DIARIO DE LA CAMPAÑA NAVAL ESCRITO A BORDO DEL "HUASCAR"

El combate de Iquique



0611

Estudio preliminar, compilación, biografías y artículos de Guillermo Ugarte Chamorro

OFICINAS ASUNTOS CULTURALES COFIDE

Lima - 1984

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas
4047

I PRESENTACION

Prosiguiendo la labor editorial de su OFICINA DE ASUNTOS CULTURALES, la CORPORACION FINANCIERA DE DESARROLLO S.A. COFIDE, se complace en presentar, en homenaje al AÑO DEL SESQUICENTENARIO DEL NATALICIO DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU, este libro intitulado DIARIO DE LA CAMPAÑA NAVAL ESCRITO A BORDO DEL "HUASCAR"–EL COMBATE DE IQUIQUE, en el que se publican por primera vez, íntegros e ininterrumpidos, los textos facsimilar y tipográfico del cuaderno de bitácora de la Escuadra Peruana –incluído el monitor **Huáscar** *comandado por don Miguel Grau– en los trece primeros días de su gloriosa campaña en la Guerra del Pacífico.*

El hallazgo y el estudio de tan valiosísimo documento, la redacción de las biografías y de los artículos especiales así como la selección de documentos relativos al Combate de Iquique, corresponden al Dr. Guillermo Ugarte Chamorro, Profesor Principal de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Director del Teatro Universitario, Miembro de Número de la Sociedad Peruana de Historia, Premio Nacional de Cultura en dos oportunidades y ganador de consagratorios Premios internacionales de teatro.

Es nuestro deseo que, como lo expresa el Dr. Ugarte Chamorro, "la lectura de estas páginas dedicadas a rendir homenaje a la memoria del Caballero de los Mares en el sesquicentenario de su nacimiento, de los héroes peruanos que lo acompañaron en sus épicas hazañas, y del **Huáscar**, *inolvidable nave colmada de historia y de leyenda, contribuya a la mayor glorificación de sus nombres que son ya símbolos inmarcesibles de Patriotismo, Valor y Dignidad".*

CORPORACION FINANCIERA DE DESARROLLO S.A. COFIDE

DIARIO DE LA CAMPAÑA NAVAL ESCRITO A BORDO DEL "HUASCAR"

El combate de Iquique

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 985.0611/U26
Nro. Inv.: 4047
Fecha: 01401580

Estudio preliminar, compilación, biografías y artículos de Guillermo Ugarte Chamorro

OFICINA DE ASUNTOS CULTURALES
COFIDE

Lima - 1984



Una Publicación de la Oficina de Asuntos Culturales
de la Corporación Financiera de Desarrollo - COFIDE.
Coordinación de la edición Eduardo Jahnsen F.
Carátula y diagramación: Eliseo Guzmán
Impresión: Servicios Editoriales Adolfo Arteta.
Lima - Noviembre - 1984.

INDICE

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas



I. PRESENTACION 9

II. ESTUDIO PRELIMINAR 11

III. REPRODUCCION FACSIMILAR DEL *DIARIO DE LA CAMPAÑA ESCRITO A BORDO DEL "HUASCAR"* 25

IV. TEXTO TIPOGRAFICO DEL *DIARIO DE LA CAMPAÑA* 69

V. LOS DOS FRAGMENTOS CONOCIDOS DEL CUADERNO DE BITACORA DEL "HUASCAR" 91

VI. BIOGRAFIA DE JORGE F. VELARDE 93

VII. BIOGRAFIA DE PEDRO GAREZON 103

VIII. BIOGRAFIA DE CARLOS DE LOS HEROS 109

Cr. 24/1/2000

IX. PARTE DEL PRESIDENTE DEL PERU, GENERAL MARIANO IGNACIO PRADO, SOBRE LOS MOVIMIENTOS DE LA ESCUADRA PERUANA Y EL COMBATE DE IQUIQUE 115

X. PARTE DEL COMANDANTE DEL "HUASCAR", DON MIGUEL GRAU, AL GENERAL EN JEFE DEL EJERCITO DEL SUR, SOBRE EL COMBATE DE IQUIQUE 117

XI. PARTE DEL COMANDANTE DEL "HUASCAR", DON MIGUEL GRAU, AL DIRECTOR DE LA GUERRA Y DIRECTOR DE MARINA, DANDO CUENTA DEL COMBATE DE IQUIQUE 121

XII. PARTE DEL COMANDANTE DE LA SEGUNDA DIVISION DE LA ESCUADRA, DON AURELIO GARCIA Y GARCIA, SOBRE LOS MOVIMIENTOS DE LA ESCUADRA PERUANA Y EL COMBATE DE IQUIQUE 125

XIII. INFORMACIONES DE JOSE RODOLFO DEL CAMPO, CORRESPONSAL DE GUERRA DE "EL COMERCIO" DE LIMA, SOBRE EL COMBATE DE IQUIQUE 129

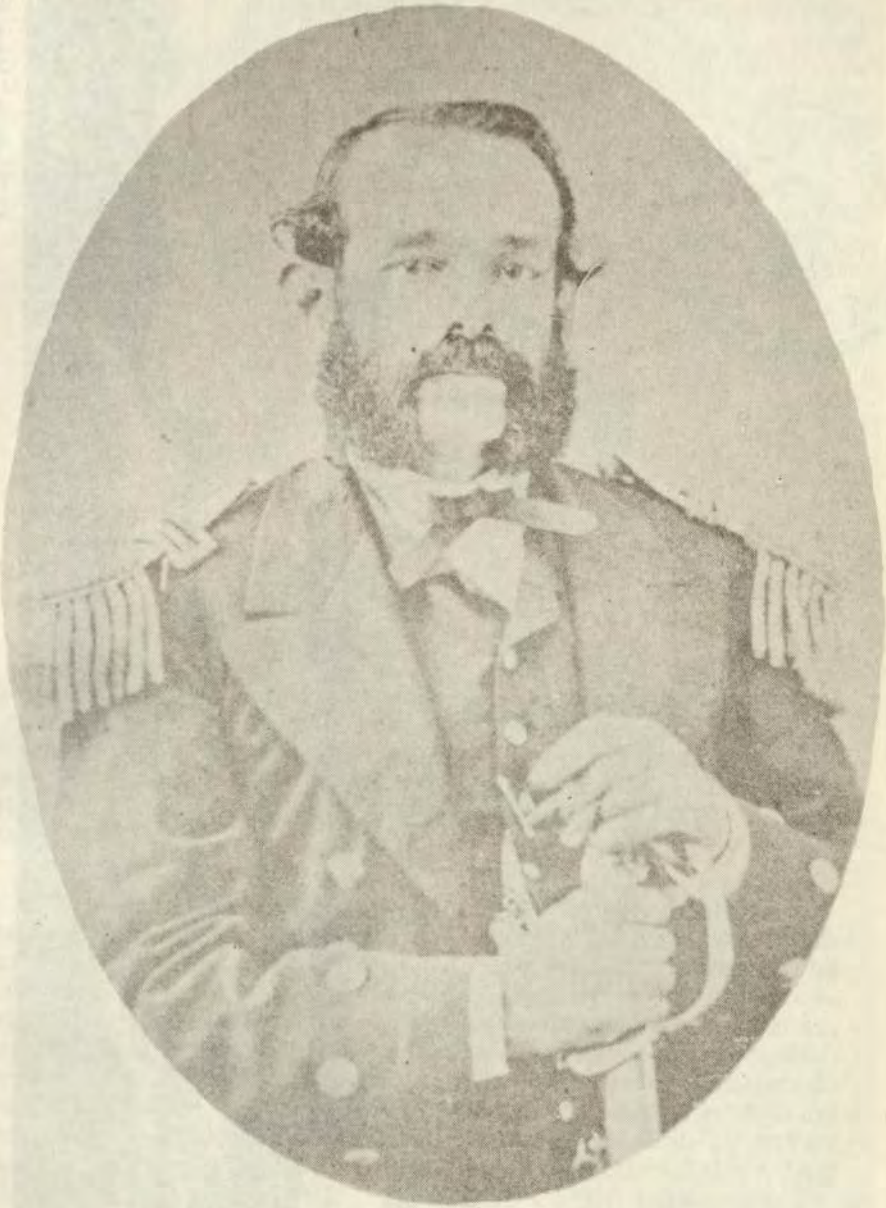
XIV. INFORMACIONES DE JULIO O. REYES, CORRESPONSAL A BORDO DEL "HUASCAR" DE LA "OPINION NACIONAL" DE LIMA, SOBRE EL COMBATE DE IQUIQUE 139

XV. INFORMACION DEL CORRESPONSAL DE "LA SOCIEDAD" DE LIMA, SOBRE EL COMBATE DE IQUIQUE 155

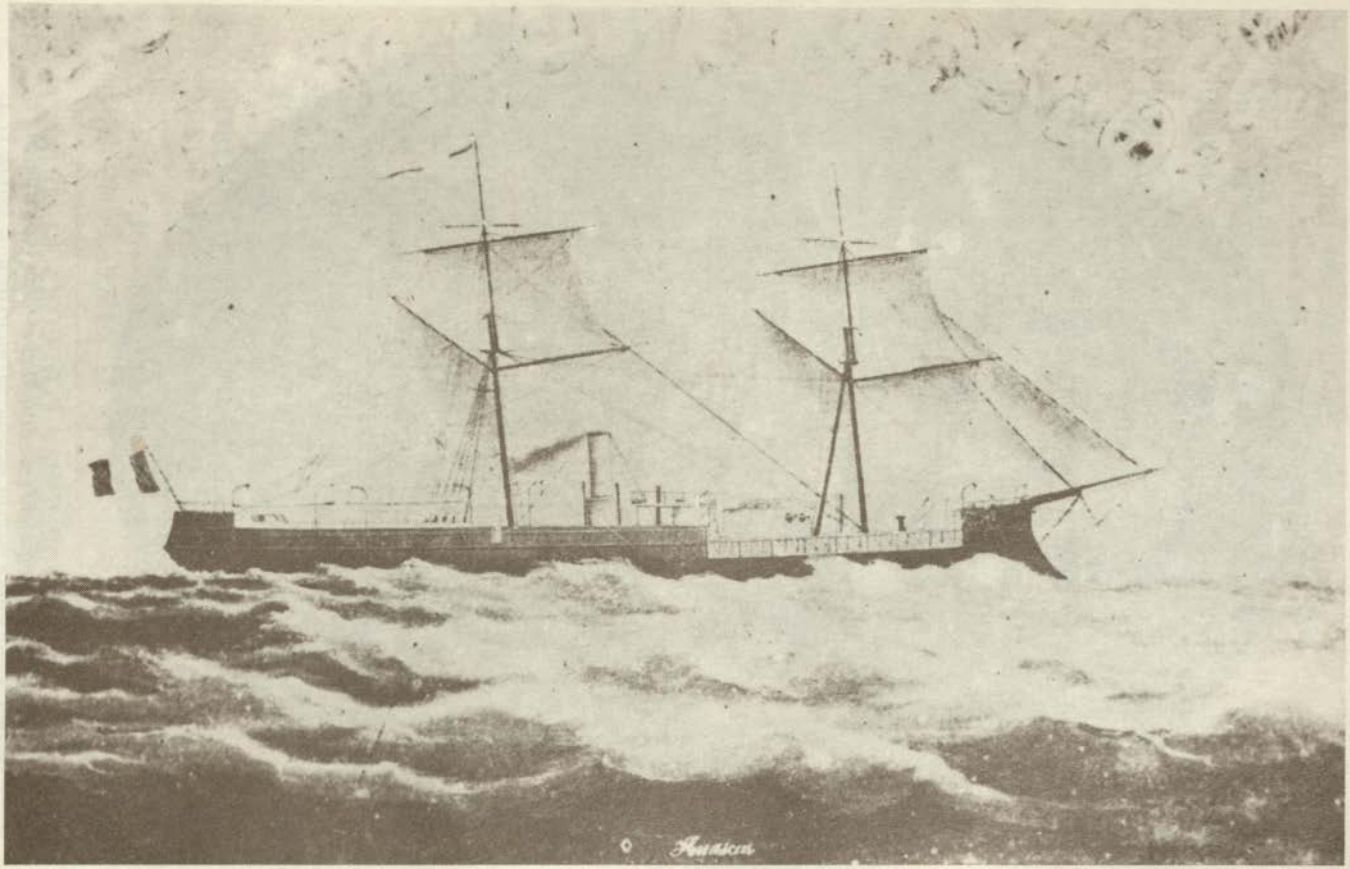
XVI. NOBLEZA PERUANA CON LOS PRISIONEROS DE "LA ESMERALDA" 161

XVII. CARTA DE MIGUEL GRAU DESCONOCIDA EN EL PERU 165

XVIII. ELOGIOS DE CHILENOS A MIGUEL GRAU Y AL "HUASCAR" 171



Fotografía poco conocida de don Miguel Grau y obsequiada al autor de este libro por un sobrino biznieto de don Arturo Prat.



El "Huáscar" legendario.

II ESTUDIO PRELIMINAR



Hace algunos años, realizando investigaciones en el Archivo Nacional de Chile, encontré con gran sorpresa y explicable emoción, los originales manuscritos del documento titulado DIARIO DE LA CAMPAÑA COMENZADA EL DIA 16 de MAYO DE 1879 CONTRA CHILE, A BORDO DEL MONITOR "HUASCAR".

A pesar de su excepcional interés para todos los peruanos y particularmente para la historia de la Marina Nacional y del legendario monitor comandado por don Miguel Grau, este precioso documento ha permanecido, hasta hoy, ignorado en el Perú. De lo contrario, se le hubiese impreso, difundido y comentado innumerables veces. Ahora, me complazco en revelarlo en nuestro país, gracias al valioso auspicio de la Oficina de Asuntos Culturales de la Corporación Financiera de Desarrollo S.A.–COFIDE; en 1984, declarado oficialmente "Año del Sesquicentenario del Natalicio del Almirante Miguel Grau"; y en esta publicación que he titulado DIARIO DE LA CAMPAÑA NAVAL ESCRITO A BORDO DEL "HUASCAR" – EL COMBATE DE IQUIQUE. En ella, además del texto del *Diario*, ofrezco las biografías de los diaristas y otros estudios y documentos relativos, principalmente, al Combate de Iquique, el más relevante y trascendental de los sucesos registrados en el *Diario*.

NOTICIAS SOBRE EL "DIARIO DE LA CAMPAÑA"

El *Diario de la Campaña* figura de la siguiente manera en la página 363 del catálogo impreso *Fondo Varios* del Archivo Nacional de Chile: *Velarde, Jorge.–Diario de la Campaña a Bordo del "Huáscar"* sin consignar el volumen No. 229, al que corresponde. Contenido en un cuaderno, su estado de conservación es bastante bueno sin que le falte, ni parcialmente, ninguna de sus cuarenta páginas. En la contratapa del cuaderno, se lee, escrito con tinta: "Pertenece a José Martínez", personaje del que no tengo otras noticias. La letra es clara y perfectamente legible.

Resulta lógico suponer que los originales del *Diario* se encontrasen en el *"Huáscar"* en el momento de su captura y, también, que hubiesen sido recogidos, como parte del botín, por los tripulantes de los barcos chilenos. Ello explica su paradero inicial en la Sección de Manuscritos de la Biblioteca Nacional y, posteriormente, en el Archivo Nacional, de Santiago de Chile. Durante muchos años permanecieron allí, inéditos y olvidados, hasta que en 1913 el Capitán de Fragata e historiador chileno Ismael Gajardo Reyes, auxiliado por el funcionario de la Biblioteca Nacional de ese país, Tomás Thayer Ojeda, los ubicó y los dio a conocer en una conferencia que, muy pronto, se publicó en la *Revista Chilena de Historia y Geografía* (1).

Por lo expuesto, el *Diario*, de alguna manera, llegó a imprimirse en Chile aquel año de 1913 aunque la impresión fue hecha en una revista especializada de corto tiraje, en una edición imposible de ser adquirida desde hace bastante más de medio siglo, y, sobre todo, en forma fragmentada, no siempre exacta y con no pocas ni breves interpolaciones de juicios y comentarios del mencionado marino chileno.

Aun después de impresa la conferencia de Ismael Gajardo, el *Diario* continuó prácticamente ignorado ya que ningún historiador de ninguna nacionalidad se ocupó de él, y no deja de extrañar que, por ejemplo, no se le mencione, ni ocasionalmente, en la historia del *Huáscar* escrita por el Almirante chileno Pedro Espina Ritchie y publicada en 1969 con el título de *El monitor "Huáscar"* (2) ni aparezca tampoco en el *Catálogo de la Exposición Bibliográfica de la Guerra del Pacífico* dado a luz en 1961 en Santiago de Chile (3). Hasta donde alcanzan mis informaciones, sólo el historiador venezolano Jacinto López en varias páginas de su libro *Historia de la Guerra del Guano y del Salitre o Guerra del Pacífico* (4) citó y demostró conocer, en 1930, la versión fragmentada de Gajardo.

Esta es, pues, la primera vez que el *Diario* se publica en el Perú y la primera también que se imprime sin intermisiones o soluciones de

continuidad. Y para mayor fidelidad, además de su impresión tipográfica, que conserva la ortografía original, ofrezco su reproducción facsimilar completa.

CONTENIDO DEL DIARIO

Por el título original del documento: *Diario de la Campaña comenzada el día 16 de mayo de 1879 contra Chile, a bordo del monitor "Huáscar"*, podría entenderse que él contiene el diario de la campaña de la Escuadra peruana, incluyendo al *Huáscar*, o que se trata del diario de la campaña de sólo el monitor *Huáscar*. El título induce, pues, a cierta confusión. Por otra parte, contribuyen a esta incertidumbre el título con que Gajardo publicó su estudio impreso: *El Diario de Campaña del teniente peruano don Jorge Velarde, muerto a bordo del "Huáscar", el 21 de mayo de 1879* y, más aún, el título que, en página interior, le dio al mismo documento: *El Diario del teniente peruano Velarde*, otorgándole así, en ambos casos, un aparente carácter personal.

El examen del *Diario de la Campaña* permite asegurar que, aunque redactado a bordo del *Huáscar*, no es propiamente el cuaderno de bitácora particular o exclusivo del *Huáscar* sino el de toda la Escuadra Peruana durante los trece primeros días (del 16 al 28 de mayo de 1879) de su campaña en la Guerra del Pacífico. El *Diario de la Campaña* suple también, en parte siquiera, el lamentable desconocimiento del diario propio del *Huáscar*.

EL CUADERNO DE BITACORA DEL "HUASCAR" – DOS FRAGMENTOS

Llama notablemente la atención que los historiadores y estudiosos peruanos y chilenos no se hayan ocupado mayormente de la existencia, el contenido y el paradero, anterior y actual, del cuaderno de bitácora específico del *Huáscar*, diario que necesariamente existió en cuanto su redacción era de absoluto rigor.

La circunstancia de permanecer inédito, haría temer su extravío o su definitiva desaparición si es que de él no se hubiesen revelado, aunque en forma muy incidental, dos breves fragmentos en otras tantas obras de historiadores chilenos, hecho que prueba fehacientemente la efectiva existencia de tan preciado documento y su conocimiento y conservación, total o parcial, en Chile, desde que fue recogido –es natural así suponerlo– en la captura de nuestro benemérito monitor, el 8 de octubre de 1879.

El primer fragmento lo dio a conocer Pascual Ahumada Moreno en el tomo I de su obra *Guerra del Pacífico* editada en Santiago de Chi-

le, en 1884. Al considerar los documentos relativos al Combate de Iquique, Ahumada lo insertó como *Anotación del libro diario del "Huáscar" sobre el Combate de Iquique* (5). Este fragmento fue escrito por el Teniente 2do. de la Armada Peruana Carlos de los Heros, entre las doce de la noche del miércoles 21 de mayo de 1879 y las cuatro de la mañana del jueves 22, hora en que fue relevado por el Teniente 2do. Gervasio Santillana. Sus pocas líneas se refieren a las últimas incidencias del combate y a la heroica muerte del Teniente 2do. Jorge F. Velarde, primer redactor del *Diario de la Campaña.*

Ahumada Moreno se limitó, inexplicablemente, a publicar la "anotación" del diario del *Huáscar* sin proporcionar la fuente de información ni señalar el lugar donde se guardaba el documento original.

El segundo fragmento fue dado a conocer en 1969 por Pedro Espina Ritchie en su ya mencionado libro *El monitor "Huáscar"*. Al tratar de la persecución del *Huáscar* por el blindado chileno *Blanco Encalada* el 3 de junio de 1879 y frente a Huanillos, apuntó textualmente:

> *"A su vez,* ***el bitácora del Huáscar*** *dice:*
> *"A la una de la mañana se llegó al buen carbón y entonces se pudo levantar la presión; desde ese momento se aumentó el andar del buque, de manera que obtuvo el* ***Huáscar*** *el andar necesario para evadir el encuentro" (6).*

También Espina Ritchie se refiere, pues, clara y concretamente, al "bitácora del Huáscar" como un documento existente, conocido y por él consultado, pero no consigna el nombre del diarista ni, al igual que Ahumada Moreno, ofrece la fuente informativa ni ningún otro dato referencial.

Ambos fragmentos tienen excepcional valor por ser los dos únicos y pequeños trozos hoy conocidos del libro en que se registraron, día tras día, los principales acontecimientos vividos por nuestro monitor en sus intrépidas y gloriosas travesías.

Difícil resulta comprender los motivos por los cuales los historiadores chilenos que –como Ahumada Moreno hace un siglo y Espina Ritchie en años recientes– han tenido en sus manos los originales o por lo menos, las copias del diario del *Huáscar*, no lo hayan publicado hasta la fecha, sabiendo perfectamente que él constituye uno de los mayores tesoros documentales de la Guerra del Pacífico.

LOS DOS DIARISTAS DE LA CAMPAÑA: JORGE F. VELARDE Y PEDRO GAREZON

Dos fueron los oficiales designados, sucesivamente, para redactar el *Diario de la Campaña*. El primero fue Jorge F. Velarde quien lo comenzó al zarpar la Escuadra del Callao la noche del 16 de mayo de 1879 y lo continuó hasta la noche del 20 del mismo mes, cuando el *Huáscar* y la *Independencia* iniciaban en Arica su navegación rumbo a Pisagua, vale decir, que Velarde lo redactó hasta pocas horas antes de su heroica muerte en el Combate de Iquique librado en la mañana del 21 de mayo.

Muerto Velarde, se hizo cargo del *Diario*, en la noche del mismo 21 y por orden de Miguel Grau, el Teniente 1ro. Pedro Gárezon. Así lo anotó éste en la página 17:

> *"Día miércoles 21 de mayo de 1879.*
> *8h (p.m.)*
> *Me hice cargo de este Diario de orden del señor Comandante General de la 1ra. División D. Miguel Grau, por haber muerto en combate y cumpliendo con su deber, el Teniente 2do. graduado D. Jorge F. Velarde".*
>
> *Pedro Gárezon (firmado)*

Correspondió, pues, a Gárezon dejar testimonio de las dramáticas incidencias del Combate de Iquique y de las siguientes que se produjeron hasta el 28 de mayo, inclusive, fecha en que se detuvo la redacción del *Diario*. Hay, además, como luego se verá, una página suelta, fechada el 16 de julio de 1879, con apuntes manuscritos de Gárezon.

