estuvimos á punto de tener una guerra con el Ecuador se formó la más poderosa flotilla que haya surcado las aguas del Amazonas peruano. El mando se confió á Mavila y habría dado muy buena cuenta de cualquiera agresión.

En épocas de paz son valiosísimas las informaciones tomadas por los marinos en el curso de sus

dilatados viajes; ya sea estudiando la dirección de los ríos y su régimen; los puntos principales estratégicos para la guerra y el comercio; los dialectos de las diversas tribus que en esos territorios habitan y por último formando parte principal de las comisiones de límites. Muchos informes hay impresos que demuestran lo dicho.

No podríamos dejar aquí sin recordarlo al almirante yanqui Tucker, que, si bien era extranjero, estaba al servicio de nuestra marina y exploró en gran escala nuestros ríos orientales. Un puerto lleva su nombre.

Otro de los grandes exploradores fué el capitán de fragata peruano don Guillermo Black.

FIN



«Guarnición de Marina»

Durante el gran bloqueo del Callao en 1880, el ministro de marina capitán de navío Villar ordenó la organización de un regimiento para dar guarniciones á los pocos buques que nos quedaban y á las lanchas que mantenían alejada á la escuadra bloqueadora.

Este regimiento tuvo como base á marineros antiguos, fleteros y en general mucha jente de mar, constaba de seiscientos hombres y estaba comandado por el capitán de navío don Juan M. Fanning.

Diariamente salían pelotones del Guarnición de Marina en las lanchas que rondaban la bahía y muchas veces sostenían encarnizados combates con

los torpederos enemigos. Así iban acostumbrándose al peligro los que más tarde escribieron con su singular heroismo, una de las más brillantes páginas de la marina peruana.

A fines de diciembre de 1880 desembarcaron los chilenos y fueron acercándose lentamente á las improvisadas defensas de San Juan y Miraflores; por lo que se ordenó que «Guarnición de Marina» formase con la división Cáceres y el día de su partida del Callao desfiló aclamado por todo el pueblo encariñado con él no sólo por el tiempo que ahí llevaba, ni por los combates librados por el regimiento contra los torpederos chilenos, sino porque la mayoría de los soldados eran chalacos.

En la madrugada del 13 de Enero, la presencia de fuertes patrullas señaló la proximidad del ejército chileno y su intención de chocar con los nuestros. El ejército nacional esperó, alerta, en sus atrincheramientos. Muy pronto resonaron las primeras descargas y al amparo de neblina densísima avanzaba el formidable enemigo. Se empeñó el encarnizado combate de San Juan y se extendió hasta el mar.

Peleaban los nuestros con gran bravura y rechazaban los contínuos asaltos de los chilenos protejidos por su escuadra; pero los claros en las filas peruanas no se llenaban y los enemigos volvían con mayores fuerzas. Al fin retrocedieron nuestros batallones; pero, por desgracia, en los momentos en que Lynch desesperado pedía todas las reservas para resistir el empuje de Iglesias. Poco á poco replegose este general hácia el Morro Solar en donde se empeñó nueva batalla hasta las cuatro de la tarde.

Perdida la batalla, los restos del ejército se di-

rigieron á reformarse á la segunda línea de Miraflores.

El 15 de enero, inesperadamente, se trabó el combate y pocos instantes después "Guarnición de Marina" recibió orden de atacar á fondo.

Entonces se vió algo sublime: montó á caballo el viejo Fanning, se puso al frente, caláronse las bayonetas, el bravo jefe enderezó, apoyado en las espuelas, el cansado cuerpo, elevó la desnuda espada, las cornetas tocaron "Ataque" y esos valientes, saltando de sus atrincheramientos, se lanzaron furiosos contra los regimientos chilenos que estaban delante.

El choque fué terrible: los blancos uniformes de "Marina" se confundieron con los grises chilenos y los peruanos empujaban á los araucanos de modo formidable.

El pánico se fué propagando entre los enemigos y volvían caras, despavoridos, en carrera desenfrenada tres regimientos ante las bayonetas de los peruanos. Acaso la batalla dependió de ahí. Acudir en apoyo de «Guarnición de Marina» era necesario en ese momento. No se hizo.

Mientras tanto, los regimientos chilenos medio rehechos y reforzados, volvían á enfrentarse, sableados por su propia caballería para contenerlos en su fuga.

Ante el empuje de fuerzas tres veces superiores retrocedió nuestro regimiento; pero sólo unos cuantos pasos. Su jefe gritaba con enronquecida voz: ¡Marina! Firmes! Y los soldados avanzaban nuevamente. Tres veces cargaron; sus filas clareaban sin cesar; los chilenos aumentaban, hasta que incontenibles como una avalancha, fueron clavando en tierra á aquellos heróicos mozos que no retrocedían.

Cayeron el bravo Fanning y veintidos oficiales. Todo el terreno quedó como inmenso sudario, regado de blancos uniformes. Cuatrocientos hombres ahí tendidos para siempre en compañía de sus jefes, atestiguaron la ferocidad de la lucha sostenida por el heróico y disciplinado cuerpo.

FIN

Algo de historia marítima

El señor don Mariano Felipe Paz Soldán en su Narración Histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia dice, al estudiar el estado del ejército y la marina que «los comandantes del "Huascar" habían olvidado aquel solícito cuidado que se requería para conservar en buen estado las calderas».

Esta afirmación podría pasar como prueba de la ignorancia del historiador en ciertas materias y además en la generación de ciertos hechos; pero no es posible que estas y otras frases infundadas que ya se dirán, sigan ocupando el lugar de la augusta verdad base de la Historia.

Ante todo preguntémonos quienes tienen el solícito cuidado de las calderas á bordo? Claro que en último término los comandantes. Ellos son responsables de la conservación del buque en estado eficiente. Deben velar porque se mantenga listo para el combate que es el objeto principal de toda la vida de un buque de guerra; pero de ahí á exijir

que un comandante mantenga siempre al buque en ese estado, es ignorar la organización de las escuadras.

¿Cuando se pusieron las calderas que el «Huascar» llevaba el día que se declaró la guerra con Chile? Pues sencillamente el año 1877. Luego las calderas tenían menos de dos años de uso y por consiguiente, dado lo que hizo el «Huascar» en la campaña, no hubo tal descuido.

Ahora bien, el deber del comandante cuando, por la edad ú otras causas, una parte de su buque ya no responde á sus cualidades primitivas, es participar á la superioridad que el estado del buque es tal ó cual, y pedir, dentro de lo permitido, que se atienda á la reparación, ¿Hicieron esto los comandantes del «Huascar»? Ahí está la memoria del ministro de marina en el año de 1878; dice en lo pertinente: "el Huascar se halla expedito para desempeñar cualquiera comisión militar, pues tiene además calderas nuevas, y su máquina, recientemente recorrida, funciona con regularidad y presición" De donde se desprende que los comandantes del «Huascar» cumplieron con su deber, pues por ellos se supo que las calderas del «Huascar», después de doce años de trabajo contínuo, necesitaban cambiarse y se cambiaron. El "Huascar" mantuvo buen andar durante toda la campaña naval del 79 y solo al final de ella fué disminuyendo; por lo que el almirante Grau pidió su entrada á dique antes de su última expedición; pero no por el estado de las calderas sino por la suciedad del casco.

El Jefe de Marina, por más ignorante que se le suponga, sabe que su mas elemental deber es pedir que se ejecute lo necesario para mantener listo á su buque. Así lo han hecho siempre los comandan-

tes peruanos. Decir lo contrario, es decir lo que no se sabe; hablar sin fundamento.

También afirma el señor Paz Soldán que en los buques se dejaba de hacer ejercicios por descuido de sus comandantes ó por el contínuo estado de reparación en que aquellos se hallaban.

Lo primero es falso y lo seguudo una de las causas por las que no se hacía ejercicio.

Desde 1878 pedía el ministro de marina que se renovara el material de artillería del "Huascar" y la «Independencia» por lo menos (memoria citada) y es de saber que el señor don Pedro Bustamante no pidió eso de motu propio sino por las representaciones del cuerpo de marina. Ya se ocupaban, pues, de las cuestiones artilleras mucho antes de la guerra.

Sin embargo, los proyectiles que necesitaba el «Huascar» llegaron al Perú después que este buque sucumbió en Angamos ante el poder artillero de sus contrarios. Si pidiéndolos llegaron tarde ¿qué habría sucedido si no los hubiesen pedido? Sencillamente; á nadie se le hubiese ocurrido que los necesitaba.

Creyó el señor Paz Soldán que sin dinero se hacen ejercicios? Y si no lo creyó á qué clase de ejercicios se refería? No hay más sino que en estos asuntos, nuestro historiador habla solo de oídas. Si no hicieron ejercicios, de todos pudo ser la culpa menos de los marinos.

Habla el señor Paz Soldán del estado de las fortalezas del Callao. Sin duda no leyó el documento que ha estado en mis manos y que regalé al malogrado capitán de navío Carlos Tizón y en el cual consigna Grau, en la época en que fué comandante general de Marina, las necesidades premiosas de

esas fortalezas. Que no se hiciera lo que él pidió es cosa que tampoco tiene que ver con los marinos.

Mientras tanto otros puntos que toca el señor Paz Soldán y algunos que omite son la verdadera causa del glorioso desastre de nuestra marina, á saber:

Que se pidió con apremio, por «todos los marinos» que se robusteciese el Poder Naval peruano y esto fué pedido mucho antes de la guerra.

Que un gobierno obtuvo del Congreso la cantidad ó autorización necesaria para comprar dos acorazados y que otro gobierno gastó ese dinero en otras cosas.

Que se mantuvieron apontonados los buques y no ciertamente por culpa de los marinos sino por no gastar el dinero necesario.

Que jamás se dió un solo real para ejercicios de tiro.

Que solo en 1878 se formó la escuela de condestables con el reducido número de 25 alumnos y nada se hizo para formar maquinistas nacionales. Todo por la miseria del Erario ó por la intelectual de los llamados á ocuparse del asunto. ¿Acaso se opusieron los marinos á ninguna de esas necesidades? ¿No las hicieron ver?

Uno de los más notables historiadores navales, el hoy teniente general Callwell dice entre otras frases honrosas: «La diminuta cuanto bien manejada escuadra peruana». Y es curioso que ninguno de los numerosos historiadores extranjeros culpe á uno solo de los marinos peruanos. Léase á Markham, Caivano, Darrieus, Colombs, Bonamico, Salas, Sarrepont, Von Lassen, Masson, Mahan y tantos otros. Solo los chilenos y no todos, en su afán de glorificar á los suyos se debaten impotentes por socavar

la bien sentada reputación de los nuestros; olvidando además que quien ensalza al enemigo se ensalza á sí mismo y más cuando se dice la verdad.

Otra que no es historia propiamente dicha pero si una obra de no poca importancia: el Diccionario Enciclopédico Espasa dice (Tomo XIV-Letra C Pag. 1066).....sobre todo (refiriéndose á Condell) en el combate de Iquique, en el que con dos embarcaciones de madera derrotó á los blindados peruanos «Independencia» y "Huascar", por lo que el congreso le concedió una medalla especial de oro. Era hombre de nobles s ntimientos».

El señor don Carlos Condell, marino chileno, subordinado de Pratt en el combate de Iquique, corrió á la aparición del «Huascar» y la «Indepen dencia» y no podía ser de otro modo, aunque dejase combatir solo á su compañero el bravo Prat. Después corrió aún más cuando se le echó encima la "Independencia". Mientras este buque lo perseguía, ni por un momento le presentó su proa ó alguno de sus costados para combatir y solo cuando encalló la «Independencia» regresó para asesinar á los indefensos tripulantes peruanos haciendo gala de sentimientos muy diferentes á los que le atribuye el citado libro.

En cuanto á los honores que le tributaron sus paisanos, la obra en cuestión se ha quedado corta, pues no sólo le dieron medalla de oro sino que lo coronaron como á los antiguos y verdaderos héroes.

Ni es la primera vez que en Chile se premiaban hazañas parecidas pues el chileno Vicuña Mackena en su obra "Portales" pag. 64 y siguientes dice: «la sorpresa del 21 de agosto de 1836, en plena paz en el Callao, es uno de los actos más odio-

sos que pueden practicar desleales vecinos. Deshonroso atentado que se califica de proeza heróica».

El historiador se refiere á la sorpresa contra los buques peruanos en el Callao. Ha sido costumbre, en Chile; calificar de heroismos todos los actos consumados á mansalva por sus marinos.

Para terminar diremos, que si los gobiernos del Perú, preocupados con las revoluciones, no tuvieron tiempo para atender á más vitales asuntos, como quieren algunos historiadores; eso no es cosa que tenga que ver con los marinos.

FIN

Silueta de More

Una de las figuras más interesantes de nuestra marina fué, sin duda, el capitán de navío don Juan Guillermo More. Pocos oficiales navales habrán reunido tantas cualidades sobresalientes como ese distinguido é infeliz jefe.

Profundos y excepcionales conocimientos marineros en infinidad de ocasiones demostrados; sereno valor hasta el estoicismo; caballero á la manera de los mejores escoceses de quienes descendía; humano hasta el punto de inculparse faltas ajenas; finamente educado, en donde estuviese, se conducía como en un salón y todo esto realzado por un hermoso físico: recio y alto, de azules ojos y tez pálida. En el combate de Abtao el 7 de febrero de

1866 fué citado en la órden del día por su extraordinario valor, y cuando después del combate venía á Valparaíso la escuadra peruana, salvó á su buque de un tremendo temporal; la fragata "Apurímac" (que era el buque) había perdido su hélice y venía remolcada por el «Huascar» cuando se desarrolló el temporal y el remolcador tuvo que soltarse para capealo, abandonando á la fragata á su propia desesperada situación. En toda época se ha convenido en que la sangre fría y tenacidad de More salvaron al buque.

Se reconoce también en todo el mundo que la traída de los monitores desde Pensacola (Florida) fué una excepcional hazaña marítima y More, el comandante de uno de ellos, se distinguió en la travesía.

Delicado encargo se le dió en 1877 al nombrarlo comandante general de la escuadra perseguidora del sublevado «Huascar», ¡Cuánta nobleza, caballerosidad, diplomacia y firmeza raras mostró para convencer al caudillo revolucionario, para que depusiese las armas y con cuánto éxito!

El gobierno de entonces desconoció las capitulaciones firmadas en Iquique. More renunció inmediatamente al mando en documento admirable por la prudencia, los sentimientos innatos en él, como el respeto á la palabra empeñada y el amor profundo á la dignidad de nuestra marina.

Sobrevino la guerra con Chile. Entre todas las faltas cometidas por nuestros gobiernos respecto de la marina, la más grave era la de no haber preparado artilleros.

Sin saber á ciencia cierta en dónde estaba la escuadra enemiga, se ordenó al «Huascar» y á la «Independencia» que rompieran el bloque de Iqui-

que. Grau manda el primero, More la segunda. Sin artilleros, estas dos víctimas de la incuria nacional, intentaron el ataque al espolón; pero con ' qué diferentes resultados!

El 21 de Mayo se presentan á la vista de Iquique bloqueado por la «Esmeralda», la "Covadonga" y el "La Mar". Grau ordena á More se haga cargo de la "Covadonga". Desde aquel momento empieza la caza fatal: la "Covadonga" hábilmente piloteada por el práctico Stanley se mete entre los arrecifes de Punta Gruesa; la "Independencia" la cañonea infructuosamente á distancia considerable.

Entonces More pierde la cabeza. ¿Cómo se la va á escapar esa ridicula presa? ¿Qué dirán de él? Entre tanto esa gente indisciplinada, cojida en el Callao en el apresuramiento de los últimos momentos, arma una batahola infernal; no deja oir voz y More enardecida, atolondrado, avanza al espolón, se mete en Punta Gruesa y pierde su hermoso buque. ¡Qué enorme desgracia! ¡Un brillante jefe, en la más señalada ocasión de su larga carrera, sacrifica un gran navío é inclina aún más la balanza del triunfo en favor del enemigo.

Los últimos meses de su vida solo él pudiera haberlos contado. ¡Cuán amargos fueron seguramente!

Absuelto por el consejo de guerra, no lo fué por su conciencia y cuando se le nombró jefe de las baterias del Morro de Arica, fueron innumerables las veces que, modestameute, pero con todas las fuerzas de su grande alma, buscó la muerte. A bordo del «Manco Capac», sin puesto alguno; en plena cubierta, salía al encuentro del hierro enemigo.

Sus sentimientos extremadamente elevados desecharon el suicidio por que no era capaz de deser-

tar del dolor y cuando se quemó en Arica el último cartucho, cayó al lado del inmortal Bolognesi con el cráneo destrozado por feroz culatazo.

FIN

En el "Huascar"

I

Singular sistema ha sido, generalmente, el de nuestros presidentes de la República en lo que á la marina respecta.

Si en épocas de paz han ordenado por sí y ante sí la construcción ó compra de elementos navales, sin ingerencia de los marinos y aun contra la opinión de estos en tiempo de guerra se han convertido, desde Palacio, en almirantes directores de la campaña naval.

Tal sucedió, durante la guerra del Pacífico, con el general Prado, que en instrucciones dadas al almirante Grau para la campaña final del "Huascar" le decía en buen romance: "Ataque y no ataque á los blindados chilenos". Puede ser que esto significara "Tiene usted completa autonomía"; pero ó la orden pudo ser más clara ú holgaba.

Llevaba el "Huascar" un torpedo Lay junto con un especialista para manejarlo; el cual, farsante, hizo creer al general Prado que volaría los buques chilenos.

Se lanzó el torpedo que viró rápidamente y se venía contra el "Huascar". El momento fué terrible; íbamos á perder, víctimas de nuestras propias armas manejadas por extrañas manos, á nuestro glorioso monitor, cuando ante el asombro de sus tripulantes, uno de ellos se echó al agua desde la cubierta y haciendo muralla de su cuerpo, desvió el torpedo salvando á su buque.

Esta grandiosa acción pudo costarle la vida al valiente jóven, pues además del peligro del torpedo, vestía un pesado capote y calzaba grandes botas. Por suerte se le auxilió prontamente. Era el teniente segundo don Fermín Diez Canseco.

II

No voy á recordar en toda su amplitud el combate ó mejor dicho los dos combates que en Iquique y Punta Gruesa en el mismo día y casi á la misma hora nos produjeron tan diferentes resultados.

En el primero el "Huascar" hundió á la "Esmeralda" y rompió el bloqueo que parece era su objetivo. En el otro perdimos á la "Independencia".

Brilló en ambos el valor lejendario de nuestros marinos, y en Iquique, á pesar de la falta de artilleros, hubo rapidez en la acción, destreza y temeridad consumadas porque se suponía que el puerto estuviese minado por los chilenos. El caracter humanitario que también ha distinguido á nuestra gente de mar se desplegó en toda su amplitud salvando á los tripulantes de la "Esmeralda" que se habia defendido heróicamente.