CUATRO MOMENTOS DEL DIARIO

El análisis del *Diario* permite advertir en él cuatro momentos claramente diferenciados. El primero corresponde a toda la Escuadra desde su salida del Callao hasta su arribo a Arica el día 20 de mayo; el segundo, resulta ser diario del *Huáscar* y de la *Independencia* navegando en convoy desde su partida de Arica en la noche del 20 de mayo hasta su llegada, en la madrugada del día siguiente, al puerto de Iquique en cuyas aguas se libró el Combate de Iquique; el tercero es, propiamente, diario del *Huáscar* y del transporte *Chalaco* desde que, en convoy, zarpan de Pisagua al mediodía del 22 de mayo hasta la noche del día siguiente en que, desde ese puerto, es despachado el *Chalaco* "con el parte de los acontecimientos ocurridos hasta la fecha"; y el cuarto momento que, por las circunstancias, deviene en diario únicamente del *Huáscar* pues éste navega solo, des-

de la madrugada del 24 de mayo (no del 25 como, por error, aparece en el *Diario*), hasta la noche del 28 de mayo en que llega al puerto de Tocopilla. Tal vez, Gárezon suspendió o interrumpió la redacción del *Diario* aquel 28 de mayo por considerar que para el registro de las acciones aisladas del *Huáscar* bastaba el diario propio de éste. Además, confirmaría mi suposición, el hecho de que Gárezon haya dejado evidente testimonio de la reiniciación del *Diario de la Campaña* el día 16 de julio de 1879 y horas antes de que el *Huáscar*, –ya nuevamente en convoy y esta vez con la corbeta *Unión*– zarpase de Arica rumbo al Sur con la misión de hostilizar al anemigo (7). En efecto, con su puño y letra y en hoja aparte del cuaderno del *Diario* –hoja que también publico– Gárezon consignó en aquella fecha los rumbos y los puntos de reunión de ambas naves.

LOS NAUFRAGOS DE LA "ESMERALDA"

De mucho interés histórico son todas las páginas del *Diario de la Campaña*. Su reproducción total me exime de mayores referencias a su contenido pero no debo dejar de señalar y comentar algunas de sus noticias, especialmente las relativas a la jornada de Iquique.

> *"Terminado el combate –dice el* ***Diario****– por haberse sumergido la* ***Esmeralda****, se mandaron arriar todas las embarcaciones desde el momento que principió a sumergirse el mencionado buque. Esta orden fue cumplida con tanta presteza que no hubo necesidad de repetirla pues toda la tripulación de los botes se había lanzado a salvar a los náufragos que ya no eran enemigos".*

Hermosa acción de humanidad dispuesta por la grandeza moral de Miguel Grau y ejecutada ejemplarmente por marinos y marineros peruanos, poseedores de una antigua tradición de natural hidalguía. Y hermosa también la frase de Gárezon, escrita espontánea y sencillamente, y digna de ser perennizada en el bronce: ¡"SALVAR A LOS NAUFRAGOS QUE YA NO ERAN ENEMIGOS"!.

> *"Media hora después –continúa el diarista– estaban a bordo sesenta y dos náufragos los que al llegar a la cubierta dieron un grito de ¡viva el Perú! Todos estaban completamente desnudos excepto dos o tres que conservaban la camisa. Se les colocó a los oficiales en la cámara y a la marinería debajo de la toldilla de popa, tomándose las precauciones del caso y proporcionándoseles a la vez a la oficialidad y marinería ropa de la oficialidad y marinería de a bordo".*

Se confirma así, una vez más, la versión de que los náufragos de la *Esmeralda* exclamaron ¡viva el Perú! al sentirse sanos y salvos por voluntad y manos peruanas. Cuánta diferencia con la conducta de Carlos Condell, comandante de la *Covadonga*.

> *"Es evidente –escribe Jacinto López– que ni por el valor, ni por la humanidad, ni por la hidalguía, había en Condell un Grau ni un Prat. Condell no es digno de este drama en el que desentona como un plebeyo entre aristócratas... Grau piensa en los náufragos de la* ***Esmeralda*** *antes que en la captura de la* ***Covadonga*** *y los recoge en sus botes y los acoge a bordo y no se retira de la bahía en busca de la* ***Independencia*** *y la* ***Covadonga*** *hasta que no se ha visto a bordo el último de los vencidos. Condell [–en cambio–] bombardea a los náufragos de la* ***Independencia*** *y sus fuegos persiguen a los que se arrojan al agua" (8).*

Ya no debiera haber, pues, la menor duda acerca de la verdad de aquella exclamación de gratitud, máxime si se considera que la afirmación de Gárezon –coincidente pero no concertada con otros testimonios difundidos en esos días– fue volcada en un documento de suma responsabilidad como es un diario oficial de navegación, no destinado, precisamente, a su inmediata publicación pero sí redactado inmediatamente después de los sucesos por un testigo presencial y específicamente autorizado para registrar y dar fe de los acontecimientos. La honradez y severidad del Comandante Miguel Grau jamás hubiesen permitido ninguna invención ni el falseamiento de hechos que, por lo demás, toda la dotación de su nave había presenciado. Por otra parte, el contenido del *Diario* –ya lo dije– sólo ahora, al cabo de más de un siglo, es conocido en el Perú. Antes, confirmaron la veracidad de aquel grito, autoridades de la calidad de Modesto Molina, distinguido poeta y periodista tacneño (9), José Rodolfo del Campo, corresponsal de guerra de "El Comercio" de Lima (10), ambos testigos presenciales del Combate, y Jorge Basadre, eminente historiador peruano contemporáneo (11).

Y trato este asunto en forma particular porque ciertos historiadores y comentaristas chilenos han negado reiteradas veces que los náufragos de la *Esmeralda* hubiesen vivado al Perú en grito perfectamente natural ya que marinos y marineros peruanos les habían salvado nada menos que la vida.

Ejemplos de tales negaciones se hallan, con palabras añadidas, en los propios originales del *Diario* y en un comentario –del que después me ocuparé– de Ismael Gajardo. En los originales, como puede ad-

vertirse en la página facsimilar número 21, luego del párrafo que concluye con la frase "salvar a los náufragos que ya no eran enemigos", una mano extraña añadió en Chile con letra manuscrita: "*Y sin embargo se nos hizo fuego estando en el agua*", y en el párrafo siguiente, también añadida, se lee la palabra "mentira", después de las frases "*dieron un grito de ¡viva el Perú"!* y "*todos estaban desnudos*".

Resulta contradictorio y absurdo que, mientras nadie haya negado ni podido negar que los náufragos de la *Esmeralda* fueron salvados por los tripulantes del *Huáscar* y por orden de Miguel Grau, haya quienes afirmen que "se les hizo fuego estando en el agua".

Poca importancia tiene que los náufragos hubiesen estado o no, todos o algunos, completamente desnudos, pero sí interesa reconocer que fueron completamente vestidos con ropa de la oficialidad y de la marinería del *Huáscar*. Así lo confirma, en indiscutible testimonio gráfico, la lujosa *Historia Ilustrada de la Guerra del Pacífico* publicada en Santiago de Chile, en 1979 y en edición patrocinada por el General Augusto Pinochet y dirigida por Hernán García Vidal (12). En la página 22 aparece la fotografía del náufrago de la *Esmeralda* cirujano Francisco Cornelio Guzmán con impecable uniforme de la Marina Peruana. La leyenda que acompaña a la fotografía dice textualmente:

> "*Cirujano Francisco Cornelio Guzmán, de la dotación de la corbeta* **Esmeralda**, *sobreviviente del Combate Naval de Iquique, con uniforme de la Armada Peruana*".

La relación de los náufragos chilenos que registra Gárezon adolece de notorios errores aunque muy explicables por las azarosas circunstancias en que debió ser elaborada. Ella, sin embargo, puede ser corregida y depurada cotejándola con la nómina, más digna de crédito, de los muertos y los prisioneros de la dotación de la *Esmeralda* que el 5 de junio de 1879 y en Iquique, hizo a bordo del *Blanco Encalada* el Comisario de la Escuadra Chilena, Nicolás Redolés (13).

LOS COMENTARIOS DE ISMAEL GAJARDO

Conozcamos algunos de los comentarios que Ismael Gajardo hace en su trabajo sobre el *Diario de la Campaña*.

Después de calificarlo de "valioso documento" que "cubre un vacío histórico", juzga que la parte compuesta por Velarde es de una

"exactitud rigurosa" a diferencia de la correspondiente a Gárezon que, según él, peca de "notoria parcialidad y hasta de graves incorrecciones". Sin embargo, anota, y con razón, que Velarde, en la relación de jefes superiores embarcados en la Escuadra peruana, olvidó a Aurelio García y García, Comandante General de la 2da. División, a bordo del *Oroya*, y a Serapio Reyes Ortiz, Plenipotenciario de Bolivia en el Perú.

Gajardo reproduce, luego, las informaciones que el historiador peruano Rosendo Melo le había proporcionado sobre las conferencias, aprestos y circunstancias especiales que precedieron a la salida del convoy peruano.

> *"El viaje de la Escuadra chilena al Callao –informa Gajardo– ha sido minuciosamente descrito en el diario del Ministro don Rafael Sotomayor, en las* **Memorias** *del Almirante Williams y en las del Capitán de Navío don Juan E. López, como también en varias otras publicaciones nacionales; mas no así el de la peruana del que sólo he encontrado ligeras referencias..."*

Por estas razones, Gajardo aprecia la utilidad del *Diario*. Sus "minuciosas y exactas anotaciones" le habían permitido –manifiesta– trazar en la carta geográfica el derrotero de la Escuadra peruana y, comparándola con la chilena, determinar claramente que las escuadras, navegando en sentidos contrarios, se habían cruzado "el 19 de mayo a las 3^h. a.m., a una distancia mínima de 35 millas náuticas, encontrándose la chilena en latitud 16° 49' S. y longitud 73° 57' O. de Greenwich, mientras la peruana navegaba entre puntas Atico y Pescadores por los 16° 23' de latitud S. y 73° 30' de longitud O. de Greenwich", importante hecho que, hasta entonces, se desconocía. *"Esta es la principal enseñanza del diario de Velarde"*, remarca Gajardo.

El marino chileno declara que, gracias también al *Diario*, había podido graficar las formaciones de los buques peruanos desde su salida del Callao hasta que, en Iquique, el vigía de la *Covadonga* divisó la presencia del *Huáscar* y la *Independencia*.

Gajardo expresa que, cotejando el *Diario* con varios otros documentos, podía afirmar, *"casi con seguridad"*, que los peruanos "obtuvieron las primeras informaciones sobre el viaje de la Escuadra chilena al Callao, del vapor que detuvo la *Independencia*, a la 1^h. p.m. del 19 de mayo, un poco al norte de Islay. Nada de extraño tiene esto, porque ese vapor, que resultó ser el *Ilo*, era el mismo que había pasado in-

mune delante de Iquique en la mañana del día 17, y cuyo capitán llamado Cross, u otro de sus tripulantes, debió haber comunicado al General Prado la fatal noticia".

La revelación que creyó hacer Gajardo, no fue tal, pues como lo recordó Jacinto López (14), Benjamín Vicuña Mackenna en los mismos días de la guerra y en su *Historia de la Campaña de Tarapacá*, ya había informado categóricamente que la información "del abandono de la *Esmeralda* y la *Covadonga* en Iquique había sido suministrada por el Capitán Cross del vapor Ilo" (15).

Para el cabal conocimiento del *Diario* es indispensable reparar en la acertada aclaración que hace Gajardo: a los acontecimientos que aparecen como ocurridos en los días 25 y 26 de mayo les corresponde, en realidad, los días 24 y 25 de dicho mes, respectivamente.

Anotaré finalmente que el estudio de Gajardo se resiente por algunas erradas e injustas apreciaciones como son: insistir en negar, y con ingratos argumentos, que los náufragos de la *Esmeralda* hubiesen vivado al Perú; y quejarse porque los botes del *Huáscar* no se hubiesen arriado –según él– *con tanta presteza* como dice el *Diario* y ¡*"se demorasen algún tiempo en salvarlos"!*. Tiene, asimismo, el coraje de sostener que los peruanos "dispararon contra los náufragos" y "no les habían escatimado sus proyectiles cuando nadaban". Y como prueba de la gran crueldad de los peruanos, Gajardo cuenta: "Cuando el guardiamarina [chileno] Fernández Vial subió a uno de los botes del *Huáscar*, se apoderó de la caña y *empezó a dar órdenes* para sacar luego del agua a sus ya extenuados compañeros, pero un brusco culatazo del sargento a cargo de la embarcación, le impidió seguir adelante en tan humanitaria tarea" (16). ¡Se indigna el comentarista chileno de que los peruanos no hubiesen permitido a un guardiamarina enemigo que siguiese *dando órdenes* desde el bote en que se le estaba salvando la vida!

CONTENIDO Y ESPIRITU DE ESTE LIBRO

Además de los textos facsimilar y tipográfico del *Diario* y del tenor de los dos fragmentos conocidos del cuaderno de bitácora del *Huáscar*, publico otros valiosos documentos y también algunos estudios que he escrito especialmente a fin de ofrecer una visión más completa de los sucesos –muy particularmente del Combate de Iquique– a los que el *Diario* se refiere.

Los documentos complementarios son: los partes del Presidente del Perú, General Mariano Ignacio Prado, y del Comandante de la 2da. División de la Escuadra, don Aurelio García y García, sobre los movi-

mientos de la Escuadra y la jornada de Iquique; los partes del Comandante del *Huáscar*, don Miguel Grau, al General en Jefe del Ejército del Sur y al Director de la Guerra y Director de Marina, dando cuenta del Combate de Iquique; y las informaciones sobre el mismo combate, de José Rodolfo del Campo, corresponsal de guerra del diario "El Comercio" de Lima, de Julio O. Reyes, corresponsal, a bordo del *Huáscar*, de "La Opinión Nacional" de Lima, y del corresponsal del periódico limeño "La Sociedad". Mis escritos especiales son los titulados *Carta del Comandante Grau desconocida en el Perú, Nobleza peruana con los prisioneros de la "Esmeralda"* y *Elogios de chilenos al Comandante Grau y al "Huáscar"*; y las biografías del Teniente 2° Jorge F. Velarde y del Teniente 1° Pedro Gárezon, redactores del *Diario de la Campaña*; y del Teniente 2° Carlos de los Heros, uno de los diaristas del cuaderno de bitácora del *Huáscar*.

De las fotografías que ilustran este libro, hay una que deseo destacar en forma particular: la del insigne Comandante del *Huáscar* don Miguel Grau. Ella fue, hasta hoy, desconocida en el Perú. La foto original tiene, además, el valor de habérmela obsequiado en Santiago de Chile, don Claudio Chacón quien la desprendió generosamente del álbum fotográfico de recuerdos que perteneció a su padre, don Domingo Chacón Hurtado,sobrino nieto de don Arturo Prat Chacón, el héroe máximo de la Marina chilena. Complace de veras dejar constancia de este gesto, noble y cordial, cuyo recuerdo me impresiona, en estos mismos momentos, como pequeña pero elocuente prueba de la amistad peruano-chilena que, por múltiples razones, debió siempre existir pero que, por desgracia, fue quebrantada, sangrienta y bochornosamente, por la Guerra del Pacífico que Chile preparó, provocó y declaró con el indisimulable propósito de conquistar —y conquistó— las ingentes riquezas del guano y del salitre de territorios que nunca le pertenecieron y eran legítima propiedad del Perú y de Bolivia, riquezas que, primero, hicieron la felicidad económica de unos pocos peruanos y bolivianos, después, la de otros pocos chilenos, y primero, después y en todo tiempo, la del capitalismo inglés, sin que jamás hicieran la felicidad económica ni del pueblo peruano ni del boliviano ni, tampoco, del chileno.

Que la lectura de estas páginas dedicadas a rendir homenaje a la memoria esclarecida del Caballero de los Mares en el sesquicentenario de su nacimiento, de los héroes peruanos que lo acompañaron en sus épicas hazañas, y del *Huáscar*, inolvidable nave colmada de historia y de leyenda, contribuya a la mayor glorificación de sus nombres que son ya símbolos inmarcesibles de Patriotismo, Valor y Dignidad. Que sus imágenes tutelares sean también los mejores testigos de la firme e indeclinable voluntad del Perú de rechazar definitivamente cualquier nuevo intento de agresión o conquista, intento que retardaría, una vez más, la concreción del hermoso ideal de la integración latinoame-

ricana con la que soñaron nuestros Libertadores y que exige, ahora más que nunca, la indispensable necesidad que sienten los pueblos de América Latina de convivir pacífica y solidariamente para asegurar, así, su futura prosperidad y grandeza.

Guillermo Ugarte Chamorro
Lima, "Año del Sesquicentenario del Natalicio del Almirante Miguel Grau

---

(1) Gajardo R., Ismael. **El "Diario de la Campaña" del tetiente peruano don Jorge F. Velarde**. En: **Revista Chilena de Historia y Geografía**, tomo V, No. 9, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, primer trimestre, 1913, pp. 60-104.

(2) Espina Ritchie, Pedro. **El monitor "Huáscar"**, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1969, 124 pp.

(3) **Exposición Bibliográfica sobre la Guerra del Pacífico (1879-1884)**, Editorial Universitaria, S.A., Santiago de Chile, 1961, 56 pp.

(4) López, Jacinto. **Historia de la Guerra del Guano y del Salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú**, vol. 1, **Causas y Orígenes de la Guerra. La Guerra Naval.** De Laisne & Rossboro, Inc., editores, New York, 1930, 413 pp.

(5) Ahumada Moreno, Pascual. **Guerra del Pacífico**, recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la Guerra, que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, tomo I, capítulo sétimo, Valparaíso, Imprenta del Progreso, 1884, p. 317.

(6) Espina Ritchie, Pedro. **El monitor Huáscar** ... ob. cit., p. 79.

(7) Paz Soldán, Mariano Felipe. **Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia**. Editorial Milla Batres, tomo I, Lima, 1979, p. 179.

(8) López, Jacinto. **Historia de la Guerra del Guano y el Salitre**...ob. cit. pp. 207-209.

(9) En: López, Jacinto. **Historia de la Guerra**...ob. cit. p. 208.

(10) **El Comercio**, Lima, 29 de mayo de 1879.

(11) Basadre, Jorge. **Historia de la República del Perú**, quinta edición aumentada y corregida, tomo V, Lima, 1961, p. 2323.

(12) **Historia Ilustrada de la Guerra del Pacífico.** (1879-1884), edición patrocinada por el General Augusto Pinochet Ugarte y dirigida por Hernán García Vidal, Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 1979.

(13) Ahumada Moreno, Pascual. **Guerra del Pacífico**, tomo I, Capítulo sétimo...ob. cit. pp. 323-325.

(14) López, Jacinto. **Historia de la Guerra del Guano y del Salitre**...ob. cit. pp. 176-177.

(15) Vicuña Mackenna, B., **Historia de la Campaña de Tarapacá**, Santiago de Chile, 1880, p. 850.

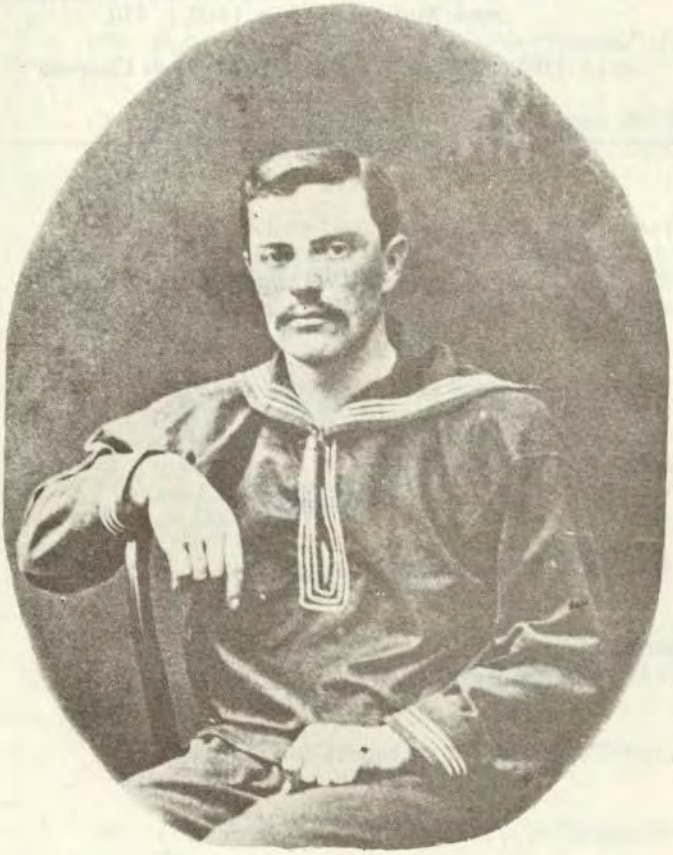
(16) Gajardo R., Ismael. **El "Diario de Campaña"**...ob. cit. p. 85.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas

Cirujano

Francisco Cornelio Guzmán, de la dotación de la corbeta Esmeralda, sobreviviente del Combate Naval de Iquique, con uniforme de la Armada peruana.

(M.N.)



III REPRODUCCION FACSIMILAR DEL DIARIO DE LA CAMPAÑA ESCRITO A BORDO DEL "HUASCAR"



Diario de la Campaña

empezada el dia 16 de Mayo de 1879 contra Chile, á bordo del Monitor "Huascar"

Jorge J. Velarde

- 1 -

Dia 16 de Mayo.

Monitor antes de las 12 de la noche comenzaron á levar sus anclas los buques siguientes:

Trasporte Oroya, á bordo del cual se encontraba S.E. el Presidente de la Republica Gral. Prado, con todo su Estado Mayor, para salir al Sur con la Escuadra.

Monitor "Huascar", comandado por el Capitan de Navio D. Miguel Grau, Com.te Gral. de la 1.a Division naval compuesta de los buques: "Huascar" Fragata "Independencia" y Trasporte "Chalaco".

Además de los Jefes y Oficiales se encontraban á bordo el Mayor de Ordenes de la 1.a Division Capitan de Navio D. Enrique A. Carreño y el 1.er ayudante del Mayor General de la Escuadra Capitan de Fragata D. Melitón Carbajal.

Fragata "Independencia", comandada por el Capitan de Navio D. Juan G. Moore

Vapor trasporte, "Chalaco", Com.te el Capitan de Navio grad.o D. Manuel A. Villavicencio

Trasporte "Limeña", Com.te Capitan de Navio grad.o D. Juan Raygada.

El Oroya, cuyo gefe es D. Toribio Raygada Cap.n de Navio grad.o, salio de Capitana por hallarse á bordo S.E. el Presidente de la Republica.

Dia 17 de Mayo.

A 12 de la noche zarpamos del Callao con los buques antes indicados y comenzamos á navegar en demanda del cabezo de San Lorenzo; á 1h 30m a.m. nos hallabamos á 2 millas de distancia del cabezo y se situó el punto de partida.

Lat.d Sal. = 12° 04' 30" Sur.

Long. sal. = 77° 17' 30. Oeste de G.

Se dió rumbo para pasar á 2 millas

al O. de San Gallan, con todo el resto del convoy. Pasamos la noche con mucha por cuyo motivo se perdió el convoy, haciendo las respectivas señales de fuego.

Amaneció bastante nublado y ningun buque á la vista. á 6h 30m am. se avistó un buque por la proa á alguna distancia, al cual íbamos dando caza, se reconoció al "Limeña"

A 11h 30m con el tiempo mas claro se avistó el "Oroya" por la amura de Babor.

A 12h (mediodia) despejo el horizonte completamente y se encontró el convoy de la siguiente siguiente: "Independencia" por la cuarta de estribor, "Oroya" por la amura de babor y "Limeña" á la cuadra por Babor.

Se comenzó á cambiar las señales siguientes:

Huascar al Oroya: No hay novedad.

Croya - Universal, No han visto al Chalaco
Nota. "Advertimos aquí que cuando despejó el horizonte y se avistó el convoy en el orden que se ha indicado el Chalaco, no se encontraba á la vista".
Huascar al Croya: No lo he visto.
Huascar al Croya: Tengo el honor de saludar á V.E.
Huascar al Croya: Temo que la neblina haya obligado al Chalaco á venir despacio.
Croya - Universal: Rendez vous, Caleta de Atico
Huascar al Croya: Vapor á la vista.
Croya - Universal: Vapor á la vista.
Croya á Independencia: Reconocer al buque avistado.
Croya - Universal: Zafarrancho.

A esta orden, se hizo inmediatamente zafarrancho de combate, todo el mundo ocupó sus puestos y se puso el buque listo y con sus faldas abajo. Estando en este estado pasó por nuestro costado de babor y á una distancia de dos cuadras el Vapor Aleman Luxor, saludó y se le contestó.

La Independencia que había quedado por la popa de nosotros y que era la encargada de reconocerle, lo debería disparando un cañonazo y gobernando en demanda de él: cuando se hallaba bastante proxima del Lugar, el Oroya le hizo señales para que continuase su rumbo, quedando el Oroya al habla del Vapor y que por la distancia á que se encontraban de nosotros no se pudo distinguir si el Oroya mandó algun bote pero es probable que lo haria por el tiempo que permanecieron uno al costado del bote.

A Momentos despues se destinguió la señal de

Oroya - Universal - Seguir su derrota.

El convoy cumplió la orden quedando de la manera siguiente:

"Limeña" á la cubana por babor,
"Independencia" y Oroya por la popa.

Eran las 4 p. m.

A las 4h. 45m. de la tarde nos encontrabamos á 1½ millas al O. de San Gallan; se cambió el rumbo por os grados más á tierra para gobernar en demanda de Morro Carretas (S 6 1/4 S del compás).

Anocheció con tiempo claro el Chalaco, no se habia avistado durante todo el dia. La posicion del convoy al anochecer era: "Limeña" por la aleta de babor, "Independencia" y "Oroya" por la posa muy distantes.

A 7h. 45m. p.m. se cambió el rumbo al S.E. gobernando á pasar á 6 millas de Infiernillos: nos hallabamos á esta hora 5 millas al O. de Morro Carretas.

La maquina durante el dia ha tenido ligeras interrupciones, por efecto de la condensacion del vapor en los tubos, cuya agua destilaba á los cilindros, lo

que la obligaba á parar por algunos instantes.

Continuamos navegando á media fuerza para poder reunirnos al resto del convoy. A la 12 de la noche pasamos el "Estrella" á la cuadra por estribor; los demás buques no se veian.

Dia 10 de Mayo.

Comenzamos este dia, con el tiempo claro el "Pinuela", como se indica al terminar el dia anterior y muy distante. A las 4 de la mañana se le hicieron señales para acortar la distancia, las que no distinguió por su escasa distancia; los rumbos se iban variando segun convenia para conservar poco mas ó menos la misma distancia á la costa.

Amaneció con el cielo nublado y el horizonte despejado, sin que

que á la vista hasta las 12-30.m p.m en que se avistaron 3 buques una á la cuadra por estribor y dos por la popa, todos muy distantes.

A 1.h p.m. se reconocieron "Limeña" á la cuadra, "Independencia" y un trasporte por la popa.

A 1.h p.m. se cambiaron con el "Limeña" las señales siguientes:

"Huascar" al "Limeña" Ha tenido alguna novedad en su maquina.?

"Limeña" al "Huascar" - No.

"Huascar" al "Limeña" - Ha visto el "Chalaco"?

"Limeña" al "Huascar" - No.

"Huascar" al "Limeña" - Cuantas millas ha andado, el maximo.?

"Limeña" al "Huascar" - Ocho.

Durante el tiempo que se hacian estas señales, la "Independencia" y el trasporte q.e se reconocio ser el "Chalaco" se acercaron bastante

Se cambiaron las señales siguientes:

"Independencia" al "Huascar" El Oroya queda en la Islas de Chincha. Salí buscando al Chalaco.
"Independencia" al "Huascar" - Rendez vous. Caleta de Atico.
"Huascar" á "Independencia" - Es ese el punto convenido con el Presidente de la Republica. ?
"Independencia" al "Huascar" - Si.
"Huascar" al "Chalaco" - Porque se ha demorado
"Chalaco" al "Huascar" - Porque trabaja demasiado el buque - Mucha carga.

A las 5h 30m p.m. nos encontrabamos frente al Morro de Chala y dimos rumbo para pasar á 3 millas de la Pta. del Atico.

Anocheció teniendo el convoy la disposicion siguiente:

"Chalaco" por la proa, "Independencia" á la cuadra por Estribor, "Limeña" por la aleta de Estribor.

Navegabamos sin luces de costado ni de tope, unicamente

con una luz por la popa, con el tiempo muy claro.

A 9.h pm. se avistó un buque por la popa; la "Independencia" señaló luz á la vista: se le contestó y viramos inmediatamente para ir á reconocerlo; cuando estuvimos á corta distancia, vimos que traia izada la inteligencia del "Oroya", pero como para acercarnos habiamos apagado todas nuestras luces no dejó el "Oroya" que nos aproximasemos demasiado, temiendo probablemente fuesemos buque enemigo. Todos los buques izaron sus respectivas inteligencias y encendieron luces de bengala. Una vez reconocidos todos comenzamos á navegar siguiendole las aguas al "Oroya" el convoy á las 12 de la noche tenia la disposicion siguiente:

"Oroya" por la proa, "Independencia" á la cuadra de Estribor, "Chalaco" y "Lime-

ña por la popa, el cielo y horizon-
tal perfectamente claros, la ma-
quina perfectamente corriente y
navegando á razon de 8 millas por
hora y sin mas novedad termi-
nó este dia.

Dia 19 de Mayo.

Pasamos la noche sin ninguna
novedad, navegando siguiendole las a-
guas al "Oroya" y con todos los buques
del convoy á la vista.

Amaneció lo mismo, á 6h. am.
el "Oroya" hizo señales: Rendez vous,
Caleta de Mollendo, contestaron "Huas-
car" é "Independencia": "Chalaco" y "Lime-
ña" no contestaron por hallarse muy
distantes y no distinguir las señales,
las repetimos á bordo, tampoco las
distinguieron.

A las 8 de la mañana á
la cuadra nuestra por estribor es-
taba el "Oroya" izó señales:

"Oroya" á "Independencia" y "Huascar" - Prepararse para fondear -, Prepararse para recibir carbon.

Fueron contestadas.

El "Oroya" disminuyó el andar con el objeto probablemente de comunicar con el "Chalaco" y "Limuña": á 9.h am. lo teníamos á la cuadra por babor; señales:

"Huascar" á "Oroya". - La artilleria está cargada con bomba comun, voy á descargarla, para cargarla con bomba de acero. Pido permiso para hacerlo?

"Oroya" á "Huascar". Sí.

Descargamos los cañones de la torre, haciendo fuego al aire.

Seguimos navegando en convoy con rumbo á Pta. Cornejo: el andar medio hasta mediodia ha sido de 10 millas por hora, la maquina funcionando perfectamente.

A 1.h p.m. el "Oroya" que navegaba por nuestra proa señaló:

"Oroya" - "Universal" - Vapor á la vista. Fué contestado por el "Huascar" é "Independencia" é inmediatamente después el "Oroya" comenzó á navegar en demanda de él: la "Independencia" hizo un tiro para detener el vapor. se detuvo este y comunicó con el "Oroya", en tanto que los demás buques continuaban su rumbo. A 4h p. m. tomamos el puerto de Yeba por la aleta de babor y el de Mollendo por la amura del mismo lado.

Todos los buques navegando en demanda del puerto de Mollendo, el "Oroya" por la proa y los demás por las popas.

El "Oroya" hizo señales: "Oroya" - "Universal" - Fondear consultando la seguridad del buque.

A 5h - 30m pm. fondeamos con el resto del convoy en el puerto de Mollendo, en 2 brazas

de agua, despues de fondeados señales: "Oroya" - "Universal" - Vengan los Comandantes.

Sin ninguna novedad estuvimos en Mollendo, amarrados á una boya: se recibieron 30 toneladas de carbon de los buques "Chalaco" y "Oroya", ninguna comunicacion con tierra. Los medicos de á bordo pasaron a bordo de la fragata "Yndependencia" á operar á un individuo que se habia herido al tiempo de fondear.

A 11h pm ordenó el Comte desatracar las planchas de carbon del costado y largar la espia de la boya: nos pusimos en movimiento. A 11h 15m pm estabamos francos del puerto, nos pusimos a rumbo gobernando en demanda de Arica. El convoy la disposicion siguiente: La "Yndependencia" por la amura de estribor, "Oroya" y "Chalaco" por la aleta del mismo lado.

El "Limeña" quedo en Mollendo para partir al Callao momentos despues de nuestra salida

15

Dia 20 de Mayo.

Comenzamos este dia con un andar de 10 millas por hora y el convoy como se indica al fin del anterior, hasta el amanecer ninguna novedad, navegamos con una luz á popa unicamente, los trasportes siguiendo las aguas de la "Independencia" y nuestras y sin ninguna luz absolutamente.

Al amanecer "Independencia" y "Chalaco" por la aleta de estribor y el "Oraya" por nuestra popa muy distantes. Andar 10¼ por hora.

Continuamos navegando como se indica, á 10h am se avistó el Morro de Arica. Nos acercamos bastante para poder distinguir que los buques que se encontraban en el puerto no eran enemigos, una vez cerciorados hicimos señales:

"Huascar" á "Oraya" — No hay novedad en el Puerto.

contestó é hizó la siguiente:
"Oroya" á "Huascar" - Fondear dejando la boya para la "Yndependencia"
Entramos al Puerto y esperamos para fondear el que lo hiciese el "Oroya"
A 5h 30m pm. fondeamos en Arica en 9 brazas de agua, la "Yndependencia" y el "Chalaco" fondearon poco despues; comenzamos á recibir carbon del "Oroya" á las 6h pm.
"Oroya" á "Yndependencia" y "Huascar": Tengan el 1er ingeniero.
A 8h pm. el Comte vino del "Oroya" y mandó levar para zarpar inmediatamente: se activaron los fuegos de la maquina; estando practicando la faena de levar pareció como que se avistaba un buque, se tocó zafarrancho, cada individuo ocupó su puesto. Momentos despues como no se distinguiese nada, se continuó levando. A 8h 25m pm. nos

pecimos en movimiento al mes
mo tiempo que la "Independencia"
y ambos dos comenzamos á na-
vegar con rumbo á Pisagua, mue
tra velocidad era de 10 ½ millas por hora

Dia Miercoles 21 de Mayo de 1879.
[1 p. m.]

Me hice cargo de este Diario de or
den del Señor Comte General de la 1ª Division
Dn. Miguel Grau, por haber muerto en combate
y cumpliendo con su deber, el Teniente 2º gdo
D. Jorge S. Velarde

Pedro Gárezon.

Del Martes 20 al Miercoles 21.

Seguimos navegando con rumbo á
Pisagua, y la "Independencia" por la aleta de
estribor. Las luces de Pisagua se avistaron
á las 3h-50m (a.m.), se gobernó en demanda
del fondeadero, y á las 4h-20m nos aguanta
mos sobre la maquina, y toda la Tripulacion

en sus puestos. Se arrió la Chalupa y fue en comision el Capitan de Fragata Don A. Meliton Carbajal. A su regreso se izó la Chalupa y nos pusimos en movimiento panqueandonos del pto. A las 4h 50m (a. m) se quemó una luz de vengada por estribor para que la "Yndependencia" siguiera en comboy con rumbo á "Yquique".

Continuamos asi navegando hasta las 6-50 teniendo á la "Yndependencia" por la aleta de estribor y á dos millas de distancia cuando se avistaron tres buques en el pto. que reconocidos momentos despues resultaron ser los Buque Chilenos: Corbeta "Esmeralda" Cañonera "Covadonga" y Trasporte "Lamar" con sus máquinas encendidas y en son de combate.

A las 7h 30 (a.m) se tocó á bordo "Generala" y se le hicieron señales á la "Yndependencia" = "Zafarancho de Combate"

Estabamos á una milla de la boca del Puerto á las 8h (a m) cuando salia con rumbo al S. y muy pegado á la costa el

Traspor "Lamar", tenia izado el Tabellon
norte Americano y escapaba con su máqui
funcionando á toda fuerza. La Fra-
gata "Independencia" le hizo varios disparos
siguio con su Tabellon izado y siempre es-
capando hasta perderse de vista.

En este estado el "Huascar" viro su
torre a estribor y principió el Combate con la
"Esmeralda". La "Independencia" pasó por
nuestra proa á cortarle la salida á la Co-
vadonga que iba tambien de fuga y recor
tando la Costa del Sur: eran las 8h 30m (a m)

La "Esmeralda" permaneció en el Puerto
aproximandose mucho a la Costa del Norte, y
notando el S. Comte General que las pun
terias no podian hacerse bien por la mare
jada del S.O. y porno destruir la Poblacion
y estar resguardada la "Esmeralda" por una li
nea de Torpedos segun aviso del Capitan
del Puerto y de Corbeta Dn Salome Torres q
estuvo á bordo desde el principio del comba
te. Se resolvió entrar por la costa del Sur.
muy pegado á la Isla para atacar con el

espolon; pero como la Esmeralda salia entonces por la parte del Norte y siempre muy proxima á tierra, se gobernó sobre ella directamente.

En dos ocaciones escapó el espolonaso en la primera, presentando la aleta, y en la 2a la proa, de manera que, no le hizo gran efecto el choque del espolon. El Combate se hizo recio con el fuego de fusileria y ametralladoras de ambos buques, con bombas de mano el buque enemigo, y estando los dos atracados por el costado de babor. Finalmente dispuestos los canones de la torre para dispararlos lo mas cerca posible del buque enemigo y embistiendo por tercera vez á toda fuerza con el espolón, el disparo de los canones y el golpe del espolon dado en el centro de su costado sumergieron casi simultaneamente al buque enemigo. Habia terminado el combate, eran las 12h-10m (p.m.), despues de 3h-40' de una tenaz resistencia de la Corbeta Esmeralda.

Terminado el Combate del "Huasco" por haberse sumergido la "Esmeralda" se man

...on arriar todas las embarcaciones desde el momento que principio á sumerjirse el mencionado buque. Esta orden fué cumplida con tanta prestesa que no hubo necesidad de repetirla; pues toda la Tripulacion de los botes se hallaba lanzada á salvar á los naufragos que ya no eran enemigos.

Media hora despues estaban á bordo sesenta y dos naufragos, los que al llegar a la cubierta dieron un grito de ¡Viva el Perú! Todos estaban completamente desnudos escepto dos ó tres que conservaban la camisa. Se les coloco á los Oficiales en la Camara, y á la marineria debajo de la toldilla de popa, tomandose las precauciones del caso y proporcionandoles a la vez á la Oficialidad y Marineria ropa de la Oficialidad y Marineria de a bordo.

Relacion de los naufragos salvados

2° Comte Teniente 1° D. Luis Uribe
Id. Id. " Francisco Sanchez
Id. 2° " Arturo Willson
Oficial de Guarnicion Antonio Urtado

Guardia Marina	Arturo Hernandez
Id. Id.	Vicente Zegers
Id. Id.	Ernesto Riquelme
Id. Id.	Juan Goñi
Cirujano de 1ª Clase	Cornelio Gusman
Practicante	German Segura
Marinero	Pedro Manrique
	Constantino Micebul
	Matias Matanala
	Alejandro Dias
	Deciderio Dominguez
	Marcos Rojas
	Mercedes Alvarez
[illegible]	Nicanor Laos Nava
[illegible]	José Barredo
[illegible]	Juan Mansilla
	Santiago Salinas
	Fructuoso Vargas
	José Gutierres
	José Muños
	José Vergara
	Gumercindo Gonzales

Benjamin Reyes

Marineros Elias Aranqui

— Agustin Lerzundi ✓

Vicente Dávila ✓

Luciano Bolao ✓

Herido Agustin Coloma ✓

Tomas Garces ✓

José Meneses ✓

Nicasio Acencio Valenzuela ✓

Antonio Barraza ✓

Bartolo Basd ✓

Pedro Stanabolo ✓

Tomas Blanco ✓

Angel Bonas ✓

José Donayre ✓

Andres Pavenzo ✓

Demetrio Jardey ✓

Estevan Barrios ✓

Manuel Dias ✓

José M. Rodriguez ✓

(1) Luiz Ugarte ✓

[illegible] Adriano Guzman ✓

[illegible] Wenceslao Vargas ✓

[illegible] Charles Moore ✓

José [illegible]

24

Pedro Ayo
Zacarias Bustos v
Ruzo Bartilonio v
Eduardo Cornelio v
José Monsalve v
Serafin Roman v
Fole Fangue
Estevan Barrios
Luciano Bolao v
Santiago Salinas v
Agustin Coloma v
Roman Rodriguez v
repetido Elias Aranguiz [illegible]
[illegible] (1) Antonio Canove (Muerto ó bro)
Sargento 2o Francisco Ugarte v (Herido)
Fogonero Juan de Dios Aldea (Yd)
Pasajero Agustin Cabrera v

Muertos á bordo.
Comte Capitan de Fragata Don Arturo Prat
Teniente 2o Ygnacio Serrano
(1) Era soldado de Art. de marina - Saltó con Prat? Abordo del [illegible] con Serrano? N.N.

Relacion de los muertos y heridos a bordo del expresado en el Combate Naval en las aguas de Yquique con la Corbeta Chilena Esmeralda

Clases	Nombres
Teniente 2º gdo	D. Jorge Velarde
Capitan de Ftagdo	" Ramon Freyre
" Pro. Prefº	" Alvaro Frekles
Mayordomo	" Manuel Pineda
Marinero	" Basilio Chavez
	" Manuel Cadenas
Soldado	" Anacleto Alarcon
"	" José Mª Estevan

La Fragata "Independencia" continuaba haciendole fuego á la "Covadonga" que navegaba á toda fuerza recortando la Costa del Sur y tan pegada á tierra que parecia que por momentos se hiba á barar. Hubo un momento en que la Covadonga se alejó de tierra pasando por la proa de la "Independencia" y ésta en circunstancias tan convenientes, trató

de darle un cañonazo por el obstáculo de estribor, y estando su espolon á 50 brazas de la Cobadonga chocó la "Independencia" en una roca (no marcada en los planos) destrozandole los fondos y perdiendose totalmente el buque.

A las 4h se mandó arriar una falúa para conducir á tierra el Cadaver del Valiente Teniente 2o D. Jorge F. Velarde y de los muertos y heridos de la "Esmerada" que se encontraban á bordo. Diez minutos despues zarpamos del Puerto de Yquique con rumbo al Sur en persecucion de la "Cobadonga" hasta las 4h 45 minutos que estando á diez ó doce millas de ella y el Sol proximo al ocaso, el Señor Comte juzgando mas oportuno dar socorro a la "Independencia" que estaba varada a dos millas de tierra y cerca de Punta "Gruesa". Se gobernó en demanda de ella, se notó que el agua cubria su batoria, se arrio una embarcacion donde fué el 2o Comte Capitan de Navio con un oficial á recojer al Señor Comte Capitan de Navio D. Juan E. Moore y los Oficiales y tripulantes que lo acompañaban.

A las 5h 30m se le hicieron señales "Incendiar el buque", y fué cumplida inmediatamente. Una vez todos á bordo é incendiada la "Independencia", se gobernó en demanda del puerto de "Iquique" donde nos amarramos á la boya y permanecimos haciendo carbon y con la máquina lista hasta las 8h que se dejó el fondeadero gobernandose al Oeste.

Permaneció el buque aguantado fuera del Puerto toda la noche hasta las 2h (a.m.) que se hizo rumbo sobre "Pisagua". El Chalaco se avisto á las 6h frente al Pto de Pisagua, se le hicieron señales para que siguiera las aguas. Se gobernó en demanda del fondeadero, y á las 9h nos amaramos á la boya teniendo al "Chalaco" por el Costado de estribor. +

Dia 22 de Mayo — A las 12h 40m zarpamos de Pisagua en comboy con el Chalaco con rumbo á Iquique en donde fondeamos con un anclote y un calabrote para picarlo en caso necesario, eran las 3h 30m. El Chalaco fondeó á las 4h y ambos buques continuaron haciendo

carbon hasta las 7h 20m p. m. que se levo el ancla y nos pusimos en movimiento gobernando al S.O. con un andar de 3 á 4. hasta las 4h que se viró con la proa al Puerto.

Siguimos asi navegando hasta las 8h que se avistó un vapor por la aleta de babor, a gobierno en demanda de él forzando la maquina. A las 10h fue reconocido y resultó ser el "Chalaco" Continuamos haciendo Carbon del Chalaco y permanecimos todo el dia en el puerto de Iquique.

El 23 á las 10h 20m p.m. zarpamos junto con el Chalaco con el fin de pasar la noche aguardando fuera del puerto y despachar a este ultimo buque con el parte de los acontecimientos ocurridos hasta esta fecha. Asi se hizo y en la Madrugada del 24 volvimos al puerto á continuar embarcando Carbon y agua. Durante nuestra estadia en él fondeó procedente del Norte la Cañonera Inglesa "Turquoise" con la cual se llenaron las formulas del Ceremonial visitando el Comandante de este buque al del Mencionada Cañonera.

El 25 en la Madrugada zarpamos de Iquique con direccion al Sur, y proximos á la Costa para

reconocerla. A las 4.h p.m. frente á Pabellon de Pica encontramos y detuvimos al Vapor Ingles "Valdivia" de la Compañia, para hacerle la visita de reconocimiento. Nada de Notable nos comunicó é inmediatamente que terminó aquella le dejamos seguir su viage libremente; venia del Sur y se dirijia al Callao.

En este puerto de Pabellón de Pica, recibimos a bordo la visita de dos pescadores que nos dieron algunas Noticias del Enemigo, pero todas presuntas y por consiguiente de poco valor.

Continuamos Nuestro viage siempre al Sur y al Amanecer del 26 que avistamos un humo por el lado de tierra y fuimos en su reconocimiento hasta convencernos que provenia de una fogata encendida en tierra. A la vez se nos presentó por el Norte un vapor que al ir en su demanda gobernó huyendo primero al Oeste y despues al Sur. Su andar superior al Nuestro no nos permitió darle caza á pesar de que le perseguimos desde las 7.h a.m. hasta las 10.h a.m. y á toda fuerza de Maquina: la distancia que entonces nos separaba de él era proximamente de

8 millas. Habiendo encontrado entonces al Pailebot "Recuperado" que al Mando de un patrón y dos tripulantes se dirigía al Sur presa del enemigo, se me le encendió despues de traibordar á los dichos que eran Marineros Chilenos encargados de esta comision por el Comandante de la Esmeralda.

Nos dirijimos entonces á Mejillones de Bolivia. Aquí llegamos á las 5.h p m y vimos dentro de la bahia dos buques Mercantes fondeado en el lado del Carguío de Guano y un Vapor que habia estado en el puerto y que salió de él. Le tocó zafarrancho de Combate y en este estado se detuvo al vapor con el tiro de reglamento. Mandado reconocer por el Comandante Carbajal, resultó ser el "Amazonas" de la Compañia Inglesa. Su Capitán fué poco atento y hasta Manifestó preparacion para negar todo dato que se relacionase con los enemigos.