Compárese este combate con el de Cavite. Los yanquis honraron excepcionalmente á los tripu-

lantes de las modernísimas naves que hundieron á una flotilla de viejos buques de madera. ¿Por qué el Perú no ha honrado á los vencedores del 21 de Mayo? Los pocos sobrevivientes de ese memorable combate debieran llevar junto al pecho la medalla que recuerde no sólo su valor en esa acción sino también su abnegación y caballerosidad. Recordemos que ahí nuestros enemigos gritaron unánimemente ¡Viva el Perú generoso!

III

En momentos en que iba á salir el "Huascar" á su primera campaña, solicitó y obtuvo empleo un jóven inglés.

Era tan atrayente su figura y tan finos sus modales que el comandante Grau ordenó se le acomodase con los guardiasmarinas y se le considerase en todo lo posible.

Diariamente se ejercitaba con la ametralladora que se le dió, y en el combate de Iquique, llevándola de un lado á otro, soportó en plena cubierta el tremendo fuego que de las cofas de la "Esmeralda" se hacía al "Huascar".

Terminado el combate se presentó á bordo el cónsul inglés reclamando á nuestro jóven en nombre de su gobierno. Todos sintieron la pérdida del bravo y simpático muchacho. Según se cuenta, era hijo de un lord.

FIN

El ataque de Casma

Es digno de notar que los marinos peruanos hayan manifestado un espíritu marcadamente ofensivo en todas las campañas nacionales y es aún más notable el contraste entre ese espíritu del personal y la pequeñez de sus medios materiales.

En la guerra contra Colombia en 1829, la primera escuadra nacional ataca Guayaquil, plaza formidable en todo tiempo por su natural situación y en aquella época además por las defensas artificiales acumuladas ahí desde que perteneció á España Vencimos.

Esa misma escuadra, en época anterior, busca á la escuadra española del almirante Guruceta en su mismo fortísimo refugio del Callao, se mete á tiro de las fortalezas, la obliga á salir, la bate y la empuja de nuevo al abrigo de sus fuertes.

La "Libertad" sola bate á dos buques colombianos. Rinde á uno. El otro, más velero, se escapa.

En la guerra de 1839, contra Chile, nuestra débil escuadra se mantuvo en alta mar y en muchas ocasiones atacó á la chilena.

Sabido es, también, lo que pasó en 1866 y cómo la poderosa flota española fué á dar hasta Filipinas.

El "Huascar" quedó dueño del campo en Pacocha. Y fresco está el recuerdo de la campaña naval del 79. En toda ella fueron ofensivos los actos de la escuadra nacional.

Precarios eran los elementos materiales disponibles; más al impulso de una oficialidad que siempre se ha educado en la escuela del deber y del valor, se mantuvo arriba nuestro reputación naval.

Muy pocos buques en el mundo, han operado como el "Huascar" metidos entre las líneas enemigas. Pocas fuerzas sutiles han hecho lo que las del Callao.....Era la época del mayor desconcierto en que se haya visto sumido el Perú. Nos gobernaba un extranjero ignorante de la importancia de la marina ó enemigo de ella tan solo porque simpatizara con Salaverri; creyendo, incauto, que sin ella podría mantener la Confederación, formidable peligro para Chile.

Las facciones se disputaban el poder y llamaban únicamente en su auxilio, á los avisados extranjeros enemigos naturales de la Patria. No solo los llamaban, sino que también arribaban á nuestras playas mezclados con sus ejércitos. Ahí fué donde Gamarra y Castilla comprendieron lo que la marina significaba.

Cuando ya Chile había adelantado mucho en las operaciones, recordó Santa Cruz de su sueño y quiso formar escuadra. Vano empeño; marina no se improvisa y aunque el personal no faltaba, en cambio los buques eran escasos y malos.

La escuadra chilena, dividida, tenía una de sus partes, compuesta de cuatro buques en Casma y para mantener abierto el Callao ó sea imposibilitar el bloqueo de éste y otros puertos más al sur de donde le venían recursos á Santa Cruz; era necesario destruir ó fijar, en el puerto donde estuviesen, á los buques enemigos de Simpson. ¡Grande empeño para tan pobres medios!

Tres buques con la insignia en el "Arequipeño" componían la escuadrilla peruana al mando del almirante Blanchet.

Fieles al plan dispuesto, salieron esos bu-

ques con rumbo á Casma á donde llegaron en la tarde del 12 de enero de 1839.

Ahí estaban los cuatro buques chilenos que no se movían del fondeadero como base de su ejército, en apariencia; pero en realidad temerosos de salir mar afuera. Blanchet ordenó á sus buques el abordaje y poco después caían á toda vela sobre los enemigos. El "Arequipeño" al pegarse al primer buque chileno destrozó la arboladura de éste y la suya y se vió atacado por otro enemigo.

Generalizóse el combate ferozmente encarnizado: los hombres se disparaban á boca de jarro ó se partían á hachazos; tronaban los cañones y caían de lo alto pesadas vergas y masteleros. Ambos bandos luchaban valerosamente: los peruanos, en inferior número, atacaban; los chilenos se defendían. De pronto, á la caída de la tarde, una bala tendía muerto al jefe peruano que con gran habilidad y valor dirigía la acción.

Diezmada la tripulación del «Arequipeño» y sin poderse mover, la escuadra peruana salió mar afuera por cerrarse la noche y el desarbolado «Arequipeño» quedó en poder del enemigo.

Ambas naciones se disputan la victoria; pero la escuadrilla peruana consiguió su objetivo atacando y fijando para mucho tiempo á la enemiga. Fué pues la nuestra la vencedora.

La escuadra chilena quedó más averiada que la nuestra y aunque no perdió buque ni cedió el campo (esto último porque no podía); no se movió de su fondeadero ni aún antes del combate cuando pudo hacerlo ganando inmensa ventaja por tener viento favorable.

Curiosa coincidencia de los principales combates sostenidos por la marina peruana: en Guayaquil

muere el almirante Guise; en Malpelo cae herido Postigo; en Casma muere Blanchet; en Angamos muere Grau.

FIN

Mas sobre la Historia y la Marina

Después que escribí la crónica «La Historia y la Marina» y en el hojeo de libros y papeles, me encontré algunas frases, más dignas de nota por la personalidad de sus autores, que por su valor intrínseco.

Por ejemplo, en el estudio intitulado "Incidentes de la guerra naval entre Chile, Perú y Bolivia", escrito por un inglés y traducido por el capitán de navío chileno don Vicente Vergers Recasens de quien tengo fuertes sospechas que haya agregado mucho de su propia cosecha á la referida traducción; encuentro que "la guerra nos la declaró Chile el 5 de Febrero de 1879" y no el 5 de Abril como todos creíamos.

«Que en el "Huascar" hubo una terrible confusión cuando vieron que estaban rodeados por toda la escuadra chilena». Y es claro que se debe creer al autor y al traductor puesto que ellos vieron todo esto á bordo de nuestro monitor.

También debemos creerles que "no fué el comandante de la lancha «Independencia», teniente Galvez, el que echó á pique á la chilena "Janequeo"

junto con su propia lancha sino que el teniente Señoret, comandante de la "Janequeo", torpedera que por su potencia no necesitaba recurrir á semejante recurso, echó dentro de la "Independencia" el torpedo de cien libras que este último buque llevaba.

Es claro que la declaración hecha por el teniente Señoret en el mismo día del combate, nada vale en el concepto del autor y traductor ó fingen desconocerla. Además, como los dos marinos autores en ese combate, ya no existen, se puede fantasear para satisfacción de crédulos y embusteros.

Ahora con un peruano. ¿Con qué derecho atribuyó el señor don Mariano Felipe Paz Soldán á Grau el propósito de expedicionar una vez más á la costa chilena antes de regresar al Callao? Deseo, bien pudo tenerlo, pues no puede suponerse otra cosa en un marino y más si éste es de la talla de Grau; pero hacer una novela fundada en puras suposiciones, atribuyendo al insigne y modestísimo marino algo así como la ambición de ser Presidente de la Repú[illegible]a y más que todo pintarlo al final de la campaña como olvidado de las posibilidades navales de su buque [illegible] oderosa flota enemiga; no hay derecho.

El almirante Grau pidió con insistencia el regreso de su buque al Callao porque el monitor no andaba ya como antes debido á la suciedad de sus fondos mientras que, y esto también lo sabía Grau; los blindados chilenos se habían carenado precisamente por esa época. Esta es la pura verdad.

¡No, el intrépido é inteligentísimo capitán que, rodeada ya por la flota enemiga, de pié en la popa de su buque, ante los otros jefes del monitor, murmuró "¡Estas son las órdenes que dán!"; no fué el autor de la idea que lo llevó al sacrificio!

Quede pues eternamente sentado que se le negó el regreso al Callao y que, al contrario, se le ordenó la fatal expedición.

Volvamos con los chilenos. En "Fragmentos de un manuscrito", estudio marítimo debido á la mal cortada pluma del marino chileno don Luis Uribe, se trata de opacar las glorias del "Huascar", de la "Unión" y del "Manco Capac"; pero con qué desgracia!

Llama "taimado" á nuestro monitor "Huascar" y si la única acepción buena que dicha palabra tiene hubiera sido la que intentó usar el autor, bien pudo llamarle "astuto". Porque nadie se ha atrevido á calificar de "bellaco" y menos de "disimulado" al heroico buque que operó siempre limpia y abiertamente contra las mismas costas del enemigo.

En el parte que como segundo comandante de la corbeta "Esmeralda" pasó á su gobierno el mismo señor Uribe, dice: ".....el comandante Prat que se encontraba en la toldilla desde el principio del combate, saltó á la proa del "Huascar" dando al mismo tiempo la voz de "al abordaje"; desgraciadamente el estruendo producido por toda la batería al hacer fuego sobre el "Huascar" impidió oir la voz de nuestro valiente comandante."

Nunca he tratado de poner en duda que Prat abordara ó no al «Huascar». Para mi existen dos hechos: uno es que la palabra de Grau en su parte del combate de Iquique, como en todos los demás, es sagrada y otro, que Prat fué un heróico marino.

Pero no se trata aquí de esto. Se trata de evidenciar los embustes de su segundo comandante. Prat gritó "al abordaje" pero no se le oyó y como Uribe es el que lo dice, se deduce que no siguió á

su bravo jefe. Muy lejos de eso, se desvistió para no ahogarse.

A la acción del monitor "Manco Capac" cuando salió de la rada de Arica, con su andar de cuatro millas, á presentar un blanco más digno de valientes y caballerescos marinos que el del tren que iba ó venía de Tacna; la llama "directa y descarada provocación".

No sé si por desconocer el significado de la palabra "descaro" ó porque, siendo la escuadra chilena tan poderosa creyera el desgraciado autor que era una desvergüenza el desafío de nuestro buque. Sin embargo, si el buque hubiese podido hablar les habría dicho: "Salgo para que, en lugar de bombardear trenes, se ocupen en algo que es más propio de nuestra profesión". Y como poco después, al narrar el combate que siguió á la "desvergüenza", dice, como es verdad, que el "Huascar" y la «Magallanes» fueron puestos al margen del combate por nuestro monitor, que murieron el comandante del "Huascar" y siete más, que fueron heridos catorce hombres, que el "Huascar" recibió nueve balazos y la "Magallanes" tres graves en la línea de agua y por último, que fueron los chilenos los que se largaron mar afuera; he aquí que nos quedamos pensando de quién sería la desvergüenza.

Del tren inícuamente cañoneado aquel día, dice: «notóse que el tren conducía gran número de soldados». Y hay que creerlo como que la vista de los chilenos era de lince para distinguir á esa distancia, ó bien que hicieron una baja parodia de la noble ceguera finjida por Nelson en la batalla de Copenhague.

A los 1200 hombres de la guarnición de Arica que se defendieron heróicamente de los 7000 solda-

dos veteranos, los llama "fuerte y veterana guarnición" y á la plaza de Arica "inexpugnable".

Y es claro que después de este último calificativo ya podremos comprender el sentido de esto que escribe: «(Combate del 6 de Junio de 1880) Al cabo de dos horas de un vivo cañoneo de una y otra parte, el "Cochrane,'. "Magallanes", «Covadonga» y «Loa» se retiraron del combate, sin haber causado al enemigo el más leve daño, y habiendo recibido ellos, en cambio, las averías que pasamos á enumerar». Y enumera que un proyectil sacó fuera de combate veintisiete tripulantes del «Cochrane» y que la "Covadonga" se largó casi llena de agua. Pero, claro que no fué por el valor ni la destreza de los peruanos sino porque Arica era "inexpugnable" materialmente.

En otro escrito («Operaciones navales en 1836-37-38») dice, como una gran hazaña, que nuestra "Socabaya" fué tomada bajo las baterías del Callao. En otro lugar de este libro se consigna lo que respecto á ese hecho opinaba el historiador Vicuña Makenna, paisano de Uribe.

Refiriéndose al combate de Islay (1836) dice .....,...."después de tenaz resistencia, los buques peruanos emprendieron la fuga y fueron á refugiarse bajo las baterías del Callao". Otro solemne embuste, porque, como el mismo dice á renglón seguido, los chilenos siguieron al Callao y ahí supieron por un pescador que los buques peruanos no habían pensado en arribar á este puerto. Lo que pasó fué que nuestro insigne Panizo se quedó en Islay y fueron los chilenos los que, no imaginando la estratégia del marino peruano, creyeron lo que dice Uribe, y se vinieron al Callao. En cuanto á Panizo, sólo un mes después arribó al Callao.

Pero lo que llena la medida en los escritos de ese marino que, por más patriota que fuera no debió exponerse al calificativo de embustero y malagradecido; es lo siguiente: "los oficiales del «Manco Capac» fueron á pedir auxilio, después de hundir á su buque, al de guerra inglés "Turquoise", y habiéndose negado el comandante de ese buque á recibirlos, dirigiéronse con su súplica al "Cochrane". Esto es, según el aludido autor, que los vencidos en un combate no se les aprisiona y trata con todos los miramientos debidos á quienes sufren tamaña desgracia sino que éstos tienen que ir á suplicar se les reciba prisioneros.

Parece mentira que quien ha escrito esto último fuera el mismo marino que, con el grado de teniente primero y segundo comandante de la "Esmeralda" en el combate de Iquique, se echara al agua en camisa y así clamara "Aquí, aquí, que soy oficial!" para que le salvara el guardiamarina Tizón. El que en ese traje subiera al "Huascar" gritando ¡Viva el Perú generoso! El mismo que en la cámara del monitor se entregó, perdido el control de sus nervios, á la más ruidosa alegría, turbando así el sereno pasaje de la vida á la muerte del valiente marino Jorge Velarde que en esos momentos expiraba en la mesa de la cámara!. Y el mismo que en 1912, poco antes de su muerte, olvidó en su visita á la capital del Perú generoso, que aún vivía su salvador el comandante Tizón, jefe, entonces, del crucero "Lima".

Sino fuera porque la lectura de los escritos de ese marino chileno sublevaron mis sentimientos de patriota y de marino, ni por un momento les habría dado importancia á pesar del grado que alcanzó dicho jefe en la marina de su país.

¡Qué diferencia entre dicho jefe y el verdadero y valiente marino que fué don Juan José La Torre, caballeroso y verídico!

Mas por qué admirarnos de ciertos hombres de un país donde hubo un Salvo que, después de relatar al historiador Vicuña Mackena la famosa respuesta de Bolognesi, se atrevió á desmentirla en notable polémica con nuestro Ricardo Palma.

FIN

Los combates de Antofagusta

Cinco días después de romper el bloqueo de Iquique se presentó el «Huascar» en Antofagasta, cuartel general de los chilenos y como tal, poderosamente fortificado.

Mientras perseguía al trasporte "Itata" se acercó nuestro buque á las baterías de tierra las que rompieron el fuego, empeñándose el combate á corta distancia. Siguió así hasta bien entrada la noche y después de causar grandes daños se retiró el «Huascar» para regresar al día siguiente que acortó bravamente la distancia con el propósito de cortar el cable submarino. Se batió con las baterías y los buques enemigos á la vez que conseguía su objeto recibiendo sólo dos balazos de los ochenta que le disparó el enemigo.

El 26 de Agosto de 1879 preséntase por tercera vez ante esos fuertes y entrando á media noche se acercó á cuatrocientos metros de donde esta-

ban los buques chilenos "Magallanes", «Abtao» y "La Mar" guarecidos entre una partida de buques mercantes, por lo cual no pudo ofenderlos.

Al día siguiente se presentó una vez más dentro del puerto y como los chilenos hubiesen compuesto el cable trató de cortarlo nuevamente acercándose á tierra. Entonces se trabó un gran combate entre nuestro buque con la bandera de Trujillo al tope y las fortalezas chilenas que habían sido mejoradas y previstas con cañones de 300 libras.

A pesar de la superioridad enemiga, Grau sostuvo su fuego hasta que acalló el de los chilenos.

Estos hicieron 110 disparos. El «Huascar» les desmontó un cañon de 300 libras, averió á todos los buques enemigos (tan sólo en la «Abtao» hubieron diez y nueve muertos). Por nuestra parte perdimos al distinguido teniente segundo don Carlos de los Heros que fué destrozado completamente por la única bomba de 300 libras que acertaron los chilenos.

En esos momentos hubo un conmovedor espectáculo: Heros había desaparecido; nada quedaba para recuerdo de su familia, cuando de pronto se vió flotar muy cerca del «Huascar» una gorra de oficial Inmediatamente y en pleno combate se arrió un bote y se rescató esa única parte de lo que llevaba vestido el valiente joven.

El «Huascar» disparó veintiseis cañonazos de á 300 y, como hemos dicho, causó grandes daños; pero estos no fueron decisivos. El ejército chileno que ahí se iba reuniendo continuó su preparación al amparo de su poderosa flota y formidables fortificaciones.

Otra cosa hubiera sido si el «Huascar» en lugar de disparar contra buques, fuertes y tropa, se

hubiese concretado á destruir las máquinas condensadoras que proveían al ejército y á los habitantes civiles. Entonces, ó perece el enemigo ó se embarca apresuradamente para buscar el puerto que, más cercano y defendido, tuviese elementos para esos miles de hombres.

Eso no hubiese sido humanitario, pues habría perecido la población civil. No sabíamos tampoco, en toda su amplitud, la clase de guerra que nos habían declarado los chilenos y cómo iban á llevarla á sangre y fuego.

En el corazón hidalgo de nuestro insigne Grau no cabía, desgraciadamente, el sentimiento del único modo de guerra posible contra un adversario esencialmente desleal y lleno de odio y envidia; aquella que por el terror hubiese sujetado para siempre á nuestro feroz enemigo secular.

FIN

El Museo Naval

El alma de las naciones se sostiene y perpetúa por medio de la tradición. Sin recuerdos que liguen los sentimientos, las ideas, los impulsos de los miembros que forman una Patria, sin orgullo colectivo, nada duradero se fundará en ella y por grande que sea el desarrollo material que pudiese alcanzar todavía le faltaría esa fuerza incomparablemente más cohesiva, sutil é imponderable que

es el lazo espiritual y moral. Y aún es dudoso que aquél pueda alcanzarse sin éste.

En un país como el nuestro donde la principal debilidad existe, no tanto en la diversidad de razas que lo pueblan cuanto en la poca mezcla entre las dos principales; ¿cómo no pensar en una siembra intensa de tradiciones que nos lleve á reverenciar el suelo en que nacimos y la raza de que formamos parte?