Terminado el reconocimiento, hicimos rumbo al fondeadero del puerto. Una vez en él se mandó al Teniente Jerré como parlamentario para prevenir á la autoridad Militar del pueblo la intencion de destruir las lanchas, pero si habia de parte de los pobladores alguna resistencia á esta operacion se les haria responsables de las consecuencias. Regresó Jerré con novedad manifestando que la autoridad dejaba á la voluntad del Comandante del buque, el practicar cualquier operacion en la Mar, pero que

ofendida resistencia á un desembarco de fuerzas.

Se arriaron los botes del buque y se procedió á remolcar en ellos las lanchas del sitio de sus amarras al costado del buque; y se mandó incendiar la goleta Clorinda presa hecha por el enemigo. Al costado del buque se pegó fuego á las lanchas despues de extraer de ellas lo que contenian; era esto cuatro oros, algunos sacos de papas, canastas de cebollas y rojos de alambre para telegrafo; Terminada esta operacion dejamos el puerto con rumbo al Sur.

Mayo 26.

Empezamos este dia Navegando al Sur, sin otra ocupacion á bordo que Achicar el Agua que entraba a la Seccion de proa á consecuencia de la Averia sufrida en el espolon en el Ataque á la "Esmeralda".

Amaneció de la misma manera y no hubo otra novedad hasta las 8.h 30. a.m. que avistamos un vapor que navegaba al Sur de Antofogasta; nos dirijimos sobre él en caza, venciendo el viento fresco del Sur y la Mar gruesa que se experimentaba y á las 10.h 30.m a.m. Convencidos de que su Andar era superior al Nuestro, desistimos é hicimos rumbo sobre Antofogasta.

A las 4.h p.m. estuvimos frente á los fuertes de este puerto en son de Combate; pero como en este momento

salia á toda fuerza de Maquina uno delos transportes por el lado del Norte, fue necesario perseguirlo no obstante que de tierra creyendo sin duda que el transporte no podia librarse, nos hicieron dos tiros de Cañon para distraernos. Efectivamente, parecia que dicho transporte estaba encerrado en la ensenada Sur dela peninsula de Mejillones; pero pronto notamos que su andar le permitia cortarnos la proa y salvar hacia el Oeste. Se le hicieron con este motivo tres disparos con los cañones dela torre á 3000^{m} de distancia, sin que hubiese sido posible el tocarle y comprendiendo la inutilidad de continuar la caza.

Regresamos pues dela punta Tetas á Antofogasta y reconocimos el fondeadero de este puerto observando las disposiciones delas baterias de tierra. Estas eran tres, situadas al Norte, Centro y Sur y al parecer de cañones de Grueso Calibre; en la poza estaba la "Covadonga" casi cubierta con los buques Mercantes delos cuales habia varios en el fondeadero.

Despues de este reconocimiento á las 5^{h}.15^{m} p.m. rompimos los fuegos sobre las altas chimeneas delas Condensadoras en la parte Norte dela poblacion y contestados de tierra ~~[illegible]~~ se trabó el Combate. A las 7^{h}.15^{m} hic

mos nuestro ultimo tiro sin recibir contestacion: los fuegos de tierra habian cesado y nos retiramos. Habia mos hecho 15 tiros de á 300 por mas de 100 que se nos habian dirijido. De estos solo uno, nos tocó en el costado de estribor sin producir mas de un ligero rasguño.

Fuera del puerto hicimos rumbo al S.O. al menor andar posible á fin de aguantarnos asi durante la noche.

Mayo 27.

Permanecimos como se indica antes hasta las 6h a.m. que se hizo rumbo sobre Antofogasta nuevamente. A las 11h a.m. estabamos en el fondeadero muy próximos á tierra; le recorrimos varias veces observando la alarma general que dominaba en tierra: los pobladores abandonaban la ciudad y se dirijian á los cerros; el ferrocarril con un gran numero de carros funcionaba internando articulos de todo orden; los fuertes cubiertos, y el ejercito tendido en todo el contorno, hacia el Norte y Sur. Mientras esto pasaba en tierra, habia á bordo de este buque una tranquilidad particular; parecia que nuestra entrada tenia lugar en un puerto amigo, pues ni estabamos en son de combate, ni preparados

siquiera para hacer prontamente fuego en un momento dado, por el contrario, levantadas nuestras falcas, trincados los cañones y la gente ocupada en preparar una rastra; esto á tiro de pistola de la playa, al alcance mismo de la voz, habria sido de fatales consecuencias si el enemigo mas conocedor de nuestra situacion y menos impresionado hubiese dado una sorpresa descargando sobre seguro su artilleria y fusileria.

No quedó en esto nuestra imprudencia. En la misma situacion y estado desprendimos dos embarcaciones tripuladas con oficiales, guardias marinas y veinte hombres mas ó menos y á la par que estas rastreaban el cable por un lado el mismo buque lo hacia por el otro. Así este ultimo quedaba sujeto á la rastra, mientras todos á bordo almorzaban tranquilamente.

¿Que habriamos hecho si los fusileros de tierra cubiertos, como estaban, detras de los peñascos de la playa hubiesen roto sus fuegos sobre nuestras embarcaciones y aun sobre la gente del buque que necesariamente habria tenido que cortar el calabrote de la rastra á descubierto, izar embarcaciones, arriar falcas, destrincar la artilleria y dar principio á los fuegos?

Afortunadamente, nada de esto sucedió; concluimos el almuerzo y volvimos á la rastra. La primera vez sin resultado; se volvió á largar y pronto á las 3.h 45.m p.m. despues de trabajar en levarla divisamos el cable tomado por ella, se llamaron entonces las embarcaciones y se izaron y se continuó con algun trabajo cobrando á bordo por el Calabrote. Finalmente se afirmó á bordo el Chicote del lado de Afuera y se cortó el cable largando el otro chicote. En este estado se anuncia un vapor por el Norte y se largó tambien el otro chicote para ir en su demanda. Eran las 5.h p.m.

El vapor avistado fué prontamente detenido y reconocido; era el "Lima" de la Compañia Inglesa. Aquí tomamos la noticia de que á su paso por Iquique habian sabido por un telegrama de "Pisagua" que la Escuadra Chilena habia estado la víspera á las tres de la tarde frente á ese puerto, navegando al Sur.

Regresamos al fondeadero junto con el vapor nos aguantamos cerca de él hasta que volvió á salir para continuar su viage al Sur. En este Momento le encendimos una luz de Bengala, que nó contestó y poco despues á las 8.h 45.m p.m. dejamos completamente el puerto saliendo por el lado del Sur para simular que

nos dirijeamos en este sentido, pero despues hicimos rumbo al Norte. El vapor habia salido poco antes.

Mayo 28.

Navegabamos sin novedad hacia el Norte con mar llana y sin viento y con muy poco andar; cuando á las 3h 45m a.m. se avistó una luz blanca por la proa; inmediatamente, bajo la impresion de las noticias del vapor, abrimos el rumbo al O. y se dió toda la fuerza; afin de no ser vistos se cubrieron bien las luces y se tomaron todas las precauciones para no ser vistos. Asi fue, en efecto, pronto vimos ~~las~~ tres luces por estribor y finalmente por la popa: creemos que haya sido tres buques enemigos pero no fue posible saber cuales eran.

Al amanecer avistamos el puerto de Cobija y gobernamos en demanda de él. Proximos á esta costa detuvimos, reconocimos y represamos á la Goleta Nacional "Coqueta". Este buque habia sido tomado por el enemigo y se dirijia á los puertos de Chile para ser juzgada como buena presa. Se tomaron á sus tripulantes, se le dotó con un guardian y gente del buque y despues de proveerle de viveres y aguada se le despachó al puerto de Arica.

A las 8h a.m. entramos al puerto de Cobija é inmediatamente se mandó á tierra como parlamentario al Teniente 1º D.

Pedro Rodriguez Salazar, afin de notificar á la autoridad el intento de destruir las lanchas y la responsabilidad que adquiriria si hiciese resistencia. La autoridad no opuso resistencia alguna y se procedió á traer al costado las Lanchas que habia á flote, sin embargo algunos estrangeros y uno delos empleados chilenos vinieron de tierra á reclamar como propiedades suyas las lanchas tomadas y como no se les concediese lo que pedian se regresaron á tierra conformandose con pedir solamente los prisioneros que tripulaban la Coqueta y que á consecuencia de esto fueron desembarcados.

Llamó mucho la atencion un incidente que revela mucho candor ó mucha malicia del parte del empleado chileno que vino á bordo. Aparte de la Natural franqueza con que aparentaba tranquilidad, pidió que le pasasen el buque y particularmente que le enseñasen la torre y los cañones. Por supuesto que tal solicitud fué cortesmente rechazada.

Mientras se ejecutaba la traslacion delas lanchas y desde que entramos al puerto, se notó mucho movimiento en la poblacion: Abandonabanla en direccion á los cerros en la creencia de que iban á ser bombardeados. La tropa misma, constante como de 50 ó 60 hombres, se retiró al interior haciendo maniobras de Guerrilla como para presentar poco blanco.

Una vez con las lanchas al costado se les tomó á remol

que y salimos del puerto, destruyéndolos é incendiándolas sucesivamente, hasta que terminada la operacion nos dirijimos sobre una vela que se avistó como 15 millas por el S. Llegamos cerca de ella y se le reconoció.

Era la barca "Emilia" que enarbolaba pabellon Nicaragüense y cargada de Metales se dirijia á Lota procedente de la Caleta de Huasco en el Litoral Boliviano. Pero la fecha de la patente provisional con que navegaba era del Año 77, de manera que habiendose vencido el plazo de su validez, el buque quedaba perfectamente sin pabellon. Ademas fuimos informados de que habia traido á Antofagasta un cargamento de Carbon. Cuyas circunstancias lo hacian, segun la ley de la Materia, presa.

En tal virtud, se mandó al Teniente 1º. grado D. José M. Rodriguez con la tripulacion conveniente y los aspirantes Tizon y Bueno para se hicieran cargo del buque y lo condujeran al Callao ante el Tribunal de presas, trasbordandose antes á bordo é los tripulantes del buque con escepcion del Capitan, Carpintero y Cocinero.

Todas estas operaciones terminaron el Mismo dia á las 3h. 40m. p.m. dejamos á la "Emilia" navegar á su destino y nos dirijimos á Tocopilla.

A este último puerto llegamos á las 8h. p.m. é inmediata

mente se mandó una embarcacion á reconocer los buques surtos en él. Estos eran las barcas inglesas "Ministrel King", "Mary José" y "Edma Torres"; los dos primeros en el puerto y el último en la caleta Duende. Supimos tambien aquí que el "Chalaco" habia estado en este puerto el 26 y apresado á la barca "Anita"; que el Covadonga habia pasado muy averiado y tenido que repararse provisionalmente para seguir su viaje al Sur.

Esto concluido continuamos nuestro viage al Norte á las 8.h 30.m p.m. sin otra Novedad.

Mayo 29.

Salida de Arica

1er Rumbo Luz colorada á popa. S.¼S.O. por diez y ocho 18 millas

2° Rumbo Luz blanca una hora S.5°E. por ochenta y nueve 89 millas

3er Rumbo S.S.E.½E. por ciento y nueve 39 millas

4° Rumbo S.5°E. ciento sesenta y cuatro 164 millas

1er Punto de Reunion E.O. de Punta de Fetos de tres á cuatro millas

2° El Cobre

Arica Julio 16 de 1879

IV TEXTO TIPOGRAFICO DEL DIARIO DE LA CAMPAÑA

Jorge F. Velarde
(firmado)

Folio 1

Día 16 de mayo

Momentos antes de las 12 de la noche comenzaron a levar sus anclas los buques siguientes:

Transporte "Oroya", a bordo del cual se encontraba S.E. el Presidente de la República General Prado, con todo su Estado Mayor, para salir al Sur con la Escuadra.

Monitor "Huáscar", comandado por el Capitán de Navío D. Miguel Grau, Comandante General de la 1ra. División Naval compuesta de los buques: *Huáscar,* fragata *Independencia* y transporte *Chalaco*.

Además de los jefes y oficiales, se encontraban a bordo el Mayor de Ordenes de la 1ra. División, Capitán de Navío D. Enrique A. Carreño y el 1er. Ayudante del Mayor General de la Escuadra, Capitán

de Fragata D. Melitón Carbajal.

Folio 2

Fragata "Independencia", comandada por el Capitán de Navío D. Juan G. Moore.

Vapor trasporte "Chalaco", Comandante, el Capitán de Navío graduado D. Manuel A. Villavicencio.

Trasporte "Limeña", Comandante, Capitán de Navío graduado D. Juan Raygada.

El *Oroya*, cuyo jefe es D. Toribio Raygada, Capitán de Navío graduado, salió de Capitana por hallarse a bordo S.E. el Presidente de la República.

Dia 17 de mayo

A 12 de la noche zarpamos del Callao con los buques antes indicados y comenzamos a navegar en demanda del cabezo de San Lorenzo.

A 1^h 50^m a.m. nos hallabamos a 2 millas de distancia del cabezo y se situó el punto de partida.
Lat. Sal. = 12° 04' 30" Sur
Long. Sal. = 77° 17' 30" Oeste de G.

Folio 3

Se dió rumbo para pasar a 2 millas/al O. de San Gallán, con todo el resto del convoy. Pasamos la noche con neblina por cuyo motivo se perdió el convoy, haciendo las respectivas señales de pito.

Amaneció bastante nublado y ningún buque a la vista. A las 6^h 30^m a.m. se avistó un buque por la proa á alguna distancia, al cual ibamos dando casa (sic.), se reconoció al *"Limeña"*.

A 11^h 50^m con el tiempo más claro se avistó el "Oroya" por la amura de Babor.

A 12^h (mediodía) despejó el horizonte completamente y se encontró el convoy de la manera siguiente: "Independencia" por la amura de estribor, "Oroya" por la amura de babor y Limeña á la cuadra por Babor.

Se comenzó a cambiar las señales siguientes:

Folio 4

Huáscar al Oroya, No hay novedad / *Oroya-Universal*. No han visto al Chalaco.
Nota. Advertimos aquí que cuando despejó el horizonte y se avistó el convoy en el orden que se ha indicado, el "*Chalaco*" no se encontraba a la vista.
Huáscar al Oroya: No lo he visto.
Huáscar al Oroya: Tengo el honor de saludar a S.E.
Huáscar al Oroya: Temo que la neblina haya obligado al Chalaco á venir despacio.
Oroya Universal: Rendez vous, Caleta de Atico.
Huáscar al Oroya: Vapor á la vista.
Oroya Universal: Vapor á la vista.
Oroya á Independencia: Reconocer el buque avistado.
Oroya Universal: Zafarrancho.

A esta orden se tocó inmediatamente zafarrancho de combate, todo el mundo ocupó sus puestos y se puso el buque listo y con sus falcas abajo. Estando en este estado pasó por nuestro costado de babor y á una distancia de dos cumplidos el Vapor Alemán *Luxor*, saludó y se le contestó.

Folio 5

La *Independencia* que había quedado por la popa de nosotros y que era la encargada de reconocerla, lo detuvo disparando un cañonazo y gobernando en demanda de él: cuando se hallaba bastante próxima del Luxor, el Oroya le hizo señales para que continuase su rumbo, quedando el Oroya al habla del Vapor y por la distancia á que se encontraban de nosotros no se pudo distinguir si el Oroya mandó algún bote pero es probable que lo haría por el tiempo que permanecieron uno al costado del otro.

Momentos después se distinguió la señal de *Oroya - Universal*, Seguir su derrota.

El convoy cumplió la orden quedando de la manera siguiente:
"*Limeña*" á la cuadra por babor.
"*Independencia*" y "*Oroya*" por la popa.

Eran las 4^h p.m.

Folio 6

A las 4^h 45^m de la tarde nos encontrabamos á 1 1/2 millas del O. de San Gallán; se cambió el rumbo ... **(palabras ilegibles)** más a tierra para gobernar en demanda de Morro Carretas (S.E. 1/4 S. del compás).

Anocheció con tiempo claro: el Chalaco, no se

había avistado durante todo el día. La posición del convoy al anochecer era:
"Limeña" por la aleta de babor,
"Independencia" y *"Oroya"* por la popa muy distantes.

A las 7^h 45^m p.m. se cambió el rumbo al S.E. gobernando á pasar á 6 millas de Infiernillos: nos hallábamos á esta hora 5 millas al O. de Morro Carretas.

La máquina durante el día ha tenido ligeras interrupciones, por efecto de la condensación del vapor en los tubos, cuya agua destilaba á los
Folio 7 cilindros, lo/que la obligaba á parar por algunos instantes.

Continuamos navegando á media fuerza para poder reunirnos al resto del convoy. A 12 de la noche teniamos el "Limeña" á la cuadra por estribor, los demás buques no se veían.

Día 18 de Mayo

Comenzamos este día, con el tiempo claro. El *"Limeña"*, como se indica al terminar el día anterior y muy distante. A las 4 de la mañana se le hicieron señales para acortar la distancia, las que no distinguió por su excesiva distancia; los rumbos se iban variando según convenia para conservar poco mas o menos la misma distancia á la costa.

Amaneció con el cielo nublado y el horizonte
Folio 8 despejado, ningún bu/que á la vista, hasta las 12^h 30^m p.m. en que se avistaron 3 buques uno á la cuadra por estribor y dos por la popa, todos muy distantes.

A 2^h p.m. se reconocieron *"Limeña"* á la cuadra, *"Independencia"* y un trasporte por la popa.
A 4^h p.m. se cambiaron con el *"Limeña"* las señales siguientes:
"Huáscar" al "Limeña" Ha tenido alguna novedad en su máquina?
"Limeña" al "Huáscar" - No.
"Huáscar" al "Limeña" - Ha visto el "Chalaco"?
"Limeña" al "Huáscar" - No.
"Huáscar" al "Limeña" - Cuantas millas ha andado, el

máximo.
"Limeña" al "Huáscar" - Ocho.

Durante el tiempo que se hacían estas señales, la "Independencia" y el trasporte que se reconoció ser el "Chalaco" se acercaron bastante.

Se cambiaron las señales siguientes:

Folio 9 *"Independencia" al "Huáscar"* El Oroya queda en las Islas de Chincha.

Salí buscando al Chalaco.
"Independencia" al "Huáscar" - Rendez vuos, Caleta de Atico.
"Huáscar" á "Independencia" - Es ese el punto convenido con el Presidente de la República.
"Independencia" al "Huáscar" Si.
"Huáscar" al Chalaco" Por qué se ha demorado?
"Chalaco" al "Huáscar" Porque trabaja demasiado el buque - mucha carga.

A las 5^h 30^m p.m. nos encontrábamos frente al Morro de Chala y dimos rumbo para pasar á 3 millas de la Pta. de Atico.

Anocheció teniendo el convoy la disposición siguiente:
"Chalaco" por la proa, "Independencia" á la cuadra por estribor, "Limeña" por la aleta de estribor.

Navegábamos sin luces de costado ni de tope,
Folio 10 únicamente/con una luz por la popa, con el tiempo muy claro.

A 9^h p.m. se avistó un buque por la popa; la "Independencia" señaló *luz á la vista*: se le contestó y viramos inmediatamente para ir a reconocerlo; cuando estuvimos á corta distancia, vimos que traia izada la inteligencia del "Oroya", pero como para acercarnos habíamos apagado todas nuestras luces no dejó el "Oroya" que nos aproximasemos demasiado, temiendo probablemente fuesemos buque enemigo: Todos los buques izaron sus respectivas inteligencias y encendieron luces de bengala. Una vez reconocidos todos comenzamos á navegar siguiéndole las aguas al "Oroya", el convoy á las 12 de la noche tenía la disposición siguiente:

"Oroya" por la proa, "Independencia" á la
Folio 11 cuadra de estribor, "Chalaco" y "Lime/ña" por la

popa, el cielo y horizonte perfectamente claros, la máquina perfectamente corriente y navegando á razón de 8 millas por hora y sin más novedad terminó este día.

Día 19 de Mayo

Pasamos la noche sin ninguna novedad, navegando siguiéndole las aguas al "Oroya" y con todos los buques del convoy á la vista.

Amaneció lo mismo, á 6^{h} a.m. el "Oroya" hizo señales: Rendez vous Caleta de Mollendo, contestaron "Huáscar" é "Independencia"; "Chalaco" y "Limeña" no contestaron por hallarse muy distantes y no distinguir las señales, las repetimos á bordo, tampoco las distinguieron.

Folio 12

A las 8 de la mañana á la cuadra nuestra por estribor estaba el "Oroya" hizo señales: /"Oroya" á "*Independencia*" y "*Huáscar*" Prepararse para fondear - Prepararse para recibir carbón.
Fueron contestadas.

El "Oroya" disminuyó el andar con el objeto probablemente de comunicar con el "Chalaco" y "Limeña" á 9^{h} a.m. lo teníamos a la cuadra por babor; señales: "Huáscar" a "Oroya" - La artillería está cargada con bomba común, voy a descargarla, para cargarla con bomba de acero. Pido permiso para hacerlo.
"Oroya" á "Huáscar". Sí.

Descargamos los cañones de la torre, haciendo fuego al aire.

Seguimos navegando en convoy con rumbo á Pta. Cornejo el andar medio hasta medio día ha sido de 10 millas por hora, la máquina funcionando perfectamente.

A 1^{h}p.m. el "Oroya" que navegaba por nuestra proa señaló:
"*Oroya*" - "*Universal*" - Vapor á la vista.
Fue contestado por el "Huáscar" é "Independencia" é inmediatamente después el "Oroya" comenzó a navegar en demanda de él: la "Independencia" hizo

un tiro para detener el vapor: se detuvo éste y comunicó con el "Oroya", en tanto que los demás buques continuaban su rumbo. A 4^h p.m. teníamos el puerto de Islay por la aleta de babor y el de Mollendo por la amura del mismo lado.

Todos los buques navegaban en demanda del puerto de Mollendo, el "Oroya" por la proa y los demás por la popa.

El "Oroya" hizo señales:
"Oroya" "Universal" fondean consultando la seguridad del buque.

Folio 14

A 5^h 30^mp.m. fondeamos con el resto del convoy en el puerto de Mollendo, en 22 brasas/de agua, después de fondeados señales: "Oroya" - "Universal": Vengan los Comandantes.

Sin ninguna novedad estuvimos en Mollendo, amarrados a una boya; se recibieron 30 toneladas de carbón de los buques "Chalaco" y "Oroya", ninguna comunicación con tierra. Los médicos de á bordo pasaron á bordo de la fragata "Independencia" á operar a un individuo que se había herido al tiempo de fondear.

A 11^h p.m. ordenó el Comte. desabracar las lanchas de carbón del costado y largar la espía de la boya; nos pusimos en movimiento. A 11^h 15^mp.m. estabamos francos del puerto, nos pusimos á rumbo gobernando en demanda de Arica. El convoy la disposición siguiente: La "Independencia" por la amura de estribor, "Oroya" y Chalaco por la aleta del mismo lado.

El "Limeña" quedó en Mollendo para partir al Callao momentos después de nuestra salida.

Folio 15

Día 20 de Mayo

Comenzamos este día con un andar de 10 millas por hora y el convoy como se indica al fin del anterior, hasta el amanecer ninguna novedad, navegamos con una luz a popa únicamente, los trasportes siguiendo las aguas de la "Independencia" y nuestras y sin ninguna luz absolutamente.