No nos faltan nobles tradiciones; pero ellas están en estado latente porque se ha descuidado inculcarlas en nuestro pueblo.

En lugar de promover, como lo han hecho muchos, la separación no sólo material sino moral de las dos razas principales, se debiera enseñar á amarlas á ambas y estudiar y enorgullecerse con la convicción de lo mucho bueno que han sido capaces de acabar y considerar que, fundidas en el estudio y en la admiración de sus descendientes, las dos magnas Historias de nuestros progenitores, no hay pueblo que nos iguale.

Vemos continuamente y oímos á tantos renegar de la desgracia que, según ellos, nos persigue tan solo, porque descendemos de españoles y á otros decir que el indio aquel descendiente del más grande imperio americano es elemento inútil de una raza cobarde é indolente. Pero pocos dicen ó conocen lo que esas dos razas han hecho de grande é imperecedero.

¡Qué! Los dos elementos más numerosos de nuestra raza, el indio y el español, no juntan acaso las dos Historias más grandes del mundo? ¿Porqué, pues, no amar y reverenciar y fundar la fuerza espiritual que á nuestro pueblo dieron y seguirán dando esas dos razas en su lenta fusión?

¿Tiene alguna otra raza un descubrimiento y una conquista más grandes que los de América? Puede envanecerse de un heroismo igual á los de Guzmán el Bueno y Cahuide? Se templó acaso en una lucha de setecientos años? Hay otra Sagunto y otra Numancia? Otro pueblo que con los pobres medios del peruano alcanzase tal grado de civilización irrigando y construyendo caminos envidia de los de su época? Y una lengua como la nuestra? Y una Isabel, un Huaina Capac, un Cortez, un Cervantes? Y qué raza es la heredera de los hechos más sublimes que marinos de cualquiera otra nación no pueden exhibir? ¿Tiene otra mejor poesía ni más sentida música? ¿Cuál la supera en la gracia y belleza de sus mujeres y en el valor y gentileza de sus hombres?

Nó, la raza indo-española en nada le cede á otra cualquiera! Tiene tradición honda,. enorme, trascendental. ¿Qué no ocupa todavía un lugar prominente en el mundo? Ya vendrá. Mientras tanto cultivemos la tradición, no dejemos debilitarse á la tremenda fuerza que esas en apariencia sencillas manifestaciones de una raza y de un pueblo, encierran. Los cantos, los bailes, la música popular y la en ella inspirada; el culto de las hazañas que nuestros antepasados ejecutaron en la guerra y el de la influencia moral de sus conductores en la lenta formación de la nacionalidad y de la raza. Veamos con ojos amantes de miembros de una misma familia los defectos y malas acciones ejecutados. Consideremos y detengámonos más en la influencia enorme del medio en que aquellos hombres actuaron que en la consideración de su supuesta maldad é inepcia. Y, antes como lección aprovechable que guiadas por la pasión, enseñemos á las generaciones que nos

sucedan. Ante todo reivindiquemos á nuestros grandes hombres y hechos injustamente mistificados por extranjeros y nacionales.

Una de las formas de cultivar la tradición es por medio de Museos. La existencia tangible de los objetos que sirvieron á nuestros antepasados notables, sus efijies, la ficción de sus hechos por el arte de la pintura; todo lo que nos recuerde á ellos y á su época es nuestra obligación reunirlo y conservarlo.

Recordemos, por ejemplo, cómo una vez al año desfilan los niños ingleses ante la tumba de Nelson y ante los objetos que también lo recuerdan y cómo volara su imaginación hacia los tiempos del héroe y sentirán el noble orgullo d. pertenecer á su misma patria..

¿Por qué no formamos nuestro Museo Naval? ¿Hay alguna otra marina que en menos de un siglo de existencia pueda envanecerse con una Historia parecida á la de nuestra escuadra? Entre las muchas deudas que los marinos tenemos contraídas para con nuestros antepasados en la carrera está la de un museo.

Existen dipersas en establecimientos de la Nación y en poder de particulares, muchas reliquias del pasado de la marina. Con un poco de voluntad y entusiasmo podrían reunirse.

Modelos de nuestros buques más notables, retratos de nuestros grandes marinos.

En fin, yo no me siento capaz de formar un museo y lo que digo no son más que lijeras sujestiones de lo que podrían hacer precisamente algunos de nuestros inteligentes compañeros. Pero hay que hacerlo, es una grave obligación.

El Almirante Panizo

La noble figura de quien vamos á tratar es una de las más puras glorias de la marina de guerra peruana.

Hacen algunos años, con motivo del traslado de sus restos del cuartel de Santa Catalina á la Cripta de los Héroes, se recordó algo á este prominente capitán que reunía en su persona las más brillantes cualidades que pueda tener un marino.

Guardiamarina en 1821 había hecho la campaña de Intermedios con notable valor y revelando ya aquellas otras dotes que lo acompañaron hasta su gloriosa y trágica muerte,

Se declaró la guerra entre el Perú y Colombia. El teniente segundo don Juan José Panizo se encontraba como segundo comandante de la corbeta «Libertad» á las órdenes del capitán de navío Postigo.

Navegaban á la altura de Punta Malpelo en el litoral de Tumbes, cuando avistaron á las corbetas «Pichincha» y "Guayaquileña". A pesar de la gran superioridad de éstas las atacaron inmediatamente. Trabaron encarnizada lucha admirable por la destreza de las maniobras del buque peruano y por la habilidad con que para eso supieron sacar partido de sus cualidades náuticas superiores.

Diezmadas las tripulaciones, especialmente las colombianas, se declararon derrotadas y en fuga la "Pichincha" y "Guayaquileña"; pero Panizo que había reemplazado á Postigo por herida de éste, no era hombre capaz de dejarlas escapar y emprendió

la caza de la que estaba menos alejada ó sea la "Pichincha" que se fué á Paita y se entregó á las autoridades pues con Panizo estaba perdida también.

Esta brillante acción le valió á Panizo el ascenso á teniente primero con cuyo grado siguió la campaña contra Colombia.

Las épocas de paz que siguieron no eran apropiadas para el desarrollo de la carrera de Panizo pues el fué hombre de guerra ante todo.

Era capitán de fragata en 1838 cuando se declaró la segunda guerra con Chile. El material naval peruano descuidado y viejo daba vergüenza y así naturalmente había despertado los apetitos de nuestro mortal enemigo.

Una división peruana al mando de Panizo y por incidencias de la campaña revolucionaria de esa época, se encontraba en Islay, desprevenida de la rápida agresión chilena. Un día salió de Islay á Cobija el pequeño bergantín "Junin" y durante su viaje se enteró de la guerra y de que la escuadra chilena venía hacia el norte. Con estas noticias regresó á Islay y tuvo tiempo de prevenir á Panizo. Pero antes de que pudiese guarecerse en el puerto el pequeño buque, se presentaron cinco buques enemigos frente á Islay. Los peruanos salieron á su encuentro. El bergantin «Junin» estaba en grave peligro de caer en manos de los chilenos; pero el sereno y hábil Panizo le ordenó se metiera en Islay mientras él con la «Socabaya» y el «Fundador» se batía con los cinco buques contrarios.

Quedaron perplejos los chilenos ante tamaña audacia ignorantes del propósito que el insigne jefe peruano tenía y éste por medio de hábiles maniobras, combatiendo siempre, los tuvo en jaque hasta

que salvó al «Junin» y cerró la noche con lo cual abandonó deliberadamente el campo.

Esta acción yace en el más completo olvido entre nosotros; fué, sin embargo, brillantísima y suficiente para afirmar por sí sola la reputación de un marino.

Los mismos enemigos sorprendidos y desorientados por la habilidad y valor de nuestro jefe no escatimaron su admiración como consta en muchos libros chilenos.

Las maniobras de Panizo no solo fueron coronadas por el éxito táctico más completo, dada su gran inferioridad numérica, sino que también ganó la partida estratégica ya que comprendiendo la desorientación de los chilenos, se metió otra vez en Islay á muy corta distancia del lugar del combate mientras loa enemigos creyeron que, á las sombras de la noche, su rumbo hubiera sido aquel que lo llevara á guarecerse al amparo de los cañones de nuestro primer puerto.

Esto se deduce fácilmente puesto que si los chilenos supieron que Panizo quedaba en Islay hubiera sido imperdonable y fuera de toda lógica no atacar á una débil aunque magistralmente manejada flotilla fondeada, contando con cinco buques poderosos: á no ser que lo del día anterior les hubiese probado que la victoria les costaría muy cara ó era dudosa.

Pero no solo obtuvo Panizo el éxito dicho. El almirante chileno llegó á la vista del Callao y como no encontró á la flotilla peruana temió que ésta se hubiese remontado á Chile que es lo que hubiese sucedido si nuestro inteligente y bravo marino hubiese gozado de la autonomía necesaria.

Salió el chileno con todos sus buques en de-

manda de sus mares con lo cual, al menos momentaneamente quedaba libre del bloqueo la costa de la capital.

Un mes después del combate lijeramente reseñado, se presentó Panizo en el Callao.

Otro ascenso le valieron esas acciones, es decir, que en diez y siete años en que hubieron muchos gobiernos, solo había ascendido hasta capitán de navío graduado, contándose dos de sus ascensos por hechos de armas brillantísimos contra el enemigo extranjero.

Fué, pues, singular la suerte de este prominente marino y murió noblemente erguido en la cubierta de su buque al querer debelar la sublevación del mismo.

FIN

El gran bloqueo del Callao

Muchos asedios ha soportado el Callao é innumerables han sido los combates que tuvieron por escenario sus tranquilas aguas y es posible que no haya otro puerto en el mundo donde se hayan visto mayores heroismos, más audacias, mejores ardides de guerra y mayor constancia que en nuestro primer puerto.

Marinos de todas las naciones se han batido aquí y desde el corsario al revolucionario, al patriota, al realista; todas las profesiones políticas estuvieron representadas.

«El Hermitaño» con sus holandeses, Cochrane y Guise con ingleses, franceses, chilenos, argentinos y peruanos; Mendez Núñez y los españoles; Garrido, Simpson y Postigo vinieron á luchar contra el Callao.

Pero nunca se vió lo que en la época del gran bloqueo durante la guerra del Pacífico.

Los elementos traídos por el enemigo, novísimos y terriblemente mortíferos, la crueldad, exenta de valor, con que se ensañaron, fuera del alcance de nuestros cañones, contra la población civil; el heroismo y habilidad desplegados por nuestros marinos son cosas que hacen de este bloqueo el más memorable en los anales del Callao.

Era el 10 de abril de 1880 cuando á las cinco de la mañana fué atacada la «Unión» por un torpedero chileno. Le lanzó un torpedo que estalló contra la palizada que rodeaba á nuestro buque el cual le hizo un nutrido fuego que obligó al chileno á retirarse precipitadamente.

Pocas horas después el almirante chileno notificó el bloqueo y entre otras frases decía que podía verse precisado (como se vió siempre desde el principio de la guerra) á disparar sobre las casas. Se le contestó dignamente.

El 22 del mismo mes se acercaron los chilenos á 5000 metros, distancia á la que ellos podían ofender sin ser ofendidos (claro que así hacen los que saben de guerra; pero en este caso todo fué inútil) y desde ahí lanzaron 120 bombas sobre el Callao. Duró el combate desde las dos hasta las cinco de la tarde.

El 23 en la noche, la lancha peruana «Urcos», al mando del teniente segundo Otoya, sostuvo un encuentro fuera del puerto contra los torpederos

«Guacolda» y "Janequeo". Notable fué la destreza de Otoya. Los chilenos le dispararon un torpedo y él dando grandes voces, disparando su cañoncito y sus fusiles al mismo tiempo, les hizo creer que llevaba torpedos. Destrozada su vieja lancha y con todo su personal herido regresó al Callao después de averiar á la "Janequeo".

Los dos torpederos chilenos acababan de intentar el torpedeo del "Atahualpa" pero, poco audaces, se retiraron antes de tiempo no bien les disparó la «Unión».

En la madrugada del 5 de Mayo reventaba un torpedo á 50 metros del "Blanco Encalada" y para vengar esto, los chilenos bombardearon el Callao al día siguiente, disparando 364 bombas que hirieron á 19 personas y mataron á tres. Los defensores del puerto hicieron 75 disparos de los cuales cayeron cuatro en el "Huascar" que se retiró en seguida.

El 3 de Julio volamos con un torpedo al trasporte chileno «Loa». Los días 29 y 31 de Agosto y primero de setiembre bombardeó el «Angamos» desde la distancia de 8000 metros. El 1º salió Otoya con la "Urcos" y valientemente arrumbó al "Angamos, lo batió y arrió mar afuera.

El 3 del mismo mes atacaron nuevamente la "Urcos", la "Lima" y la "Arno" obligando á los chilenos á retirarse.

El 13, cuatro lanchas peruanas atacan la base de los chilenos en la isla de San Lorenzo y sostienen un vivo fuego que causó muchos daños al enemigo.

El 6 de Diciembre vuelven al ataque nuestras lanchas, se empeñan con los torpederos enemigos y hunden al "Fresia".

Interminable sería, dada la cortedad de estos relatos, seguir las mil incidencias que precedieron á

la destrucción por nosotros hecha, de los restos de nuestra escuadra cuando terminó el sitio del Callao por la derrota de San Juan y Miraflores.

FIN

Algo que dejaba en el tintero

El primer barco á vapor que tuvo la marina de guerra peruana, el "Rimac", naufragó en Punta San Juan poco tiempo después de haber llegado á nuestras costas.

El salvamento de la tripulación se debió en gran parte al heroismo del entonces teniente primero don Ricardo Pimentel. Entre los náufragos estuvieron el ilustre literato don Ricardo Palma que era contador de la Armada y el guardiamarina don Ramón Ribeiro que después cambió el uniforme de marino por la toga del abogado y fué miembro distinguido de los tribunales de la República.

Después de la guerra con Chile fueron muchos los marinos que sirvieron en las escuadras de Argentina, Venezuela y Ecuador y en vapores de los gobiernos centroamericanos. En todas partes dejaron buenos recuerdos.

En otro lugar he escrito una crónica sobre la inconveniencia de traer corresponsales á bordo de los buques de guerra y no consigné que el corresponsal don Julio O. Reyes á bordo del «Huascar», no fué consentido después del combate de Iquique; aunque es bueno recordar que nos ha dejado muy

buenas páginas sobre la primera campaña del «Huascar». El corresponsal Del Campo á bordo de la "Independencia" se portó valerosamente; pero no sabemos por qué lo empleó el capitán More en asuntos de su buque, ni porqué estaba al lado de dicho jefe en el combate de Punta Gruesa.

También los chilenos llevaron en su escuadra á un corresponsal del "Mercurio" que por cierto escribió una de las narraciones mas pintorescas y notables del combate de Angamos. Sin duda al permitir la estadía de esos corresponsales, no se recordaba la trascendencia que tuvo el telegrama del corresponsal del "Times" cuando la guerra franco-prusiana del año 70.

El 2 de Mayo de 1866 los alumnos de la Escuela Naval solicitaron asistir al combate contra la escuadra española y como se les negara el permiso cometieron la heróica desobediencia de escaparse y presentarse en las baterías en donde murieron dos de ellos.

Otro hecho notable acabado por un marino peruano fué el viaje que en un débil bote hizo el contralmirante Carrasco trayendo desde Iquique hasta Puerto Caballos al que era la esperanza del Perú en el año 1894.

Uno de los recuerdos mas pintorescos y románticos que, con relación al ceremonial marítimo, se guarda en todas las marinas del mundo, es la visita que los comandantes de las buques de guerra extranjeros surtos en la bahía de Arica, hicieron al comandante Villavisencio de la «Unión» en lo mas recio del combate que, contra la escuadra chilena, originó la ruptura del bloqueo de dicho puerto.

Al capitán de fragata don Carlos Arrieta jefe del batallón «Guardia Chalaca» muerto en la bata

lla de Miraflores, le habían inutilizado antes dos caballos y no quiso desmontarse del tercero que le trajeron á pesar de los ruegos de sus subordinados que veían cómo los chilenos lo habían hecho su blanco. En ese mismo batallón pelearon los marinos Ramón Valle Riestra y Pitot.

Durante el bloque del Callao en 1880, un bravo oficial de marina cuyo nombre se me ha pedido oculte, cometió una tremenda «mataperrada« que de haberse juzgado en Consejo de Guerra le habría costado la vida; pero como se probó que la falta era solo imputable á la juventud y caracter alegre y bien conocido del mozo se le permitió que fugara. Apareció después en Centro América, donde, en una revolución, tenía el mando de un fortin que hizo volar deliberadamente para que no cayera en manos de sus enemigos. Por supuesto que murió junto con todos los demás defensores. Era teniente primero.

El capitán de navío del Postigo peleó por el Perú en 1828 y en 1838 peleó por Chile contra el Perú. El capitán de navío José María Salcedo era chileno; pero siempre sirvió en la marina peruana y con mucho lucimiento y lealtad.

Uno de los marinos Haza, peruano, y Boterin también peruano, figuraron en la marina chilena en las guerras de 1836, 37 y 38 contra el Perú; pero debemos recordar, aunque no sirva de disculpa muy grande en favor del patriotismo y previsión de esos marinos, que por aquellos tiempos gobernaba al Perú un extrangero, que Chile se presentaba como libertador del Perú y que todos estaban ciegos respecto de las miras que aquel país tenía respecto de nuestra Patria.

Después del 2 de Mayo de 1866 y verificando

un trabajo para sacar una mina fondeada en las aguas del Callao, voló el teniente segundo don Erasmo López.

En 1873 se estableció á bordo del «Meteoro» una escuela preparatoria para alumnos que quisieran ingresar después á las escuelas Naval, de Artillería del ejército y de Ingenieros.

Dos veces en la historia del Perú independiente sus gobiernos han declarado piratas á los buques de guerra nacionales que se sublevaron contra su autoridad.

Con relación á la pérdida de la fragata «Independencia» en pleno combate de Punta Gruesa, se debe anotar lo siguiente: no habían artilleros á bordo, la totalidad de la marinería era novata; habían paisanos y oficiales extraños á la tripulación, cayeron heridos los timoneles que sin defensa alguna gobernaban el buque desde su despejada cubierta.

En los 95 años que existe la marina peruana solo han ocurrido, en época de paz, cinco naufragios: el «Rimac» donde después naufragó el vapor italiano «Italia»; la "Mercedes" que, yendo remolcada, no tenía listas sus velas; la "Amazonas" en que intervinieron el jefe chileno don Juan Williams Rebolledo y el oficial tambien chileno que la piloteaba en los difíciles canales de Chiloé; el vapor «Reyes» remolcador de uno de los monitores que en un temporal, roto el remolque, en los mares antillanos, recibió una embestida del monitor y se fué á pique en quince minutos, y por último la cañonera «Chanchamayo».

En cambio: el «Manco Capac» salvó de su peligrosa varada en Río de Janeiro debido á la pericia de su oficialidad. La fragata "Presidente" se varó peligrosamente en pleno combate de Guaya-

quil y fué sacada del empeño á pesar de los mayores obstáculos. La "Apurímac" salvó de su seguro naufragio en los mares chilenos y antes fué sacada después que se volteó con el dique de la isla de San Lorenzo. Todo esto ya se ha dicho en el curso de estas páginas; pero es bueno reunirlo para orgullo de la Marina.