Al amanecer "Independencia" y "Chalaco" por la aleta de estribor y el "Oroya" por nuestra popa

muy distantes. Andar 10 1/4 por hora.

Continuamos navegando como se indica, á 10 h. a.m. se avistó el Morro de Arica. Nos acercamos bastante para poder distinguir que los buques que se encontraban en el puerto no eran enemigos, una vez cerciorados hicimos señales:

"Huáscar" á "Oroya" - No hay novedad en puerto.

Folio 16 Contestó é hizo lo siguiente:

"Oroya" á "Huáscar": Fondear dejando la boya para la "Independencia".

Entramos al puerto y esperamos para fondear el que lo hiciese el "Oroya".

A 5^h - 30^m p.m. fondeamos en Arica en 9 brazas de agua, la "Independencia" y el "Chalaco" fondearon poco después; comenzamos á recibir carbón del "Oroya" á las 6h p.m.

"Oroya" a "Independencia" y "Huáscar": Venga el 1er. ingeniero.

A 8^h p.m. el Comte. vino del "Oroya" y mandó levar para zarpar inmediatamente: se activaron los fuegos de la máquina; estando practicando la faena de levar pareció como que se avistaba un buque, se tocó zafarrancho, cada individuo ocupó su puesto. Momentos después como no se distinguiese nada, se
Folio 17 continuó levando. A 8^h 25^m p.m. nos/pusimos en movimiento al mismo tiempo que la "Independencia" y ambos dos comenzamos á navegar con rumbo á Pisagua, nuestro armar era de 10 1/2 millas por hora.

Día Miércoles 21 de Mayo de 1879.

8^h (p.m.)

Me hice cargo de este Diario de orden del Señor Comte. General de la 1a. División Dn. Miguel Grau, por haber muerto en combate y cumpliendo con su deber, el teniente 2° gdo. D. Jorge F. Velarde.

(Fdo) Pedro Gárezon

Del Martes 20 al Miércoles 21.

Seguimos navegando con rumbo a Pisagua, y la "Independencia" por la aleta de estribor. Las luces de Pisagua se avistaron á las 3^h - 50^m (a.m.), se gobernó en demanda del fondeadero y á las 4^h - 20^m nos aguantamos sobre la máquina, y toda la tripulación
Folio 18 en sus puestos. Se arrió la chalupa y fue en comisión el Capitán de Fragata gdo. D. Melitón Carbajal. A su regreso se izó la chalupa y nos pusimos en movimiento franqueándonos del pto. A las 4^h - 50^m (a.m.) se quemó una luz de bengala por estribor para que la "Independencia" siguiera en convoy con rumbo a Iquique .

Continuamos así navegando hasta las 6-50 teniendo á la "Independencia" por la aleta de estribor y á dos millas de distancia cuando se avistaron tres buques en el pto. que reconocidos momentos después resultaron ser los Buques Chilenos: Corbeta *"Esmeralda"* Cañonera *"Covadonga"* y Trasporte *"Lamar"* con sus máquinas encendidas y en son de combate.

A las 7^h 30 (a.m.) se tocó a bordo *"Generala"* y se le hicieron señales á la *"Independencia"*: *"Zafarrancho de Combate"*. Estábamos á una milla de la boca del
Folio 19 Puerto á las 8^h (a.m.) cuando salía con rumbo al S. y muy pegado á la Costa el/Trasporte "*Lamar*", tenía izado el Pabellón Norte Americano y escapaba con su máquina funcionando á toda fuerza. La Fragata *"Independencia"* le hizo varios disparos, siguió con su pabellón izado y siempre escapando hasta perderse de vista.

En este estado el "Huáscar" viró su torre á estribor y principió el Combate con la *"Esmeralda"*. La *"Independencia"* pasó por nuestra proa á cortarle la salida á la *"Covadonga"* que iba también de fuga y recortando la costa del Sur, eran las 8^h 30^m (a.m.)

La *"Esmeralda"* permaneció en el Puerto aproximándose mucho a la costa del Norte, y notando el S. Comte. General que las punterías no podían hacerse bien por la marejada del S.O. y por no destruir la población y estar resguardada la "Esmeralda" por una línea de torpedos según aviso

del Capitán del Puerto y de Corbeta Dn. Salomé Porras quien estuvo a bordo desde el principio del combate. Se resolvió entrar por la costa del Sur muy
Folio 20 pegado a la Isla para atacar con el/espolón; pero como la Esmeralda salía entonces por la parte del Norte y siempre muy próxima a tierra, se gobernó sobre ella directamente.

En dos ocasiones escapó el espolonazo, en la primera presentando la aleta y en la 2a. la proa, de manera que, no le hizo gran efecto el choque del espolón. El combate se hizo recio con el fuego de fusilería y ametralladoras de ambos buques, con bombas de mano el buque enemigo, y estando los dos atracados por el costado de babor. Finalmente dispuestos los cañones de la torre para dispararlos lo más cerca posible del buque enemigo y embistiendo por tercera vez á toda fuerza con el espolón el disparo de los cañones y el golpe del espolón dado en el centro de su costado sumergieron casi simultáneamente al buque enemigo. Había terminado el combate, eran las 12^{h}-10^{m} (p.m.) después de 3^{h}-40^{m} de una tenaz resistencia de la Corbeta Esmeralda.

Terminado el Combate del *"Huáscar"* por
Folio 21 haberse sumergido la *"Esmeralda"* se man/daron arriar todas las embarcaciones desde el momento que principió a sumergirse el mencionado buque. Esta orden fue cumplida con tanta presteza que no hubo necesidad de repetirla; pues toda la tripulación *de los botes* se había lanzado á salvar á los naúfragos que ya no eran enemigos. [Y *sin embargo se nos hizo fuego estando en el agua*].

Media hora después estaban á bordo sesenta y dos naúfragos, los que al llegar a la cubierta dieron un grito de ¡viva el Perú! [*mentira*] Todos estaban completamente desnudos [*mentira*] excepto dos ó tres que conservaban la camisa. Se les colocó á los oficiales en la Cámara y á la marinería debajo de la toldilla de popa, tomándose las precauciones del caso y proporcionándoles a la vez á la Oficialidad y Marinería ropa de la oficialidad y marinería de a bordo.

Relación de los náufragos salvados: 2° Comte. Teniente 1° D. Luis Uribe

Yd. Yd. D. Francisco Sánchez
Yd. 2° D. Arturo Willson

Folio 22

Oficial de Guarnición Antonio Hurtado
Guardia Marina Arturo Hernández
Yd. Yd. Vicente Zegers
Yd. Yd. Ernesto Riquelme
Yd. Yd. Juan Goñi
Cirujano de 1°clase Cornelio Guzmán
Practicante Germán Segura
Marineros Pedro Manrique
Constantino Micebul
Matías Matanala
Alejandro Dias
Deciderio Dominguez
Marcos Rojas
Mercedes Alvarez
Nicanor Laos
José Barredo
Juan Mansilla
Santiago Salinas
Fructuoso Vargas
José Gutierres
José Muños
José Vergara
Gumercindo Gonzales

Folio 23

Benjamin Reyes
Elias Arangui
Agustín Lerzundi
Vicente Dávila
Luciano Bolao
Agustín Coloma
Tomás Garcés
José Meneses
Acencio Valenzuela
Antonio Barraza
Bartolo Basel
Pedro Stanabolo
Tomás Blanco
Angel Borras
José Donayre
Andres Pavenzo
Demetrio Jardey
Estevan Barrios
Manuel Dias

José Rodriguez
Luis Ugarte
Adrian Guzmán
Wenceslao Vargas
Charles Morre
José Alarcón
Folio 24 / Zacarias Bustos
Ruzo Bartilonio
Eduardo Cornelio
José Monsalve
Serafín Roman
Fole Fanque
Esteban Barrios
Luciano Bolao
Santiago Salinas
Agustín Coloma
Elias Arangui
Román Rodriguez
Antonio Canove (Muerto a bordo)
Sargento 2° Francisco Ugarte (Herido)
Fogonero Juan de Dios Aldea (Yd)
Pasajero Agustin Cabrera

Muertos á bordo
Comte. Capitán de Fragata don Arturo Prat
Folio 25 Teniente 2° Ignacio Serrano

Relación de los muertos y heridos a bordo del expresado en el combate Naval en las aguas de Iquique con la corbeta Chilena Esmeralda

Clases	Nombres
Teniente 2° gdo.	D. Jorge Velarde
Capitán de fta. gdo.	D. Ramón Freyre
Art° de Prefa	D. Alvaro Trelles
Mayordomo	D. Manuel Pineda
Marinero	D. Basilio Chavez
	D. Manuel Cadenas
Soldado	D. Anacleto Alarcón
Soldado	D. José Ma. Estevan

La fragata "Independencia" continuaba haciéndole fuego a la "Covadonga" que navegaba á toda fuerza recortando la costa del sur y tan pegada á tierra que parecía que por momentos se iba a barar. Hubo un momento en que la Covadonga se alejó de tierra pasando por la proa de la "Independencia" y
Folio 26 ésta en circunstancias tan convenientes, trató/de darle

un espolonazo por el costado de estribor, y estando su espolón a 50 brazas de la Covadonga, chocó la "Independencia" en una roca (no marcada en los planos), destrozándole los fondos y perdiéndose totalmente el buque.

A las 4^h se mandó arriar una falúa para conducir a tierra el cadáver del valiente Teniente 2° D. Jorge F. Velarde y de los muertos y heridos de la "Esmeralda" que se encontraban á bordo. *Diez minutos* después zarpamos del Puerto de Iquique con rumbo al Sur en persecución de la "Covadonga" hasta las 4^h 45 minutos que estando á diez o doce millas de ella y el sol próximo al ocaso, el Señor Comte. juzgando más oportuno dar socorro á la "Independencia" que estaba *barada á dos millas* de tierra y cerca de Punta "Gruesa". Se gobernó en demanda de ella, se notó que el agua cubria su bateria, se arrió una embarcación donde fué el 2d. Comte. Capitán de Navio y un oficial á recoger al Señor Comte. Capitan de Navio D. Juan G. Moore y los oficiales y tripulantes que lo acompañaban.

Folio 27

A las 5^h 30^m se le hicieron señales "*Incendiar el buque*", y fué cumplida inmediatamente. Una vez todos a bordo é incendiada la "Independencia", se gobernó en demanda del puerto de "Iquique" donde nos amarramos á la boya y permanecimos haciendo carbón y con la máquina lista hasta las 8^h que se dejó el fondeadero gobernándose al Oeste.

Permaneció el buque aguantado fuera del puerto toda la noche hasta las 2^h (a.m.) que se hizo rumbo sobre "Pisagua". El Chalaco se avistó á las 6^h frente al Pto. de Pisagua, se le hicieron señales para que siguiera las aguas. Se gobernó en demanda del fondeadero, y á las 9^h nos amarramos á la boya teniendo al "Chalaco" por el costado de estribor.

Día 22 de Mayo

A las 12^h 40^m zarpamos de Pisagua en convoy con el Chalaco con rumbo á Iquique en donde fondeamos con un anclote y un calabrote para picarlo en caso necesario, eran las 3^h 30^m. El Chalaco fondeó á las 4^h y ambos buques continuaron haciendo

Folio 28

carbón hasta las 7^h 20^m p.m. que se levó el anclote y

nos pusimos en movimiento gobernando al S.O. con un andar de 3 á 4. hasta las 4^h que se viró con la proa al puerto.

Seguimos así navegando hasta las 8^h que se avistó un vapor por la aleta de babor, se gobernó en demanda de él forzando la máquina. A las 10^h fué reconocido y resultó ser el Chalaco. Continuamos haciendo carbón del Chalaco y permanecimos todo el dia en el puerto de Iquique.

El 23 á las 10^h 20^m p.m. zarpamos junto con el Chalaco con el fin de pasar la noche aguantados fuera del puerto y despachar á este último buque con el parte de los acontecimientos ocurridos hasta esta fecha. Así se hizo y en la madrugada del 24 volvimos al puerto á continuar embarcando carbón y agua. Durante nuestra estadía en el fondeo procedente del Norte la Cañonera Inglesa "Turguoise" con la cual se llenaron las fórmulas del ceremonial visitando el Comandante de este buque al de la mencionada Cañonera.

El 25 en la madrugada zarpamos de Iquique con dirección al sur, y próximos á la costa para
Folio 29 re/conocerla. A las 4^h p.m. frente á Pabellón de Pica encontramos y detuvimos al vapor Inglés "Valdivia" de la Compañía, para hacerle la visita de reconocimiento. Nada de notable nos comunicó é inmediatamente que terminó aquella le dejamos seguir su viaje libremente; venia del sur y se dirigia al Callao.

En este puerto de Pabellón de Pica, recibimos á bordo la visita de dos pescadores que nos dieron algunas noticias del enemigo, pero todas presuntas y por consiguiente de poco valor.

Continuamos nuestro viaje siempre al sur y al amanecer del 26 que avistamos un humo por el lado de tierra fuimos en su reconocimiento hasta convencernos que provenía de una fogata encendida en tierra. A la vez se nos presentó por el norte un vapor que al ir en su demanda gobernó huyendo primero al oeste y después al sur; su andar superior al nuestro no nos permitió darle caza á pesar de que le

perseguimos desde las 7^h a.m. hasta las 10^h a.m. y á toda fuerza de máquina: la distancia que entonces nos
Folio 30 separaba de él era proximamente de/8 millas. Habiéndo encontrado entonces al pailebot recuperado que al mando de un patrón y dos tripulantes se dirigía al sur presa del enemigo, se le incendió después de trasbordar á los dichos que eran marineros chilenos encargados de esta comisión por el Comandante de la Esmeralda.

Nos dirigimos entonces a Mejillones de Bolivia. Aquí llegamos a las 3^h p.m. y vimos dentro de la bahía dos buques mercantes fondeados en el lado del carguío de guano y un vapor que habia estado en el puerto y que salia de él. Le tocó zafarancho de combate y en este estado se detuvo al vapor con el tiro de reglamento. Mandado reconocer por el Comandante Carbajal, resultó ser el "Amazonas" de la compañía Inglesa, su Capitán fue poco atento y hasta manifestó preparación para negar todo dato que se relacionase con los enemigos.

Terminado el reconocimiento, hicimos rumbo al fondeadero del puerto. Una vez en él se mandó al teniente Ferré como parlamentario para prevenir á la autoridad militar del pueblo la intención de destruir las lanchas, pero si habia de parte de los pobladores alguna resistencia a esta operación se les haria responsables de las consecuencias. Regresó Ferré con novedad manifestando que la autoridad dejaba á la voluntad del Comandante del buque, el practicar
Folio 31 cualquier operación en la mar, pero que / opondría resistencia a un desembarco de fuerzas.

Se arriaron los botes del buque y se procedió a remolcar con ellos las lanchas del sitio de sus amarras al costado del buque; y se mandó incendiar la goleta Clorinda presa hecha por el enemigo. Al costado del buque se pegó fuego a las lanchas después de extraer de ellas lo que contenía: era esto cuatro toros, algunos sacos de papas, canastas de cebollas y royos de alambre para telégrafo, terminada esta operación dejamos el puerto con rumbo al sur.

Mayo 26.

Empezamos este día navegando al sur, sin otra

ocupación á bordo que achicar el agua que entraba a la sección de proa á consecuencia de la avería sufrida en el espolón en el ataque á la "Esmeralda".

Amaneció de la misma manera y no hubo otra novedad hasta las 8^h 30^m a.m. que avistamos un vapor que navegaba al sur de Antofagasta; nos dirigimos sobre él en caza, venciendo el viento fresco del sur y la mar gruesa que se experimentaba y á las 10^h 30^m a.m. convencidos de que su andar era superior al nuestro, desistimos é hicimos rumbo sobre Antofagasta.

. A las 4^h p.m. estuvimos frente á los fuertes de este puerto en son de combate; pero como en este
Folio 32 momento/salia a toda fuerza de máquina uno de los trasportes por el lado del norte, fue necesario perseguirlo no obstante que de tierra creyendo sin duda que el trasporte no podria librarse, nos hicieron dos tiros de cañón para distraernos. Efectivamente, parecia que dicho transporte estaba encerrado en la ensenada sur de la peninsula de Mejillones; pero pronto notamos que su andar le permitía cortarnos la proa y salir hacia el oeste. Se le hicieron con este motivo tres disparos con los cañones de la torre á 3000^m de distancia, sin que hubiese sido posible el tocarle y comprendiendo la inutilidad de continuar la caza.

Regresamos pues de la punta Tetas á Antofagasta y recorrimos el fondeadero de este puerto observando las disposiciones de las baterías de tierra. Estas eran tres, situadas al Norte, Centro y Sur y al parecer de Cañones de Grueso Calibre; en la posa estaba la "Covadonga" casi cubierta con los buques mercantes de los cuales había varios en el fondeadero.

Después de este reconocimiento á las 5^h 13^m p.m. rompimos los fuegos sobre las altas chimeneas de las condensadoras en la parte norte de la población y contestados de tierra se trabó el combate. A las 7^h
Folio 33 15^m hici/mos nuestro último tiro sin recibir contestación: los fuegos de tierra habian cesado y nos retiramos. Habiamos hecho 15 tiros de á 300 por más de 100 que se nos habian dirigido. De estos solo uno, nos tocó en el costado de estribor sin producir más de

un ligero rasguño.

Fuera del puerto hicimos rumbo al S.O. al menor andar posible a fin de aguantarnos asi durante la noche.

Mayo 27.

Permanecimos como se indica antes hasta las 6^{h} a.m. que se hizo rumbo sobre Antofagasta nuevamente. A las 11^{h} a.m. estábamos en el fondeadero muy próximos a tierra, le recorrimos varias veces observando la alarma general que dominaba en la tierra: los pobladores abandonaban la ciudad y se dirigian a los cerros; el ferrocarril con un gran número de carros funcionaba internando artículos de todo orden; los fuertes cubiertos y el ejército tendido en todo el contorno, hacia el norte y sur. Mientras esto pasaba en tierra, había á bordo de este buque una tranquilidad particular; parecia que nuestra entrada tenia lugar en un puerto amigo, pues ni estabamos en son de combate, ni preparados
Folio 34 siquiera para hacer prontamente fuego en un momento dado, por el contrario, levantadas nuestras falcas, trincados los cañones y la gente ocupada en preparar una rastra; esto a tiro de pistola de la playa, al alcance mismo de la voz, habría sido de fatales consecuencias si el enemigo mas conocedor de nuestra situación y menos impresionado hubiese dado una sorpresa descargando sobre seguro su artilleria y fusileria.

No quedó en esto nuestra imprudencia. En la misma situación y estado desprendimos dos embarcaciones tripuladas con oficiales, guardias marinas y veinte hombres mas o menos y á la par que estas rastreaban el cable por un lado el mismo buque lo hacia por el otro. Asi éste último quedaba sujeto a la rastra, mientras todos á bordo almorzaban tranquilamente.

¿Qué habríamos hecho si los fusileros de tierra cubiertos, como estaban, detrás de los peñascos de la playa hubiesen roto sus fuegos sobre nuestras embarcaciones y aún sobre la gente del buque que necesariamente habria tenido que cortar el calabrote de la rastra á descubierto, izar embarcaciones, arriar falcas, destrincar la artilleria y dar principio á los

fuegos?.

Folio 35

Afortunadamente, nada de esto sucedió, concluimos el almuerzo y volvimos a la rastra. La primera vez sin resultado; se volvió a largar y pronto á las 3^h 45^m p.m. después de trabajar en levarla divisamos el cable tomado por ella; se llamaron entonces las embarcaciones y se izaron y se continuó con algún trabajo cobrando a bordo por el calabrote. Finalmente se afirmó a bordo el chicote del lado de afuera y se cortó el cable largando el otro chicote. En este estado se anuncia un vapor por el norte y se largó también el otro chicote para ir en su demanda. Eran las 5^h p.m.

El vapor avistado fué prontamente detenido y reconocido; era el "Lima" de la Compañía Inglesa. Aqui tomamos la noticia de que á su paso por Iquique habian sabido por un telegrama de "Pisagua" que la Escuadra chilena habia estado la vispera á las tres de la tarde frente á ese puerto, navegando al sur.

Regresamos al fondeadero junto con el vapor y nos aguantamos cerca de él hasta que volvió a salir para continuar su viaje al sur. En este momento le encendimos una luz de bengala, que no contestó y poco después á las 8^h 45^m p.m. dejamos completamente el puerto saliendo por el lado del sur

Folio 36

para simular que/nos dirigiamos en este sentido, pero después hicimos rumbo al norte. El vapor habia salido poco antes.

Mayo 28.

Navegabamos sin novedad hacia el norte con mar llana y sin viento y con muy poco andar; cuando a las 3^h 45^m a.m. se avistó una luz blanca por la proa; inmediatamente, bajo la impresión de las noticias del vapor, abrimos el rumbo al O. y se dio toda la fuerza; a fin de no ser vistos se cubrieron bien las luces y se tomaron todas las precauciones para no ser vistos. Así fue en efecto, pronto vimos tres luces por estribor y finalmente por la popa: creemos que hayan sido tres buques enemigos pero no fue posible saber cuales eran.

Al amanecer avistamos el puerto de Cobija y gobernamos en demanda de él. Próximos á esta costa

detuvimos, reconocimos y represamos á la Goleta Nacional "Coqueta". Este buque habia sido tomado por el enemigo y se dirigia á los puertos de Chile para ser juzgada como buena presa. Se tomaron a sus tripulantes, se le dotó con un guardia y gente del buque y después de proveerla de víveres y agua se le despachó al puerto de Arica.

A las 8h a.m. entramos al puerto de Cobija é inmediatamente se mandó a tierra como
Folio 37 parlamentario al teniente 1° D./Pedro Rodriguez Salazar, a fin de notificar á la autoridad el intento de destruir sus lanchas y la responsabilidad que adquiriría si hiciese resistencia. La autoridad no opuso resistencia alguna y se procedió a traer al costado las 6 lanchas que habia a flote; sin embargo algunos extranjeros y uno de los empleados chilenos vinieron de tierra á reclamar como propiedades suyas las lanchas tomadas y como no se les concedía lo que pedían se regresaron á tierra conformándose con pedir solamente los prisioneros que tripulaban la "Coqueta" y que á consecuencia de esto fueron desembarcados.

Llamó mucho la atención un incidente que revela mucho candor ó mucha malicia del parte del empleador chileno que vino á bordo. Aparte de la natural franqueza con que aparentaba tranquilidad, pidió que le parasen el buque y particularmente que le enseñasen la torre y los cañones. Por supuesto que tal solicitud fué cortesmente rechazada.

Mientras se ejecutaba la traslación de las lanchas y desde que entramos al puerto se notó mucho movimiento en la población: abandonaban en dirección á los cerros en la creencia de que iban á ser bombardeados. La tropa misma, constante como de 50 á 60 hombres, se retiró al interior haciendo maniobras de guerrilla como para presentar poco blanco.

Una vez con las lanchas al costado se les tomó a
Folio 38 remol/que y salimos del puerto, destrozándolas é incendiándolas sucesivamente, hasta que terminada la operación nos dirigimos sobre una vela que se avistó como 15 millas por el O. Llegamos cerca de ella y se le reconoció.

Era la barca "Emilia" que anarbolaba pabellón Nicaragüence y cargado de metales se dirigía á Lota procedente de la Caleta de Huanillo en el litoral Boliviano. Pero la fecha de la patente provisional con que navegaba era el año 77, de manera que habiéndose vencido el plazo de su validez, el buque quedaba propiamente sin pabellón. Además fuimos informados de que había traido á Antofagasta un cargamento de carbón. Cuyas circunstancias le hacia, según la ley de la materia, presa.

En tal virtud, se mandó al teniente 1° grado D. José M. Rodriguez con la tripulación conveniente y los aspirantes Tizón y Bueno para que se hiciese cargo del buque y lo condujese al Callao ante el Tribunal de presas, trasbordándose antes á bordo á los tripulantes del buque con excepción del Capitán, Carpintero y Cocinero.

Todas estas operaciones terminaron el mismo día y á las 3^h 40^m p.m. dejamos a la "Emilia" en viaje á su destino y nos dirigimos a Tocopilla.

Folio 39

A este último puerto llegamos á las 8^h p.m. é inmediata/mente se mandó una embarcación a reconocer los buques surtos en él. Estos eran las barcas inglesas "Ministrel King", "Mary José" y "Edma Torres"; los dos primeros en el puerto y el último en la caleta Duendes. Supimos también aquí que el "Chalaco" había estado en este puerto el 26 y apresado á la barca "Anita"; que el Covadonga habia pasado muy averiado y tenido que repararse provisionalmente para seguir su viaje al sur.

Esto concluído continuamos nuestro viaje al norte á las 8^h 30^m p.m. sin otra novedad.

Mayo 29.

Folio 40

SALIDA DE ARICA

1er. Rumbo-Luz colorada á popa. *S 1/ 4 S.O.* por diez y ocho 18 millas.
2° Rumbo Luz blanca una hora *S 5° E.* por ochenta y nueve 89 Millas.
3° Rumbo *S. S.E. 2 1/ 2 E.* por treinta y nueve 39 millas.

4° Rumbo *S. 5° E.* ciento sesenta y cuatro 164 millas.

1er. Punto de Reunión E.—O. de Punta de Tetas de tres á cuatro millas.
2° El Cobre

Arica Julio 16 de 1879.

V LOS DOS FRAGMENTOS CONOCIDOS DEL CUADERNO DE BITACORA DEL "HUASCAR"

"ANOTACION DEL LIBRO DIARIO DEL "HUASCAR" SOBRE EL COMBATE DE IQUIQUE" (1)

"Miércoles 21 al jueves 22, mayo 1879, de 12 a 4.– Inmediatamente después del choque, parte de la tripulación del buque chileno abordó nuestra cubierta i se tuvo que mandar gente a defenderla hasta tomarlos prisioneros; en este reñido combate cuerpo a cuerpo tuvimos varios heridos de rifle Comblain, i entre ellos el teniente 2° don Jorge Velarde, quien falleció a las dos horas de la tarde, pensando tan solo en si habíamos tomado el buque enemigo. A las tres horas ya el triunfo era de nuestra parte, pues ya el Comandante de la *Esmeralda* se encontraba muerto a bordo.

"A las cuatro horas el señor Comandante mandó arriar las falúas para trasportar los heridos a tierra i el cadáver del señor Velarde. A esta hora fui relevado por el teniente Santillana.

C. Heros."

"A su vez, **el bitácora del Huáscar** dice:
"A la una de la mañana se llegó al buen carbón y entonces se pudo levantar presión; desde ese momento se aumentó el andar del buque, de manera que obtuvo el *Huáscar* el andar necesario para evadir el encuentro"(2).

---

(1).– Ahumada Moreno, Pascual. **Guerra del Pacífico**, recopilación completa de todos los documentos, correspondencias y demás publicaciones referentes a la Guerra, que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, tomo I, capítulo sétimo, Valparaíso, Imprenta del Progreso, 1884, p. 317.

(2) En: **El monitor "Huáscar"**, de Pedro Espina Ritchie, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1969, p. 79.

VI BIOGRAFIA DE JORGE F. VELARDE

Jorge F. Velarde fue la primera víctima y el primer héroe de la Marina Peruana, en la Guerra del Pacífico. Se inmoló al pie de la torre del *Huáscar* en el Combate de Iquique librado el 21 de mayo de 1879.

Velarde nació en Lima en 1856. Fueron sus padres el Coronel Melchor Velarde y doña Francisca Castañeda, de conocidas familias limeñas. El 28 de febrero de 1872 –tenía todavía sólo quince años– ingresó en la Escuela Naval de la que egresó en 1875 en calidad de guardiamarina. Sobresalientes fueron las cualidades intelectuales y morales que lució en el transcurso de sus estudios. Por ello, en 1873 recibió la medalla de oro otorgada al más aprovechado de los alumnos, y en 1875 figuró entre los sorteados para ser premiado con la medalla de plata acordada al cadete de más distinguida conducta.

Inició sus estudios de guardiamarina, primero en la fragata *Independencia* y luego en el transporte *Chalaco*. Por orden superior y a fin de perfeccionar sus conocimientos náuticos, el 1° de enero de 1876 se embarcó en la fragata inglesa *Oracle* en viaje a Europa. De regreso a su país, fue ascendido a la clase de Alférez de Fragata en mérito a haber sido uno de los guardiamarinas peruanos que mejor habías redactado su *Diario de Navegación* en largas travesías como la que Velarde acababa de efectuar. Poco después, en 1877, junto con otros jóvenes

marinos, solicitó y obtuvo del Gobierno ser embarcado en la fragata francesa *Magacienne* que surcó aguas de San Francisco, Islas Marquesas y Tahití. Al término del viaje, el comandante de la *Magacienne*, Almirante Terré, presentó un informe muy encomiástico sobre la actuación cumplida por los marinos peruanos en esa penosa travesía, hecho que influyó en el ascenso de Velarde al grado de Teniente 2°.

En abril de 1878, el Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío Camilo N. Carrillo, llevó consigo a Velarde a bordo del *Huáscar* para que integrase la expedición científica que observó desde el puerto de Paita el paso del planeta *Mercurio* por el disco solar.

Aquejado de seria dolencia pulmonar, Velarde solicitó licencia y se trasladó a Jauja en procura del restablecimiento de su salud. En esta ciudad lo sorprendió la noticia de la declaratoria de guerra de Chile al Perú. Olvidando su enfermedad, inmediatamente se dirigió a la Capital y se dispuso a defender el honor del Perú. Casi a las horas, estuvo destacado en el *Huáscar* en calidad de oficial de órdenes y derrota. Por expresa disposición de Miguel Grau, Comandante del *Huáscar*, Velarde también se hizo cargo de la redacción del *Diario de Campaña* de la Escuadra Peruana que salió del Callao el 16 de mayo de 1879.

La inmolación de Velarde se produjo en uno de los momentos en que el *Huáscar* espoleó a la corbeta *Esmeralda*.

Son tres las distintas versiones contenidas en documentos de la época, relativas a las circunstancias de la muerte de Velarde. La primera, procedente de las, aún inciertas, noticias iniciales del combate, confunde, en parte, la heroica escena final de la vida de Velarde con la valerosa conducta de Arturo Prat, Comandante de la *Esmeralda*. Según ella, Velarde murió en la cubierta de esta nave chilena sobre la que se había lanzado para arriar su bandera. De acuerdo con la segunda versión, Velarde cayó en la cubierta del *Huáscar*, en su puesto oficial de señales, al pie del pabellón peruano y herido mortalmente por tres disparos hechos por Prat. Y conforme a la tercera, fue muerto en la cubierta del *Huáscar* por disparos de ametralladoras o de fusilería hechos por la tripulación de la *Esmeralda*. Esta parece ser la versión más exacta.

Conozcamos las partes pertinentes de los aludidos documentos:
A la semana de ocurrido el combate, el diario *El Comercio* de Lima, en una información titulada *Los sucesos del 21 - Importantes detalles*, dijo: "... Entretanto, uno de los peruanos que con temerario arrojo había pasado a la *Esmeralda*, el esforzado Teniente don Jorge Velarde, avanzó impávido entre los enemigos, dando vivas al Perú, a arriar por su propia mano el pabellón chileno que se ostentaba en la

popa del buque enemigo, pero en ese momento un marinero chileno le descargó un golpe de sable sobre la cabeza, derribándolo sin vida..."

El siguiente 31 de mayo, también *El Comercio*, transcribió esta nota del diario limeño *El Peruano*: "...Otro incidente verdaderamente heroico es el salto dado por el Teniente Jorge Velarde quien, en el momento en que el *Huáscar* dio el espolón definitivo a la *Esmeralda*, estando algunos segundos unidos ambos buques, se lanzó sobre la cubierta del segundo con el revólver en la mano. El valiente joven luchó dentro del buque enemigo hasta recibir un golpe de hacha en la cabeza, precisamente cuando se había apoderado de la bandera chilena y trataba de arrancarla" (2).

El periodista y poeta tacneño Modesto Molina, testigo presencial del combate, escribió: "... Prat llegó hasta el torreón del comandante del *Huáscar*, junto al cual estaba el Teniente Velarde, sobre el que hizo tres disparos que le causaron la muerte" (3). Y José Rodolfo del Campo, corresponsal de guerra de *El Comercio*, informó: "...En este momento, también fue herido de muerte el Teniente 2° de nuestra Armada don Jorge Velarde que ocupaba valientemente su puesto como oficial de señales al pie de la torre del Comandante, herido por tres balas de revólver. Se cree que fue muerto por el Comandante Prat" (4).

Julio O. Reyes, corresponsal de guerra de *La Opinión Nacional* de Lima, afirmó que, luego de tres horas de combate sin resultados concluyentes, el Comandante Miguel Grau decidió dar fin a la *Esmeralda*, haciendo uso del espolón. Para ello, ordenó que bajasen quienes se hallaban en la cubierta y se cerrasen las escotillas. Cumplieron la orden de bajar, los capitanes de navío Enrique Carreño y Ezequiel Otoya, el capitán de la guarnición Mariano Bustamante, Antonio Cucalón y Francisco Retes quienes tenían a su cargo el manejo de la ametralladora, el guardiamarina Grimaldo Villavicencio, ayudante de Jorge Velarde, y los oficiales que habían salido a cubierta a presenciar el combate. El único que se negó a bajar fue Jorge Velarde quien *"con valor y serenidad digna de un valiente, permaneció en su puesto sin embargo de las reiteradas órdenes que le comunicó el señor Comandante"*.

Según el mismo relato de Reyes, en uno de los espolonazos que el *Huáscar* lanzó a la *Esmeralda*, Velarde, que se hallaba junto a la torre del Comandante, recibió tres balazos: uno en la pierna derecha, otro en el brazo y el tercero en los pulmones. Sus compañeros –que lo estimaban en alto grado– lo condujeron al hospital de sangre ubicado en la segunda cámara. Los esfuerzos de los médicos por salvarle la vida fueron inútiles. Murió poco más de dos horas después. Momento hubo en que, luego de curársele las heridas, exclamó vehemente:

"¡Déjenme ir a mi puesto al lado del Comandante! ¡Ya estoy bien para combatir a esos cobardes!". El mismo periodista, anotó: "Se cree que las balas de las ametralladoras de las cofas del enemigo [la *Esmeralda*], fueron las que hirieron a Velarde, o bien la guarnición, porque la herida de la pierna era de bala de Comblain".

Con el seudónimo de *Paco*, el corresponsal especial de *El Comercio*, a bordo del *Oroya*, informó: "Se cree que uno de esos tiros [de fusilería de la *Esmeralda*], dio muerte al Teniente 2° don Jorge Velarde que era el oficial de señales del *Huáscar* y, como tal, se hallaba sobre la cubierta" (5). Coincidentemente. Mariano Delgado de la Flor, corresponsal de *El Comercio* en Iquique, escribió: "El señor Velarde, oficial de señales, murió en el combate por una bala de rifle" (6).
Casi en su totalidad, uno de los dos breves fragmentos que se conocen del Diario exclusivo del *Huáscar*, trata, precisamente, de la muerte de Jorge Velarde. "Inmediatamente después del choque –dice– parte de la tripulación del buque chileno abordó nuestra cubierta y se tuvo que mandar gente a defenderla hasta tomarlos prisioneros; en este reñido combate cuerpo a cuerpo, tuvimos varios heridos de rifle Comblain, y entre ellos el Teniente 2° don Jorge Velarde, quien falleció a las dos horas de la tarde, pensando tan sólo en si habíamos tomado el buque enemigo".

Y el propio Miguel Grau en su parte oficial del Combate, dio cuenta de la muerte de Velarde con estas excepcionales palabras de elogio: "No puedo prescindir de llamar la atención de S.E. hacia la sensible pérdida del Teniente 2° graduado don Jorge Velarde para significar el notable comportamiento y arrojo con que este oficial conservó su puesto en la cubierta hasta ser víctima de su valor y serenidad" (7).

Además, el Comandante del *Huáscar*, en carta remitida desde alta mar, el 29 de mayo de 1879, a su hermana política, residente en Santiago de Chile, doña Manuela Cavero de Viel, esposa del Capitán de Navío chileno Oscar Viel, escribió, refiriéndose al Combate de Iquique y a la muerte de Jorge Velarde: "Perdí a uno de mis mejores oficiales".
En la parroquia de la ciudad de Iquique se conserva la partida de defunción de Velarde. Asentada en el Libro 5° de Defunciones que comienza el 1° de junio de 1878 y concluye el 25 de enero de 1880, ella dice:

> *"Año del Señor de mil ochocientos setenta y nueve. Día veinte y dos de mayo. Yo el Presbítero D. Estevan Tocafondi, Teniente Cura de esta Parroquia de Iquique, mandé dar sepultura al cadáver de D. Jorge Velarde, soltero, natural de Lima, de edad de*

veinte y cuatro años, Teniente Segundo de la Armada Peruana, dotación del **Huáscar**, *falleció en el combate del veinte y uno en esta Bahía. Para que así conste lo firmo.*

Estevan Tocafondi".

En el margen, se lee: "Adulto Jorge Velarde. Soltero. Teniente 2° del *Huáscar*. Sin derechos".

Y en los registros de estado civil de la Municipalidad de Iquique, la defunción de Velarde fue consignada en los siguientes términos:

"En Iquique, a los 22 días del mes de mayo de 1879, el suscrito, José E. Butrón, inspector de los registros del estado civil del Consejo Provincial, fue informado y se cercioró de haber muerto el día de ayer, a bordo del buque de guerra **Huáscar**, *en la bahía de Iquique, el Teniente 2° de la marina peruana Jorge Velarde, de veinticuatro años de edad, natural de Lima, de profesión marino, de estado soltero, de religión católica y de raza blanca, que falleció de bala. Son testigos de este acto don Emilio Albarracín y Diego Ferré, que firman la presente acta conmigo el inspector del ramo.– Emilio Albarracín.– Diego Ferré".*

Los restos de Velarde, cubiertos con una bandera peruana, se velaron en la iglesia principal de Iquique.

Con las iniciales de B.A.R., un periodista chileno, se refirió, de esta manera, al sepelio de Velarde: "A las cinco de la tarde del día 22 [de mayo] una inmensa procesión, precedida de una banda de música tocando marchas fúnebres, se dirigía al cementerio. Oficiales de marina, multitud de vecinos y gran número de marineros, componían aquella espléndida comitiva. Era el acompañamiento mortuorio del teniente Velarde, a quien se le tributaban los honores prescritos en la Ordenanza".

Sus restos reposan hoy en la imponente Cripta de los Héroes inaugurada en el cementerio de Lima el 8 de setiembre de 1908. Su nicho tiene el número 24-C y su placa, el número 3 (8).

A pocas semanas de la muerte del héroe, el artista Nicolás Palas pintó en Lima un cuadro que representaba al *Huáscar* en un momento de su combate con la *Esmeralda* y que mostraba, en primer plano, la fi-

gura de Velarde (9).

El periodista Julio O. Reyes, definió en pocas palabras la personalidad de Jorge Velarde: "Era un marino joven, inteligente, laborioso y digno; era la esperanza de nuestra Escuadra y murió como un héroe".

A su vez, el ilustre historiador venezolano Jacinto López, escribió:

> *"Velarde es el héroe joven, silencioso, sereno, estatuario, de esta batalla. El heroísmo es una igualdad. El de Velarde tiene una aureola que no tiene el de los otros muertos en este combate. El hizo la ofrenda de su vida en altares puros y sagrados. El murió por su patria. El murió defendiendo a su patria de la invasión y la conquista. El murió en una guerra de defensa nacional y de principios tutelares de la paz y de la civilización. Y murió en su puesto, en el puesto de su deber, sin exaltación, sin agitación, sin frenesí, dueño de sí mismo, imperturbable y admirable en su quietud, en su firmeza y en su armoniosidad, en medio del estruendo y el caos y la vorágine de la batalla" (10).*

---

(1) **El Comercio**, edición de la tarde, No. 14679, Lima, 28 de mayo de 1879.

(2) **El Comercio**, No. 14684, Lima, 31 de mayo de 1879.

(3) Molina, Luis Adán. **Guerra del Pacífico. La Marina Chilena**, edición popular, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1920, p. 66.

(4) **El Comercio**, No. 14680, Lima, 29 de mayo de 1879.

(5) **El Comercio**, No. 14674, Lima, 25 de mayo de 1879.

(6) **El Comercio**, No. 14677, Lima, 27 de mayo de 1879.

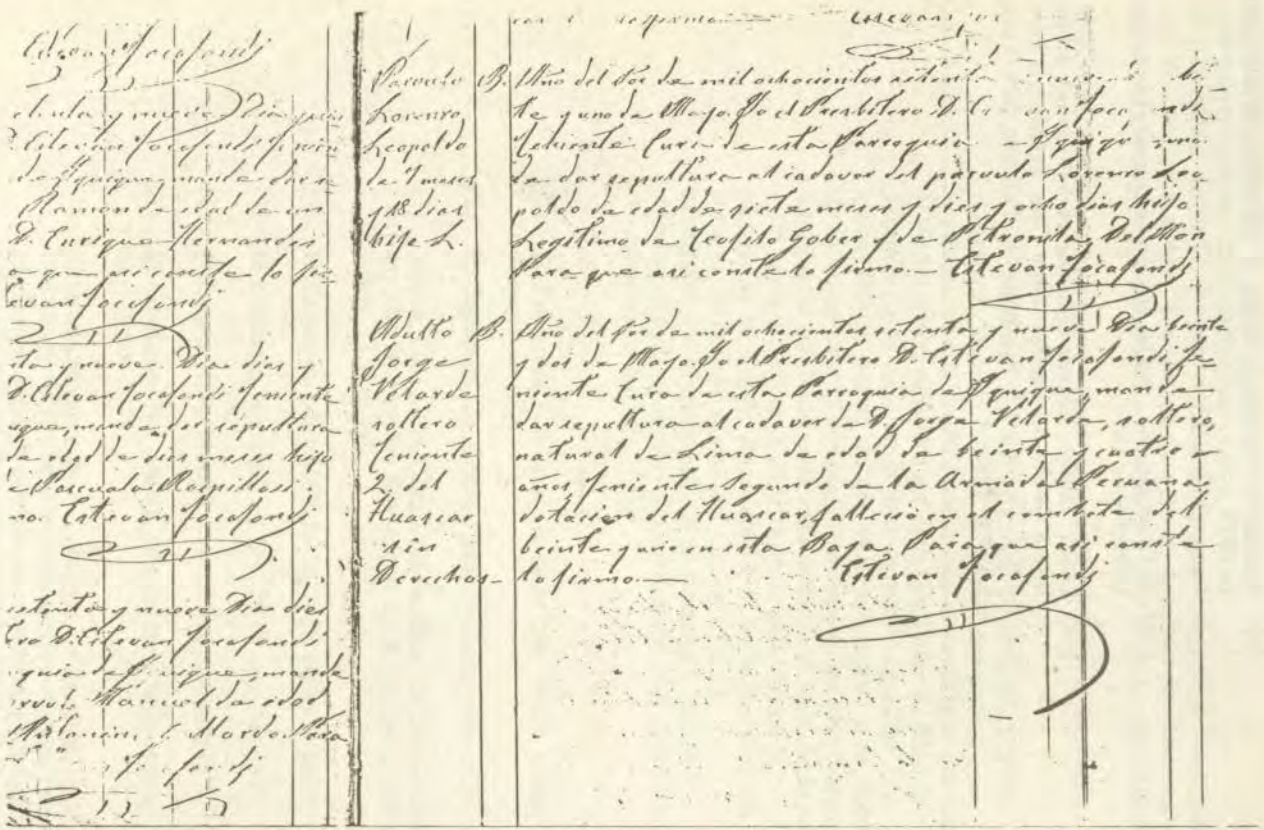
(7) **El Comercio**, No. 14681, edición de la tarde, Lima, 29 de mayo de 1879.

(8) Ahumada Moreno, Pascual. **Guerra del Pacífico**, recolección completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la Guerra, que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, tomo I, capítulo sétimo, Valparaíso, Imprenta del Progreso, 1884, p. 367.

(9) **Santuarios Patrióticos, Cripta de los Héroes de la Guerra de 1879**, Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, Lima, 1957, p. 25.

(10) **El Comercio**, No. 14834, edición de la tarde, Lima, 2 de setiembre de 1879.

(11) López, Jacinto. **Historia de la Guerra del Guano y del Salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú**, Vol. I, De Laisne & Rossboro Inc. Editores, New York, 1930, p. 190.



Copia facsimilar de la partida de defunción de Jorge F. Velarde



Teniente 2° de la Armada Peruana, Jorge F. Velarde.

VII BIOGRAFIA DE PEDRO GAREZON

La figura de Pedro L. Gárezon es una de las más relevantes de la Marina Peruana durante la Guerra del Pacífico.

Nacido en Lima el 23 de febrero de 1851, fue hijo de don Pedro Celestino Gárezon y de doña María Thomas. En 1862 ingresó en el Colegio Naval y Militar, y en 1867 egresó de él con el título de guardiamarina. Luego de ejercer la docencia en la Escuela de Grumetes y en la Escuela Naval que funcionaban a bordo de las naves *Apurímac* y *Marañón*, respectivamente, Gárezon formó parte de la dotación de la corbeta *Unión* con la que llegó hasta Europa en viaje de instrucción.

Se hallaba en la fragata *Independencia* con el grado de Teniente 1°, cuando Chile declaró la guerra al Perú. El 21 de mayo de 1879, participó en el combate de Iquique contra los buques chilenos *Esmeralda* y *Covadonga*, siendo testigo del infortunado encallamiento de su nave, en Punta Gruesa.

A solicitud del Comandante don Miguel Grau –quien gustaba de rodearse de oficiales sobresalientes– Gárezon fue destacado al *Huáscar* como oficial de derrota y de señales. En esa condición, Grau le encomendó continuar el Diario de la Campaña del *Huáscar* iniciado por el Teniente 2° Jorge Velarde, muerto heroicamente en el Combate de Iquique. Desde entonces, Gárezon participó en todas las memo-

rables hazañas del monitor peruano hasta que el 8 de octubre de 1879 se libró el desigual Combate de Angamos. Muertos en la contienda los primeros jefes del Huáscar Miguel Grau, Elías Aguirre, Diego Ferré y Melitón Rodríguez, le correspondió asumirr el mando y proseguir la lucha.

Para mejor conocimiento de las incidencias del Combate de Angamos, de las circunstancias en que el *Huáscar* fue capturado y del papel protagónico que en ellas desempeñó Gárezon, leamos el respectivo parte oficial que éste elevó como Comandante del famoso monitor:

COMANDANCIA ACCIDENTAL DEL MONITOR *HUASCAR*.– A BORDO DEL VAPOR *COPIAPO*.– ANTOFAGASTA, OCTUBRE 10 DE 1879.