El historiador Paz Soldán, como hasta hoy muchos otros hombres notables, dice: que una vez perdida la escuadra peruana debió combinarse un plan para impedir la entrada del ejército chileno á nuestro territorio. El candoroso señor creyó que esto era factible. ¿Cómo? ¿Aislando al ejército enemigo en los desiertos de Tarapacá? Pues con la ayuda de su escuadra hubiera venido por la playa á hacer lo que hizo internándose algo más. No había pues manera de impedírselo. Perdida la escuadra peruana se perdió la guerra. Esta pudo ser mas larga; pero no de diferentes resultados.

"Quien vence en el mar vence á la corta ó la larga en tierra". Sentencia repetida, verdadera, infalible desde los tiempos del griego Temístocles.

FIN

Los transportes

Es muy posible que algunos de los que pasen la vista por estas modestas páginas y muy especialmente si son extranjeros y como tales poco familiarizados con la gloriosa historia de nuestra marina

de guerra se verán inclinados á creer que el autor fantasea.

Tal cosa sucederá al leer esta crónica que consigna los atrevidos hechos de los transportes peruanos y otros que aunque no atrevidos son sin embargo, dignos de recordación.

En cuanto á lo primero, nada está más lejos de mi ánimo. Si á este libro no lo he calificado de Historia es porque no tiene la forma corriente en que esa clase de escritos aparecen y porque en él se narran algunos hechos que si bien á mi se me figuran dignos de recordación, acaso no deban ocupar un lugar en un libro con mayores pretensiones y sí en uno con las mínimas que éste tiene.

Más si la principal cualidad de la Historia es la verdad, mi libro merece llamarse así y lo diputarán como tal quienes conozcan extensamente los que en realidad parecen fantásticos hechos de nuestra marina.

Uno de los privilegios heredados por los que actualmente vestimos el honroso uniforme es, precisamente, ya que por el poder material no lo podemos hacer, mirar con cierto fundado orgullo á los representantes de muchas marinas más poderosas que la nuestra; pero no más gloriosas; á la manera que el descendiente pobre de nobles antecesores mira al que la fortuna y no el esforzado ánimo dieron su actual poder.....

Narremos lijeramente algunas de las famosas expediciones de transporte que en paz y en guerra ejecutaron los buques de la armada nacional.

En las épocas de paz comenzaré consignando el luctuoso transporte de ochocientos soldados á bordo de la fragata de vela "Mercedes" en el que

perecieron todos. Los detalles del suceso los hemos dado ya en otro lugar.

Otro famoso transporte fué el que hizo el "Constitución" durante el gobierno de don Nicolás de Piérola y que pasando por el estrecho de Magallanes fué á recalar en el puerto del Pará y aún se internó más, se varó y salió sin mayores consecuencias. Era el buque de mayor porte que hasta entonces hubiese surcado tanta distancia en el río Amazonas. Fué con el objeto de debelar la revolución federalista del departamento de Loreto y llevaba al ministro de Guerra y Marina coronel Ibarra y al batallón «Junin» fuerte de 300 hombres.

Durante la guerra con Chile fueron innumerables y todos acabados felizmente los transportes de tropas y material de guerra.

Para apreciarlos debe tenerse en cuenta que la flota enemiga no descansaba, que muchas veces desembarcaron las tropas muy cerca del enemigo terrestre y marítimo y que no perdieron un solo hombre.

El 16 de mayo de 1879 salían del Callao con destino á Arica los transportes "Oroya", "Chalaco" y "Limeña" llevando al presidente de la República con numeroso Estado Mayor y un gran cargamento de artículos guerreros.

Durante el viaje se cruzaron con la escuadra chilena que venía al Callao; pero no se vieron. Este transporte ejecutado con la mayor audacia pudo ser de funestas consecuencias para el Perú. En efecto, si la escuadra enemiga hubiese avistado el convoy es posible figurarse lo que habría pasado y cuán grande hubiese sido nuestra pérdida pues los chilenos se habrían contraído á destruir los transportes.

Después de este acontecimiento salió el «Oroya» para Pisagua llevando al ejército boliviano que se componía de 4300 soldados con su respectivo armamento y equipo. Los desembarcó sin novedad y solo á su regreso lo encontró la escuadra chilena y lo persiguió sin resultado para ella.

El mismo buque junto con el "Talismán" convoyó y remolcó desde el Callao hasta Arica al monitor «Manco Capac» sin que la bien organizada vigilancia chilena se diera cuenta del hecho.

Poco después llevaba el "Oroya" un cargamento de armas y otros elementos de guerra que desembarcó en Camaná.

El "Oroya", el «Talismán» y el «Limeña» hicieron varios viajes á Panamá y de ahí trajeron valiosos cargamentos y aunque los persiguieron los buques chilenos que al tener su gobierno conocimiento del asunto, había enviado expresamente- lograron escapar y arribar al Callao sin novedad.

El "Talismán" salió otra vez del Callao el 12 de Marzo de 1880, llevando 2000 rifles, 6 ametralladoras, 5 cañones de campaña y 60 artilleros con la orden de desembarcarlos en Quilca; pero el general Beingolea, investido con el mando de la expedición, se asustó por haberse visto una luz á la entrada del puerto (luz que era de la corbeta «Unión» que por su mayor andar se había adelantado y lo esperaba) y ordenó regresar para hacer en Pisco el desembarco Dicen muchos que esta fué la causa principal de que el ejército de Leiva no llegara á tiempo para tomar parte en la batalla de Tacna.

Al regresar el «Chalaco» de su primera expedición fué perseguido y el resultado de la persecusión lo dice el periódico chileno "El Constituyente" que se editaba en Copiapó. Su artículo se intitula

ba ¡Qué decepción! y decía..... el "Chalaco" que la escuadra chilena contaba ya como suyo, se rió de ella en sus propias barbas".

El "Rimac", apresado á los chilenos, condujo desde el Callao á Iquique á la división Bustamante compuesta de 2000 hombres y con cargamento considerable de pertrechos de guerra.

El «Chalaco» volvió otra vez á zarpar del Callao á Arica llevando á la división Luna que desembarcó en el último puerto nombrado, pasó al sur con 400 voluntarios para el ejército, regresó á Arica, embarcó mil hombres y los llevó á Mollendo.

Tal era la furia del almirante chileno al ver que no podía apresar uno solo de esos débiles buques, que la descargaba bombardeando é incendiando puertos indefensos.

Todavía el "Oroya" trasportó elementos al sur. expedicionó sobre las propias líneas enemigas y destruyó todos los elementos de embarque que podía utilizar el enemigo y se trajo prisionera hasta el Callao á la lancha á vapor «Duende» que después sirvió bastante durante el bloqueo de nuestro primer puerto.

El transporte que hizo la "Unión", llevando al torpedero "Alianza" y elementos de guerra y boca para los defensores de Arica; ya ha quedado narrado en estas crónicas. Veamos lo que de esa empresa dijeron los chilenos.

El «Mercurio» de Valparaiso..... "con la escapada de la "Unión", es fuerza confesar que hemos andado con desgracia, y que ésta es mas sensible por ser La Torre y Condell, los dos mimados de la fortuna, los que han errado el golpe".

"El Pueblo Chileno" de Antofagasta: "la aventura de la "Unión" es un hecho que debe aver-

gonzarnos: no vemos cómo puedan justificar su conducta los marinos que tomaron parte en él. Esto es inaudito, es peor que un desastre real y efectivo.

Por su parte el vicealmirante chileno Uribe dice en libro ya citado y refiriéndose á este hecho que "por lo visto el capitán Villavicencio parecía hombre de empresas" fingiendo ignorar que ésta era la cuarta vez que el mismo bravo y experto jefe había burlado á los "mimados de la fortuna".

30 años después de las valerosas expediciones acabadas por el capitán Villavicencio al mando del "Chalaco", éste buque que había sido sacado por la Compañía Inglesa de Vapores después que fué hundido por los peruanos para que no cayera en manos enemigas; fué usado como blanco y destruído en un ejercicio de cañón de los cruceros "Grau" y "Bolognesi".

FIN

El combate de los comandantes

Ninguno de los episodios, trágicos ó cómicos, alegres ó caballerescos que de la movida historia de nuestra marina, he tratado de narrar; se presenta más difícil á mi basta pluma.

El brillo inestingible que proyecta, aún á traves de tantas desgracias posteriores, como un símbolo de lo que puede la raza en supremos instantes el insuperable heroismo desplegado por nuestros

marinos en esa jornada; el caracter de consciente sacrificio tardío á la ceguera inaudita de los gobiernos; la adhesión de aquellos hombres á su invicto jefe; su indeclinada resolución durante toda la campaña y su final altamente sublime suspenden el pensamiento y detienen la mano.

Entre el asombro y el terror del enemigo y la admiración de propios y extraños; llevaban siete meses de la campaña más memorable que haya hecho buque alguno en el mundo.

¿Puertos fortificados?.....Las manos de sus artilleros temblaban ante la sóla presencia del barquito, cuando su atrevida siluetilla se recortaba en el horizonte y recto y á toda velocidad venía en busca de la muerte.

Buques poderosos burlados en plena noche y á luz meridiana; atrevidas maniobras en alta mar, en medio de los más deshechos temporales o pegados á la costa entre traidores arrecifes sorteados con habilidad suma; elementos marítimos del enemigo destruidos; trasportes cargados de tropa apresados. Y esa nobleza que era su gala y diera al insigne jefe el hermoso sobrenombre de "Caballero del Mar».