Señor Capitán de Fragata don Melitón Carvajal.

Señor Capitán:

Tengo el honor de poner en conocimiento de usted los hechos ocurridos a bordo del monitor *Huáscar* durante el combate que sostuvo con los blindados chilenos *Blanco Encalada* y *Cochrane* y goleta *Covadonga* el 8 del actual frente a Punta Angamos y después de la lamentable pérdida del señor Contralmirante don Miguel Grau, de haber usted caído herido, y muerto el segundo Comandante Capitán de Corbeta don Elías Aguirre, el oficial de detall don Diego Ferré Teniente 1° , y el de igual clase don José Melitón Rodríguez.

En este momento, el *Huáscar* se encontraba sin gobierno por tercera vez pues las bombas enemigas, penetrando por la bobadilla, habían roto los aparejos y cáncamos de la caña, lo mismo que los guardianes de combate y varones de cadena del timón. Estas bombas al estallar ocasionaron por tres veces incendio en las cámaras del Comandante y oficiales, destruyéndolas completamente. Otra bomba había penetrado en la sección de la cámara por los camarotes de los maquinistas, produciendo un nuevo incendio y arrojando las mamparas sobre los caballos, que pudieron continuar en movimiento por haberse aclarado con la debida actividad los destrozos que cayeron sobre ellos. También tuvimos otros dos incendios, uno bajo la torre del Comandante y otro en el sollano de proa.

En este estado y siendo de todo punto imposible ofender al enemigo, resolví de acuerdo con los tres oficiales de guerra que quedábamos en combate, sumergir el buque antes de que fuera presa del enemigo, y con tal intento mandé al Alférez de Fragata don Ricardo Herrera para que en persona comunicara al tercer maquinista la orden de abrir

las válvulas, la cual fue ejecutada en el acto, habiendo sido para ello indispensable parar la máquina, según el informe que acompaño del dicho maquinista.

Eran las 10.10 a.m. cuando se suspendieron los fuegos del enemigo. El buque principiaba ya a hundirse por la popa y habríamos conseguido su completa sumersión si la circunstancia de haber detenido el movimiento de la máquina no hubiera dado lugar a que llegaran al costado las embarcaciones arriadas por los buques enemigos, a cuya tripulación no nos fue posible rechazar por haber sido inutilizadas todas las armas que teníamos disponibles. Una vez a bordo los oficiales que la conducían, obligaron a los maquinistas, revólver en mano, a cerrar las válvulas cuando ya teníamos cuatro pies de agua en la sentina y esperábamos hundirnos de un momento a otro; procedieron a apagar rápidamente los varios incendios que aún continuaban y nos obligaron a pasar a bordo de los blindados junto con los heridos.

El número de proyectiles que ha recibido el buque no se puede precisar pues apenas ha habido sección que no haya sido destruida, haciendo imposible un examen detenido por la aglomeración de destrozos y el poco tiempo de que hemos podido disponer para ello.

Antes de concluir, creo de mi deber manifestar que todos los oficiales y tripulantes del buque se han distinguido por su entusiasmo, valor y serenidad en el cumplimiento de sus deberes.

Debo manifestar igualmente que cuando los oficiales y tripulación de los botes subieron a la cubierta del buque, se encontraron el pico caído por haberse roto la driza de cadena que lo sostenía, de manera que el pabellón que pendía de él y que había sido izado por segunda vez, se encontraba en la cubierta, cuya circunstancia la hice notar al Teniente 1° señor Toro del *Cochrane* y a otros oficiales cuyos nombres no recuerdo.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de usted para los fines a que haya lugar.– Dios guarde a usted, señor Comandante.– PEDRO GAREZON." (1).

Fue así cómo el *Huáscar* y su tripulación, vencidos pero no rendidos ante fuerzas varias veces superiores, cubrieron de gloria sus nombres y el nombre del Perú.

Conducido prisionero a Chile, Gárezon estuvo en el pueblo de San Bernardo poco más de tres meses hasta que fue canjeado y regresó a Lima. En 1880 fue nombrado, sucesivamente, 2° Comandante del transporte *Oroya* y del monitor *Atahualpa*. A bordo de ambos bu-

ques, intervino en la defensa del Callao ante los bombardeos de la escuadra chilena. Inmediatamente después de la batalla de Miraflores, Gárezon hundió al *Atahualpa* en la rada externa del puerto evitando así que cayera en poder del adversario.

En 1881 fue ayudante, en la Magdalena, del Presidente Francisco García Calderón y cuando éste fue detenido y expatriado por las autoridades chilenas, Gárezon se dirigió a Arequipa y allí sirvió como edecán del Vice-Presidente Lizardo Montero.

Concluida la guerra, Gárezon desempeñó importantes cargos públicos en todos los cuales demostró sus altas virtudes cívicas. Fue Cónsul General del Perú en Génova, Burdeos y Panamá, Director de la Escuela Naval, vocal del Consejo Superior de Marina, Comandante General de la Escuadra, diputado y Prefecto de Lima. En 1910 el Congreso lo ascendió a la clase de Contralmirante. Durante más de diez años de los últimos de su vida, radicó en Europa habiendo representado al Perú en varios certámenes científicos internacionales como el Congreso Hidrográfico celebrado en Londres en 1923 y del que fue Vice-presidente por muy honrosa elección.

Pedro L. Gárezon casó con la dama limeña Elvira Paz Soldán pero no dejó descendencia. Murió en Lima el 27 de mayo de 1927. La ceremonia de su sepelio fue imponente. El pueblo limeño, en nombre del pueblo peruano, despidió conmovido a quien había sido último Comandante del *Huáscar* legendario.

---

(1) Ahumada Moreno, Pascual, **Guerra del Pacífico**, Valparaíso, Imprenta del Progreso, 1884, tomo I, capítulo noveno, p. 497.



Contralmirante Pedro Gárezon. Fotografía de 1927.

VIII BIOGRAFIA DE CARLOS DE LOS HEROS

Carlos de los Heros nació en Lima el 24 de setiembre de 1851. Su padre fue el doctor Juan de los Heros, notable escritor y magistrado limeño que, en la Guerra del Pacífico, pese a tener 60 años de edad, se incorporó al ejército de reserva y fue tomado prisionero en la ocupación de Lima por las tropas chilenas.

De los Heros fue alumno del Colegio Militar. En 1868 se embarcó como guardia-marina en la fragata *Apurímac* y, poco después, viajó a los Estados Unidos de Norteamérica integrando la comisión encargada de recibir y traer los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Ascendido al grado de Alférez de Fragata, prosiguió con brillo los estudios que había interrumpido en la Escuela Naval y, junto con otros distinguidos alumnos, viajó a Nantes en el buque de vela francés *Carolina*. A su regreso, sirvió sucesivamente en las cañoneras *Pilcomayo y Chanchamayo*, en la fragata *Independencia* y en el monitor *Huáscar* del que fue uno de los redactores de su cuaderno de bitácora.

En la guerra con Chile tomó parte en los combates de Iquique del 21 de mayo y del 9 de junio de 1879. Designado Comandante del buque *Emilia*, que había sido capturado a los chilenos por el *Huáscar*, de los Heros solicitó con vehemencia volver a servir en el *Huáscar* en su tercera salida del Callao. Aceptado su pedido, se le confió la responsabilidad de las baterías de cubierta. En este puesto de honor, en el Combate de Antofagasta librado el 28 de agosto de 1879 entre el *Huáscar*

y las naves chilenas *Abtao* y *Magallanes*, sucumbió Carlos de los Heros: Lo destrozó el estallido de una bomba.

Julio Octavio Reyes, corresponsal de guerra del periódico limeño *La Opinión Nacional*, informó sobre la muerte de los Heros, de esta manera:

> *"Nuestra pluma es impotente y cortas las columnas de esta sección para manifestar el dolor que nos embarga... el sentimiento por la muerte de Heros era en el buque, general, como lo comprueban las palabras que reproducimos del libro de guardias: "Esta bomba hizo volar a nuestro querido y nunca bien llorado compañero Carlos Heros. Con la desaparición de este caballero, pierde su familia lo más querido de ella; sus compañeros, el amigo verdadero y leal; y la marina del Perú, a uno de sus oficiales más dignos, valientes y, al mismo tiempo, el más modesto de ella".*

Don Ricardo Palma, en esa oportunidad, dedicó al doctor Juan de los Heros la siguiente composición poética:

A JUAN HEROS

Siniestra noticia vino
Llanto a arrancar de tus ojos.
¡Cuánto es cierto que de abrojos
lleno está nuestro camino!
Batalla con el destino
Es la vida fatigosa.
Desde la cuna a la fosa,
Es el hombre gladiador
Que lucha contra el rigor
De la suerte caprichosa.
Tú Carlos, el noble niño
De espíritu levantado
Que un día miré a tu lado
Con entusiasta cariño;
Tú Carlos, de tez de armiño;
Gran alma en cuerpo pequeño,
Todo virtud y bondad,
Del mar en la inmensidad
Hoy duerme el último sueño.
Vida breve ¡Heroica historia!
Lanzó la queja postrera

Lucir viendo en su bandera
El campo de la victoria.
Unido irá a su memoria
Lauro inmortal y envidiado;
Cese tu lloro angustiado
Y tu quebranto prolijo...
Digno de ti, murió el hijo...!
Digno del Perú, el soldado...!

Ricardo Palma.

Lima, setiembre 9 de 1879.

Y don Miguel Grau, Comandante del *Huáscar*, en su parte oficial del Combate de Antofagasta firmado el 31 de agosto a bordo del monitor, anclado en Arica, escribió, refiriéndose a la muerte de los Heros:

> *"Al dar V. S. cuenta de la pérdida de aquel inteligente oficial, siéntome vivamente impresionado recordando los méritos personales que le adornaban y la celosa puntualidad que en todas las ocasiones del servicio ha manifestado para cumplir con su deber, así como el valor y la serenidad que ha desplegado en las acciones de guerra que ha tenido este buque en la presente campaña".*

Demostración elocuente de las extraordinarias cualidades de Carlos de los Heros es también la carta que, el siguiente 18 de setiembre, don Miguel Grau envió, desde Arica, al padre del héroe. Ella dice:

> *"Señor doctor Juan de los Heros. – Señor de toda mi consideración: Sumamente conmovido tengo el honor de dirigir a usted la presente para manifestarle el profundo sentimiento que he experimentado con motivo de la sensible pérdida de su hijo Carlos, acaecida el 28 de agosto último al frente de Antofagasta, combatiendo con los enemigos de la patria.*
>
> *Si al recordar este acontecimiento y cumplir con tan penoso deber, sólo tuviese en mira dar testimonio de haber visto sucumbir a un valiente, pronto estaría satisfecho mi propósito; pero me mueve además y me aflige sobremanera recordar, sin esperanza de volver a ver, a uno de los oficiales más distinguidos que he tenido bajo mis órdenes; su ejemplar modestia, su pundonoroso comportamiento, su caballeresco porte*

y cuantas dotes personales pueden adornar a un oficial, estaban reunidas en él y se notaba con sin igual naturalidad.

Prueba de estas recomendaciones es el inconsolable pesar con que todos en el buque, todos, desde el que suscribe hasta el último de los marineros, le recuerdan con cariño y se disputan las manifestaciones más sinceras de su sentimiento.

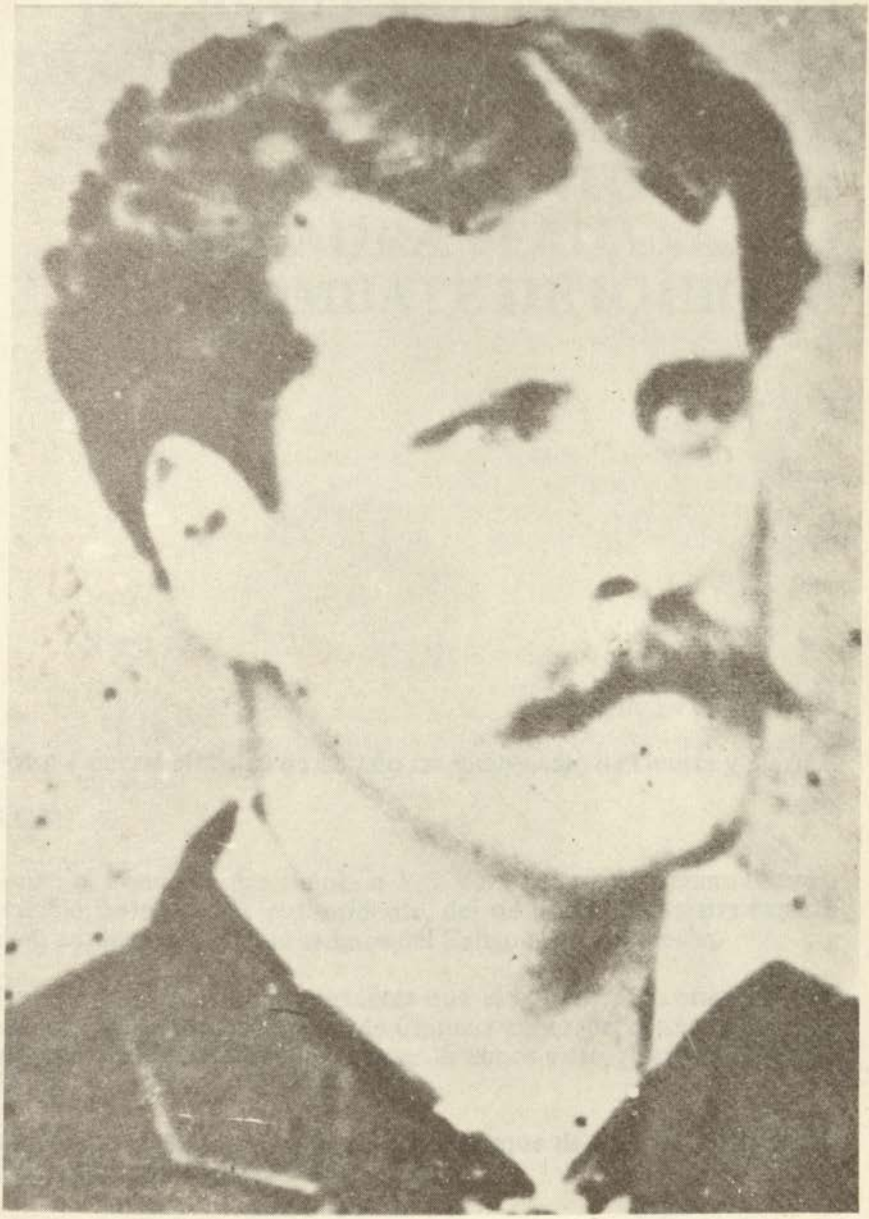
Honor y gloria son los legados que hemos escogido los que le vimos en su último momento, y como un sagrado deber que, si bien no puede enjugar el justo duelo de sus padres, puede llevarles un consuelo que mitigue sus dolores, trasmítole ese precioso legado que formará el orgullo de su familia y uno de los timbres de nuestra historia.

Dígnese usted aceptar y trasmitir al seno de su respetable familia, a la par que estos sentimientos, los del particular aprecio con que me es honroso suscribirme a usted muy atento amigo y S. S. ***Miguel Grau****".*

Junto con esta histórica carta, Grau remitió al doctor Juan de los Heros, un fragmento de la bomba que ocasionó la muerte de su hijo. Ella tenía esta inscripción: *"Fragmento de la bomba reventada a bordo del Huáscar en el Combate de Antofagasta el 28 de agosto de 1879 causando la muerte del valeroso Teniente 2° Carlos de los Heros".*

Al cumplirse el primer mes del holocausto del joven marino, en el templo de Santo Domingo de Lima se realizaron solemnes honras fúnebres en su homenaje. Al pie de la bóveda principal y delante del presbiterio, se levantó un imponente catafalco con una caja mortuoria que guardaba simbólicamente los desaparecidos restos del héroe. Sobre la caja se veía su gorra de Teniente 2°, la única de sus prendas encontradas en la cubierta del *Huáscar*.

Las tres naves del templo se vieron colmadas de lo más representativo de las instituciones militares y civiles de Lima. La misa fue oficiada por el Obispo Monseñor Ambrosio Huerta y la oración funeraria fue pronunciada por el P. González La-Rosa. Acompañando a la orquesta, los señores Ayarza, Sormani, Delgado, Ferreti, Molfino, Puente, Lorente y Castro, unos, artistas de la Compañía Lírica que actuaba entonces en nuestra capital, y otros, caballeros limeños cultores del canto, confundieron sus sentimientos en la armonía de sus voces, elevadas en honor a la memoria de Carlos de los Heros.



Teniente 2° de la Armada Peruana, Carlos de los Heros.

IX PARTE DEL PRESIDENTE DEL PERU, GENERAL MARIANO IGNACIO PRADO, SOBRE LOS MOVIMIENTOS DE LA ESCUADRA PERUANA Y EL COMBATE DE IQUIQUE

Arica, mayo 24 de 1879.

Señor General Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina.

S.G.M.

Tengo el honor de dar cuenta a V.S. para que por su órgano llegue a conocimiento de S.E. el Presidente, del resultado de nuestra expedición, desde el día 16 que salimos del Callao hasta esta fecha.

Sin más incidentes de importancia que el haber tenido que demorarnos algunas horas en las islas de Chincha para reparar una ligera interrupción en la máquina del *Oroya*, llegamos a este puerto en la tarde del 20.

Inmediatamente se procedió al desembarque del valioso cargamento que aquel trasporte y el *Chalaco* traían.

Como tuviese noticia de que la escuadra chilena se había movido con rumbo al Norte, dejando sólo en Iquique dos o tres buques de madera, dispuse que esa misma noche saliesen sobre aquel puerto los blindados *Huáscar* e *Independencia*.

Asimismo ordené que el *Chalaco* saliese para Pisagua llevando todo su cargamento, y que al día siguiente se embarcara con igual destino en el *Oroya* el batallón boliviano Olañeta, de 500 plazas, a reunirse a la división que al mando del general Villegas marchó por tierra antes de mi llegada, y que hoy consta de 2,000 hombres, más o menos, para guarnecer Pisagua.

La artillería y parque traídos para Arica acabarán bien pronto de completar su defensa, no sólo como puerto de importancia comercial, constantemente amagado por el enemigo, sino como punto céntrico de las operaciones marítimas que hoy han tomado un carácter altivo y poderosamente influyente en los planes de la guerra.

Sucesivamente llegaron el 22 dos botes de Pisagua con estos partes. El primero nos trajo la buena nueva de que el *Huáscar* había echado a pique a la corbeta chilena *Esmeralda* en Iquique; y el segundo que la fragata *Independencia*, al perseguir al trasporte *Covadonga*, se había varado en Punta Gruesa, cerca de la caleta de Molle, y que resolvieron incendiarla para evitar que cayera en poder del enemigo.

Este funesto acontecimiento del cual no lamentaremos jamás lo bastante, ha venido a interrumpir el plan que me había propuesto.

Pero si esta fatal contrariedad ha podido conturbar justamente los ánimos, tengo la satisfacción de ver que en todos el patriotismo se sobrepone a todo, para seguir adelante en el camino del honor y del deber sin detenerse en ninguna clase de emergencias consiguientes a la guerra.

En tan generosos y levantados sentimientos complázcome en reconocer que abunda el señor general Daza, de cuya franca y cordial amistad hay derecho para esperarse mucho en obsequio a los altos fines que el Perú y Bolivia se proponen alcanzar en la actual y gravísima contienda.

En este momento, 2 p.m., acaba de llegar el *Chalaco* y he resuelto marchar en él a Iquique, donde mi presencia es indispensable para hacer los arreglos convenientes.

Con el tiempo muy estrecho, sólo me resta ofrecer a V.S. la expresión de mi distinguida consideración y aprecio.

Dios guarde a V.S., S.G.M.

Mariano Ignacio Prado

X PARTE DEL COMANDANTE DEL "HUASCAR", DON MIGUEL GRAU, AL GENERAL EN JEFE DEL EJERCITO DEL SUR, SOBRE EL COMBATE DE IQUIQUE

COMANDANCIA DE LA 1ra. DIVISION NAVAL

A bordo del monitor Huáscar, al ancla en Iquique, mayo 22 de 1879.

Benemérito señor General en Jefe del Ejército del Sur.

Conforme a las instrucciones verbales que recibí del señor General Director de la Guerra en el puerto de Arica, me dirigí a ésta con la división naval de mi mando, compuesta del monitor *Huáscar* y de la fragata *Independencia*, y al arribar a él, donde se encontraban sosteniendo el bloqueo los buques de guerra chilenos corbeta *Esmeralda* y cañonera *Covadonga*, emprendí el ataque contra ellos batiendo a la *Esmeralda*, que se mantuvo en el fondeadero, y mandando a la *Independencia* en persecusión de la *Covadonga*, que huía en dirección al Sur.

No me es posible, por la premura del tiempo, dar a V.S. los detalles de este encuentro, que desde luego ha podido V.S. apreciar por sí mismo desde tierra, y concrétome por tal causa a decir a V.S. que notando después de la primera hora del combate que nuestra posición en la boca del puerto no nos permitía hacer buenas punterías a causa del movimiento de la mar, y sabedor que la *Esmeralda* se mantenía muy pegada a tierra por parte Norte de la población, porque tenía su

frente guarnecido por una línea de torpedos, según me lo indicó el Capitán de Corbeta y de este puerto don Salomé Porras, que vino a bordo al principiar el combate, a la par que temiendo herir a la población con los tiros de mi buque, me decidí entrar por la parte del Sur, pegándome lo posible a la isla, a fin de atacar con el espolón; pero como la *Esmeralda* salió entonces por la parte del Norte, siempre muy próxima a tierra, cambié de propósito y goberné sobre ella directamente.

En dos ocasiones se defendió presentando la aleta en una y la proa en la otra, de manera que el golpe del espolón no le hizo mayor efecto en una ni en otra, y el combate tenía lugar entonces con tiros de fusilería y ametralladoras, estando los buques en contacto.

Finalmente, dispuestos los dos cañones de la torre para dispararlos lo más cerca posible del buque enemigo y embistiendo por la tercera vez a toda fuerza con el espolón, el disparo de los primeros y el golpe de este último, dado en el centro de su costado, sumergieron casi inmediatamente la *Esmeralda* entre las doce horas diez minutos pasado meridiano.

El combate había terminado después de tres horas cuarenta minutos de una tenaz resistencia.

La fragata *Independencia*, batiendo en caza a la *Covadonga*, logró aproximársele hasta embestirle con el espolón en la punta denominada Gruesa; pero como este último buque navegase muy pegado a tierra, próximo al momento de darle el golpe, sufrió la primera un violento choque en sus fondos contra una roca desconocida y cubierta, choque que le inutilizó su máquina y dio por resultado la pérdida del buque, arrojado por la mar sobre los arrecifes de la Punta.

Terminada la acción del *Huáscar* con la sumersión de la *Esmeralda* y después de haber salvado a los náufragos de este último buque y recibídolos a mi bordo, me dirigí en demanda de la *Independencia* que tenía a la vista en la Punta Gruesa, ya mencionada, con el ánimo de ayudarla al apresamiento de la *Covadonga*; pero ésta desde que se apercibió de la dirección que llevaba, se alejó con toda fuerza con rumbo al Sur.

La perseguí durante tres horas y después de notar a la pasada el estado en que se encontraba la *Independencia*.

Mas, considerando que la distancia de diez millas que próximamente me separaba de la *Covadonga* no podía estrecharla antes de la puesta del sol y ser en tal caso más conveniente ir en auxilio de la *Independencia*, viré y me dirigí sobre ésta.