Pero estos son algunos hechos ostentibles entre los muchos ejecutados durante la famosa campaña. ¡Cuántos ignorados y no menos sublimes! ¡Siete meses navegando incesantemente de cara al peligro! soportando con heróica resignación privaciones innumerables; lejos de su patria, lejos de sus familias á las cuales se acercaban en fugaces momentos para salir luego hacia el enemigo; vigilantes, alertas, en contínua tensión nerviosa, la mirada fija en el oscuro horizonte de la noche; la obligada disciplina férrea para contener á una tripulación en la que estaban representadas seis naciones.

Así llegaron al momento culminante de su carrera. La trampa chilena fué magistral y, mientras el "Huascar" escapaba de una división, corrió á encontrarse con la otra.

La orden era de eludir combate contra fuerzas superiores; no se pudo y entonces los peruanos rompieron el fuego decididos á morir antes que rendirse.

Todos los factores del combate estuvieron en su contra.

Media hora después de comenzado una bomba de 250 libras destrozaba el cuerpo del gran almirante y esa enorme energía de su espíritu le hizo mover por largo rato los labios que seguramente decían: ¡No rendirse! Otra bomba le deshizo dando al elemento de sus hazañas la honra de proporcionarle inmensa tumba.

Su ayudante Ferré muere del mismo proyectil y sigue á su jefe sin dejar un sólo recuerdo material. Aguirre se lanza á toda máquina para destrozar al "Cochrane": otra bomba le lleva la noble cabeza enérgica y modesta.

Sucédense en el mando todos los oficiales del monitor. Caen muertos ó heridos. El buque destrozado, diezmada la tripulación, no se rinde. Muévese en todas direcciones falto de gobierno. Pero se acercara algún buque chileno y probará una vez más el empuje de su proa gallarda!

La cubierta es un hacinamiento de despojos humanos y de toda clase cuando los chilenos la abordan.

Al ensordecedor ruido del combate ha sucedido un profundo silencio solemne: ya no se oye la voz impulsadora del "Caballero" Grau, tampoco la de Aguirre el "duro", ni las de Ferré, Rodríguez, Palacios y tantos otros. Los mismos sobrevivientes

enemigos quedan mudos ante la grandeza del momento.

Ninguna marina puede mostrar en su historia una campaña como la del "Huascar" terminada con un combate de Angamos; unida la pericia marinera con el temerario valor por sarcasmo de la suerte inútiles en esa ocasión.

Lucharon los marinos peruanos contra el número abrumador y contra buques como el "Blanco Encalada" y el "Cochrane" superiores cada uno al "Huascar"; mas no sólo contra el número sino que también contra modernísimos elementos, tripulaciones adiestradas en el tiro de cañón pues la escuadra chilena estaba lista desde Noviembre de 1878.

¿De qué valieron ni la habilidad de los oficiales ni su valor? La suerte estuvo echada desde que se despreció el testamento de Castilla.

Las guerras no se ganan solo por el valor de los hombres; acaso sea la primera cualidad para vencer; pero si no la acompañan, preparación, elementos materiales y número, de poco servirá.

Para los chilenos, Angamos fué un ejercicio de tiro exacto, á mansalva.

Alguien llamó, justamente, á este combate :"El de los Comandantes" pues se sucedieron seis en el mando del monitor.

Nunca se había visto cosa semejante y será difícil que se repita.

FIN

La marinera

¿Sabes lector amable que hasta aquí me has seguido, de qué marinera voy á hablarte? No es por cierto, ninguna corbeta, fragata ni cañonera; ni roca, playa, bahía ó ensenada. Tampoco se trata de batalla naval ni victoria, ni derrota ó retirada ni heroicidad alguna. No es mujer que vistiendo el traje de marinero figurase en algún hecho notable de la marina peruana, no; voy á hablarte del famoso baile, del mismísimo baile criollo, retozón y ágil; semimorisco y semi-incaico; movido y gracioso; á veces sensual y otras casto según quien lo baile; el mas nacional cuyo reino abarca desde Tumbes al Loa y desde la costa á la montaña.

¿Quién no pide ¡Marinera! cuando el entusiasmo llega al colmo?

Muchos diréis ¿Pero á qué nos viene, este tío soso y pésimo escribidor, con bailes? ¿Qué tiene que ver la marina del Perú con el baile nacional? ¿No es feo eso de salir por cosas profanas cuando antes, con mucha audacia, nos hemos entrado en narraciones de hechos valerosos y nobles?

Bueno, digo yo, no faltará quien lea y le "hormigueen" los pies y todo el cuerpo por aquello del refran, y el que no quiera leer y diga que la marinera es el son de los diablos, que pase por alto y.... "De nuevo y acomodarse".

Por ahí dicen que la marinera es originaria de Chile; que se llamaba "Chilena" y que por consiguiente no es baile nacional. Perfectamente: pudo nacer en Chile. ¿Pero cuando? Lo que si sé es que hacen muchos años. Durante ese tiempo, el baile

se ha modificado mucho: ya no es la chilena, es la marinera que nació lo mismo que la "jota", el baile mas nacional de España en la época del sitio de Zaragoza. Es decir en guerra nacional.

Bailando la chilena el hombre inclina el cuerpo, se dobla como si fuera una fiera amagando á su presa y esgrime el pañuelo como un corvo,

En la marinera el hombre trae erguido el busto que en muy pocos momentos inclina lijeramente; sólo las piernas y brazos mueve graciosamente; marcando el compas, girando en derredor de la pareja y dibujando materialmente el suelo.

Esa "fuga" que viene al final! ¡Ese "cepillado", en que los pies apenas tocan el piso! ¡Esos avances y retrocesos, cuando la mujer, sin "perder terreno", en alto el pañuelo, sonando las faldas, pone la vista en tierra! ¡Esa "vuelta del gallo", prodigio de agilidad y destreza cuando el hombre lleva el clásico traje del baile: sombrero de toquilla, pañuelo al cuello, poncho y espuelas y éstas no han de tropezar aunque sean "roncadoras".

¿Y habrá alguna mejor que la música de este baile? Triste y alegre; lenta y arrebatada; comienza el redoblante muy despacio, le sigue el bombo, emparejan los bajos, suena el requinto, sale la pareja y se arma el baile. De pronto se aceleran los golpes del bombo y platillos, acompasan los demás instrumentos: es la fuga en que se luce el mozo de pies sueltos y "repiquetea" de lo lindo y ¡dale fuego á la lata". Acompañado con las palmas y jaleo de los que no bailan.

¿Y si es con guitarra y cajón y una "prima" y otra "segunda" comienzan de "Lambayeque á Chiclayo" ó "San Miguel de Piura"? A ver quién no baila.....

.....La campaña naval del 79 estaba en su mayor desarrollo y la marina peruana hacía prodigios. Heterogéneos y débiles buques se enfrentaban á la fuerte escuadra enemiga; la batían ó la burlaban y mantenían muy alta la enseña patria.

Un día era Iquique: la "Esmeralda" á pique, en fuga la "Covadonga", roto el bloqueo; otro día en Antofagasta: acallados los fuertes, roto el cable, La "Abtao" y la "Magallanes" averiados, el "Rimac" prisionero; los blindados corriendo infructuosamente en busca del "Huascar".

Lleno de asombro estaba el mundo con los famosos hechos de nuestros buques. Bolivia y Argentina, Ecuador y Colombia les obsequiaban pabellones; sus congresos decretaban honores y premios. Nuestras ciudades confiadas y orgullosas tejían coronas, bordaban estandartes, suscribían dinero, joyas y cuanto tenían para la compra de buques.

Los poetas americanos cantaban las hazañas de nuestros marinos y el pueblo, el soberano pueblo, sin consejo, ni deliberación; de la noche á la mañana, cambió el nombre del baile, lo modificó y le puso "marinera" en honor de la marina nacional.

FIN

Al ancla, crucero "Lima", 14 de junio de 1915.

Erratas

Pag.	linea	Dice	Debe decir
3	6	emparejárseles	emparejársele
9	20	Rivera	Riera
12	24	La La	La
14	12	1873	1837
17	13	debeu	deben
24	3	nos	los
24	30	manitestó	manifestó
29	8	él	el
35	20	por superior	por su superior
38	23	icencia	licencia
41	10	aquella	la
44	8	mareaban	moreaban
55	30	preguntoyo	pregunto yó
56	12	asestó	dió
56	16	indispensable	inseparable
60	30	ferte	fuerte
64	18	neuralidad	neutralidad
64	19	ocaciones	ocasiones
70	10	atacantes	atacante
70	21	traera	traer
75	18	ricones	rincones
78	17	suprímase: «por lo menos»	
88	5	reinvindicación	reivindicación
88	16	cuádrupe	cuádruple
91	6	separa	separan
91	8	baque	buque
100	25	Carrasco»	Carrasco
104	14	Arenes	Arenas

Pag.	línea	Dice	Debe decir
106	29	arribó	arrumbó
113	9	espado	espada
120	8	capealo	capearlo
120	25	al	el
121	18	enardecida	enardecido
125	2	notar	nota
126	17	significaba	significa
134	8	Palma	Palma?
134	10	Antofagusta	Antofagasta
134	25	presentase	presentóse
135	10	previstas	provistas
136	25	pudiese	pudiere
138	33	é	ó
138	34	guiadas	guiados
139	14	volara	volará
139	24	dipersas	dispersas
150	22	Temístocle	Temístocles

Hay algunos errores de imprenta en la puntuación y especialmente se ha puesto varias veces punto y coma en lugar de dos puntos.

BIBLIOTECA
"MUSEO
Clas. 869.56 /V37
Cat.
No. Ing. 01797
Fecha 4q80