Pronto pude apreciar que la pérdida de la fragata era total.

Mandé mis embarcaciones por la gente que había a bordo de ella y dí órdenes de incendiarla.

Esto cumplido, he regresado a este puerto.

Adjunto a V.S. la relación de las bajas habidas en la dotación de este buque, de los muertos del enemigo, cuyos cadáveres han sido recogidos, y de los prisioneros.

Remito a tierra para su sepultura los cadáveres, para su curación los heridos y a las órdenes de V.S. los prisioneros.

Al terminar, réstame manifestar a V.S. que durante el combate todos los empleados del buque de mi mando han cumplido satisfactoriamente con su deber.

Todo lo que tengo el honor de poner en su conocimiento de V.S. para los fines que haya lugar.

Dios guarde a V.S.

Miguel Grau

XI PARTE DEL COMANDANTE DEL "HUASCAR", DON MIGUEL GRAU, AL DIRECTOR DE LA GUERRA Y DIRECTOR DE MARINA, DANDO CUENTA DEL COMBATE DE IQUIQUE.

Al ancla en Iquique, mayo 23 de 1879.

Director de la guerra y director de marina. Dando cuenta del combate con la corbeta *Esmeralda* y cañonera *Covadonga* el 21 del actual.

En cumplimiento de las instrucciones verbales recibidas de V.E., zarpé del puerto de Arica en la prima noche del 20 del presente, con el monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia*, ambos buques pertenecientes a la división naval de mi mando, y me es honroso dar cuenta a V. E. de los acontecimientos que han tenido lugar en ella hasta la fecha.

En la travesía del puerto de Arica al de Iquique creí conveniente recalar en Pisagua, lo que verifiqué a las 4 hs. 20 m. a.m. del 21, con el objeto de inquirir algunas noticias relativas a la comisión que debía realizar en Iquique. En efecto, supe del bloqueo por el capitán de dicho puerto quién me mostró un telegrama del Prefecto del departamento de Tarapacá, de fecha 19, en el que se le comunicaba que la corbeta *Esmeralda*, la cañonera *Covadonga* y el transporte *La Mar*, todos de la escuadra chilena, hacían efectivo el bloqueo de Iquique.

Al aproximarse nuestros buques al puerto de Iquique, noté que efectivamente tres buques caldeaban y pronto pude reconocer entre ellos a la *Esmeralda* y a la *Covadonga* que se ponían en movimiento, to-

mando posiciones defensivas, a la par que salía del puerto un vapor con bandera norteamericana, probablemente el *La Mar*, y se dirigía al sur. La anticipación con que hizo esta maniobra y la distancia de cinco millas a que me hallaba del puerto, teniendo en cuenta las diligencias consiguientes a su reconocimiento, me decidieron a dirigir mis operaciones de preferencia sobre los dos buques que antes he indicado.

Llegado el *Huáscar* a dos mil metros próximamente al N.O. del fondeadero de los buques enemigos, mandé afianzar el pabellón y ordené a la *Independencia* que venía por el norte, próxima a la costa y a cinco millas de distancia, se dispusiese para el combate.

Ocupaban entonces los mencionados buques posiciones a un cable o cable y medio de la playa frente al lado N. de la población, en orden de combate, la *Covadonga* por la popa del otro y ambos con proa al N. de manera que estaban interpuestos entre nosotros y la población; eran las 8 hs. 20 ms. a.m. del 21.

Trabóse el combate desde este momento entre el *Huáscar* y los buques enemigos y 30 minutos después se unió y rompió sus fuegos la *Independencia*, pero nuestros tiros no podían ser bien dirigidos por encontrarnos en la boca del puerto bajo la acción de la mar, a la par que las punterías de los buques enemigos tenían en lo general buena dirección y elevación.

La *Covadonga*, después de la primera hora, salió del puerto muy pegada a la isla que cierra la parte occidental y emprendió su retirada por la costa del sur barajándola muy próxima a la playa, en vista de lo cual ordené a la *Independencia* perseguirla, quedándome, al cumplimiento de esta orden, batiendo con el *Huáscar* a la *Esmeralda*.

Mientras la *Independencia* seguía su comisión y notando la inseguridad de nuestros tiros por la causa que he dicho antes, me decidí atacar a la *Esmeralda* con el espolón, pero informado por el capitán de corbeta y del puerto don Salomé Porras y por el práctico del mismo don Guillermo Checle, quienes se encontraban a bordo desde el principio del combate, de que dicho buque estaba defendido por una línea de torpedos en su delante, intenté dirigirme sobre él pasando muy próximo por el lado del sur para desalojarlo de la zona en que maniobraba defendido. Mas, observando, a la vez, que se dirigía hacia el norte saliendo de esa zona, cambié de propósito y goberné directamente sobre el centro de su casco con un andar de ocho millas próximamente. A medio cumplido de distancia, detuve la máquina y la *Esmeralda*, guiñando para evadir el golpe al costado, lo recibió por la aleta de babor, en dirección muy oblícua; el espolón resbaló, su efec-

to fue de poca consideración y quedaron abordados ambos buques hasta que el *Huáscar* empezó su movimiento para atrás.

Embestí nuevamente con igual velocidad y la *Esmeralda* presentó su proa, evadiendo de esta manera, nuevamente, los efectos del choque. Sin embargo, estos dos golpes la dejaron bastante maltratada.

En ambas ocasiones, a la aproximación de los buques y durante el tiempo que permanecían muy cerca, recibíamos el nutrido fuego de las ametralladoras que tenían establecidas en sus cofas, el de fusilería y muchas bombas de mano a la vez que descargas completas de la artillería de su costado. El blindaje protegió bien a nuestra gente de los efectos de tan certeros fuegos, muchos de los cuales chocaron en nuestra torre y otros rompían algunas partes de madera o de fierro muy delgado, y permitía sostener igualmente nuestros fuegos de cañón y de fusilería.

Finalmente, emprendí la tercera embestida con una velocidad de diez millas y logré tomarla por el centro. A este golpe se encabuzó y desapareció completamente la *Esmeralda*, sumergiéndose y dejando a flote pequeños pedazos de su casco y algunos de sus tripulantes. Eran las 12 h. 10 m. p.m.

El comandante de este buque nos abordó, a la vez que uno de sus oficiales y algunos de sus tripulantes, por el castillo, y en la defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo.

Inmediatamente mandé todas las embarcaciones del buque a salvar a los náufragos y logré que fuesen recogidos sesenta y dos, los únicos que habían sobrevivido a tan obstinada resistencia.

Adjuntas encontrará V.E. las relaciones detalladas de los tiros que ha recibido el buque, de las bajas que ha tenido su dotación, de los cadáveres de los enemigos encontrados en la cubierta, y de los prisioneros.

No puedo prescindir de llamar la atención de V.E. hacia la sensible pérdida del teniente 2° graduado don Jorge Velarde para significar el notable comportamiento y arrojo con que este oficial conservó su puesto en la cubierta al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad.

Durante las 3 h. 50 m. que ha durado el combate se han hecho 47 tiros con los cañones de a 300, y 500 tiros de rifle.

Terminado en el puerto de Iquique el salvamento de los náufragos y con ellos a bordo, me dirigí en demanda de la *Independencia* que es-

taba a la vista en la punta denominada Gruesa, al sur de Iquique, con el intento de ayudarla al apresamiento de la *Covadonga*. Noté que ésta desde que se apercibió del movimiento del *Huáscar*, se alejó a toda fuerza con rumbo al sur a la vez que la *Independencia*, algo recostada a una banda, permanecía en el mismo sitio.

A medida que iba avanzando, pude claramente comprender que este último buque estaba varado y preferí continuar la persecusión de la *Covadonga* durante tres horas, hasta que convencido por la distancia de diez millas que próximamente me separaba de ella, de que no podría estrecharla antes de la puesta del sol, creí conveniente desistir del empeño y volver en auxilio de la *Independencia*.

Pude entonces apreciar que la pérdida de la fragata era total y mandé mis embarcaciones por la gente que había a su bordo, dando la orden de incendiar el buque.

Los detalles relativos a la pérdida de la fragata los encontrará V.E. en el parte adjunto del comandante de dicho buque. Este jefe con todos sus subordinados marchan en el *Chalaco* a ponerse a órdenes de V.E.

Regresé al puerto de Iquique y remití a tierra a los prisioneros a órdenes del señor general en jefe del ejército, a los heridos para su curación, y a los cadáveres para su sepultura.

Por considerarlo prudente me moví a la mar con el fin de pasar la noche sobre la máquina reconociendo las cercanías del puerto y avisté en la madrugada al transporte *Chalaco* que entraba a Pisagua. Me dirigí en demanda de él e impuesto de su comisión, le ordené viniese a cumplirla al puerto de Iquique por creerlo así más conveniente.

Actualmente me ocupo de hacer carbón tomándolo del *Chalaco*, de tierra y de una lancha perteneciente al enemigo, con el fin de continuar dando cumplimiento a las instrucciones de V.E.

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

Todo lo cual tengo el honor de elevar al conocimiento de V. E. para los fines a que haya lugar.

Dios guarde a Ud.

Miguel Grau

XII PARTE DEL COMANDANTE DE LA SEGUNDA DIVISION DE LA ESCUADRA, DON AURELIO GARCIA Y GARCIA, SOBRE LOS MOVIMIENTOS DE LA ESCUADRA PERUANA Y EL COMBATE DE IQUIQUE.

Comandancia General de la Segunda División de la Escuadra. A bordo del vapor *Oroya*, al ancla, Callao, mayo 25 de 1879.

Señor Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina.

Señor Ministro:

Cumpliendo órdenes directas que recibí de S.E. el Presidente, dispuse que se alistase para zarpar del Callao el 16 último este vapor, perteneciente a la división de mi mando, y como en ese mismo día debían embarcarse en él, como en efecto sucedió, S.E. el General Prado, Director de la Guerra, su Estado Mayor, Comisaría y gran número de jefes y oficiales del Ejército Nacional, algunos del de nuestra aliada la República de Bolivia, así como el Enviado Extraordinario y Secretario General de S.E. el Capitán General Daza, recibí también la orden de trasbordarme al *Oroya* como buque de la insignia, a fin de dirigir las operaciones del convoy que con los blindados *Huáscar* e *Independencia* y los trasportes *Chalaco* y *Limeña* íbamos a formar.

Después de acordar con los respectivos comandantes el orden de marcha y punto de reunión, dejamos todos los buques ya citados en la bahía del Callao a las 11 hs. 30 ms. p.m. del 16. Muy luego una espesa neblina nos ocultó completamente obligándonos a hacer contínuo uso de los pitos a vapor para apreciar las respectivas posiciones y evi-

tar colisiones. El tiempo continuó así hasta las 2 hs. p.m. del mismo día. Cuando despejó el horizonte, se hallaban todos los buques a la vista con excepción del *Chalaco*.

Poco después nos pusimos al habla y reconocimos un vapor alemán de la compañía Kosmos, que del Sur viajaba al Callao.

Defectos serios en las bombas alimenticias de las calderas de este buque, nos obligaron a tomar fondeadero a las 6 hs. p.m. en el canal Sur de las islas de Chincha, pues eran indispensables seis horas de parada a fin de corregir el mal que, según los partes reiterados del primer maquinista, se presentaba muy alarmante. Por señales comunicó a la *Independencia* para que las repitiese a los otros buques que continuasen su derrota esperándonos en Atico, y previniendo a la primera que aguardase durante seis horas al *Chalaco*, a la altura de San Gallán, con el objeto de instruirlo de lo ocurrido.

A la 1 h. a.m. del 18 dejamos el fondeadero de Chincha siguiendo la derrota acordada. Durante el día no tuvo lugar acontecimiento digno de mención especial.

Próximo a la Punta de Atico nos hallábamos a las 11 hs. p.m., y en tal altura fueron sucesivamente descubriéndose las luces y más tarde las inteligencias de cada buque del convoy, incluso el *Chalaco*, que se les había reunido; todos tomaron desde entonces, hacia el Sur, el rumbo de la capitana.

A las 2 hs. p.m. del 19 se avistó un vapor por la proa que, asestado y reconocido, resultó ser el ordinario de la línea británica del Pacífico que venía del Sur.

A las 5 hs. p.m. del mismo día fondeaban todos los buques del convoy en la rada de Mollendo, donde poco después recibió S.E. el general Prado las visitas del Prefecto de Arequipa y autoridades locales.

Al *Huáscar* e *Independencia* se dio orden de trasbordar carbón de los trasportes, lo que se efectuó mientras permanecíamos en el Puerto, que lo fue hasta las 11 hs. p.m., hora en que nuevamente zarpamos siguiendo nuestra derrota al Sur.

El *Limeña* recibió previamente instrucciones para dirigirse a Pacocha, como lo hizo al amanecer.

A las 2 hs. p.m., largábamos el ancla en la bahía de Arica: aquí S.E. el General Prado fue inmediatamente saludado por todas las autoridades, y en la noche recibió a bordo la visita muy cordial del Excmo. señor Capitán General don Hilarión Daza, Presidente de Bolivia, acompañado de su brillante Estado Mayor, que con ese objeto exclu-

sivo había venido desde Tacna, en tren especial, al saber por telégrafo el arribo de la escuadrilla.

Recorrida frecuentemente como lo está esta costa por el enemigo, fue empeño preferente, de parte de todos, el poner en tierra a la brevedad posible, los importantes y costosísimos cargamentos que cada trasporte conducía; y causa de muy grata satisfacción es para mí el poder comunicar a V.S. que, tres horas después de fondear, estaban en la lancha los cañones de grueso calibre, con sus pesadas cureñas, correderas y pertrechos que llevaba el *Oroya*; asimismo fueron desembarcados la valiosa comisaría, pólvora, municiones, armas y útiles de todo género para el servicio de campaña que, de este trasporte y del *Chalaco*, debían quedar en Arica.

El éxito de la expedición había sido completo.
Noticias recibidas en el tránsito y confirmadas al llegar a Arica nos impusieron de que los blindados chilenos, sus corbetas de fuerza y trasportes habían dejado Iquique hacía varios días, y que el bloqueo de este puerto se sostenía tan solo por los buques enemigos *Esmeralda, Covadonga* y otro cuyo nombre no se designaba. S.E. el General Director de la Guerra, reunió inmediatamente bajo su presidencia un consejo de guerra compuesto del Capitán de Navío don Miguel Grau, Comandante General de la Primera División, del que suscribe y del Capitán de Navío don Juan Guillermo Moore, Comandante de la *Independencia*. Por unanimidad quedó en él resuelto que los blindados *Huáscar* e *Independencia* tomasen de los trasportes todo el carbón posible hasta las 8 hs. p.m. y que a esta hora salieran para Iquique a fin de caer sobre el puerto al amanecer del 21 y batir a los buques chilenos allí estacionados. De las operaciones que se efectuaron y de sus resultados recibirá V.S. indudablemente el respectivo parte del jefe superior de la expedición, Capitán de Navío don Miguel Grau, a cuyas exclusivas órdenes y cargo marchó aquélla.

El día 21 lo pasó el *Oroya* en Arica continuando su descarga y procurando reparar los defectos notados en sus bombas alimenticias, los que cada vez que funcionaba la máquina aumentaban de proporción.

A pesar de estos serios acontecimientos se hizo lo posible para vencerlos, pues era urgente, según me lo había manifestado S.E. el Director de la Guerra, trasportar fuerzas a Pisagua. Al amanecer del 22 di la seguridad de poder verificar ese trasporte, e inmediatamente fue recibido a bordo el batallón boliviano Olañeta, fuerte de quinientas plazas.
Los Generales Prado y Daza, que vinieron a despedir dicha fuerza, quedaron vivamente complacidos de la instalación rápida que se les había dado a bordo; y en medio de los más entusiastas vivas y demostraciones patrióticas y de afecto de parte de todos, nos dejaron di-

chos jefes superiores a las 10 p.m., emprendiendo luego nuestra marcha.

A las 5 p.m. llegábamos sin el más leve accidente al puerto de Pisagua y dos horas después los veteranos de Olañeta se hallaban todos en tierra con sus armas, municiones y bagajes. Se hizo asimismo la descarga de los pertrechos y armas que traíamos para Pisagua, a los que agregué toda nuestra existencia de víveres de trasporte y más los de la dotación, para la que sólo se reservaron quince días.

La máquina continuó siendo materia de las más vivas preocupaciones, refiriéndome, para mayores detalles tanto en lo relativo a ella como a otros datos internos del buque, al parte que me ha elevado su comandante, capitán de navío don Toribio Raygada y que original adjunto a V.S.

En vista de estas circunstancias y cumpliendo las instrucciones del señor general director de la guerra, zarpé de Pisagua a las 9 hs. 30 ms. p.m. del mismo día, haciendo derrota para el Callao.

Aparte de los acontecimientos regulares de toda navegación, nada ocurrió en la travesía hasta ayer 24, en que a las 4 hs. p.m. y hallándonos a la altura del cabo de Nazca, se avistaron cinco buques a vapor por nuestra proa, en línea de frente y rumbo opuesto al que llevábamos. Reconocidos que fueron, resultaron ser el fuerte de la escuadra enemiga que hacía diligencias para acercarse a cruzarnos. Ordenes inmediatas para levantar vapor y desviar el rumbo primero al S. O., fueron comunicadas y prontamente ejecutadas, lo que permitió burlar los afanes de la escuadra chilena, cuya distancia aumentábamos con rapidez. A la puesta del sol volvimos a enmendar gradualmente nuestro rumbo de derrota, y con él, sin avistar otra vez esos buques, acabamos de fondear en el Callao, donde espero las órdenes de V.S.
No concluiré este oficio sin hacer notar a V.S. que el brillante éxito de la expedición que acaba de desempeñar este buque y que es la más importante realizada desde que se inició la campaña actual, se debe a la contracción, vigilancia y esmero desplegados por los dignos jefes, oficiales y dotación que tripula este buque, siempre celosos y activísimos en el cumplimiento de las órdenes dadas.

Que así lo estime S.E. el Vice-Presidente encargado del mando supremo, a cuyo conocimiento ruego a V.S. haga llegar estos hechos, es el justo deseo que me acompaña al cumplir con el deber de dar cuenta de ocurrencias tan variadas y notables.

Dios guarde a V.S.

Aurelio García y García

XIII INFORMACIONES DE JOSE RODOLFO DEL CAMPO, CORRESPONSAL DE GUERRA DE "EL COMERCIO" DE LIMA, SOBRE EL COMBATE DE IQUIQUE

COMBATE DE LA "INDEPENDENCIA" CON LA "COVADONGA"

IQUIQUE,
22 DE MAYO
DE 1879.

SS. EE.,

Un acontecimiento por demás fatal, ha venido a turbar el espíritu de nuestra Marina de Guerra.

La pérdida total de la fragata *Independencia*, si bien es cierto que ha contristado los ánimos de nuestros valerosos marinos, también es verdad que este revés, debido a la fatalidad, ha servido para retemplar el corazón que ansía derramar su sangre en holocausto de los más sagrados deberes para con la Patria.

Harto sensible ha sido, ciertamente, la pérdida de una de nuestras más poderosas naves de guerra; pero nos queda la esperanza de poder contrarrestar a las fuerzas enemigas y obtener el triunfo que estamos llamados a alcanzar porque defendemos el honor patrio, infamemente mancillado, y porque nos asiste la justicia de nuestra causa.

Testigo presencial de cuanto ha acontecido a bordo del blindado *In-*

dependencia desde nuestra salida del Callao, paso a hacer una relación exacta y detallada del combate naval habido entre la Primera División de nuestra Escuadra, compuesta del monitor *Huáscar* y la fragata *Independencia*, con los buques chilenos corbeta *Esmeralda*, su Comandante el Capitán de Fragata don Arturo Prat, y goleta *Covadonga*, su Comandante el Capitán de Fragata don Carlos Condell.

El martes 20, a las 8 p.m., cumpliendo órdenes superiores, abandonamos el fondeadero de Arica con rumbo a Iquique para batir a los buques chilenos que se encontraban bloqueando el puerto.

Siguiendo las aguas de la capitana, monitor *Huáscar*, llegamos al puerto de Pisagua a las 3 de la mañana, donde tuvo que parar su máquina la *Independencia* para esperar al *Huáscar* que había entrado al puerto en demanda de datos oficiales sobre la situación de los buques enemigos.

A las 4 de la mañana seguimos nuestro rumbo a Iquique forzando el andar para dar alcance al *Huáscar* que nos había adelantado, pues, por la obscuridad de la noche, no lo habíamos visto cuando salió de Pisagua.

A las 8 a.m. del día siguiente, esto es, el miércoles 21, avistamos el puerto de Iquique y tres buques pegados a la costa que hacían vapor. Reconocidos éstos, resultaron ser los buques de guerra chilenos *Esmeralda* y *Covadonga* y el transporte *Lamar*.

El *Huáscar*, que iba adelante, ocupó la parte sur del puerto, mientras la *Independencia*, navegando a toda fuerza, impedía la retirada hacia el Norte.

Cuando la *Covadonga* nos divisó, quiso huir a toda fuerza de máquina, pero regresó poco después para hacer señales a la *Esmeralda* y al *Lamar*, los que inmediatamente se pusieron en movimiento con rumbo al Sur.

Fueron estrechándose las distancias hasta que el *Huáscar*, que se encontraba ya a tiro de cañón, afianzó su pabellón con un tiro en blanco.

El transporte *Lamar* se puso en fuga con rumbo al Sur, arriando su pabellón chileno e izando el norteamericano.

La *Independencia*, cerca ya de la *Esmeralda*, rompió los fuegos con su cañón de proa, descargando enseguida su costado de babor. En ese momento y como la *Covadonga*, que había empeñado combate con el *Huáscar*, tratase de escapar por haber parado el monitor su máquina para recibir al Capitán del Puerto y al Corresponsal de "El Comer-

cio" de Lima en Iquique, la perseguimos para cortarle la retirada. Entonces, el *Huáscar* batía a la *Esmeralda* y la *Independencia* a la *Covadonga*.

Pronto perdimos de vista al *Huáscar* porque la *Independencia* perseguía a la *Covadonga* que se dirigía barajando las puntas de la costa en dirección a la caleta de Cavanches.

La *Covadonga* se llamaba siempre a tierra, para resguardarse entre las rocas, y la *Independencia* hacía los mismos movimientos para que no se le escapara, acercándose cuando lo permitía el fondo de las caletas.

El Comandante de la *Independencia*, Capitán de Navío Juan G. Moore, con una serenidad y valor notables, dirigía desde el puente el gobierno de su buque en el fragor del fuego; pues no quiso bajar a la torre de combate que era su puesto, ni cuando se hacía tan repetido el fuego mortífero de las ametralladoras y rifleros de la *Covadonga* que barría la cubierta superior del buque. El comandante siguió impávido en su puesto a pesar de que sus subordinados le pedían que pasara a la torre.

Al segundo disparo se desmontó el cañón Parrot, de popa, quedando inutilizado por completo y vendida la popa que no podía defenderse sino con los cañones de su batería.

A los pocos instantes cayó sobre la cubierta una bomba que destrozó la escotilla de la máquina e hirió con una astilla al valiente tercer jefe del buque, Capitán de Corbeta don Ruperto Gutiérrez, quien, a pesar de esto y sin cuidarse de la sangre que le bañaba el rostro, entusiasmaba a la tripulación con vivas al Perú y pedía volver a su puesto.

Felizmente, no han sido graves las heridas de este distinguido jefe. A consecuencia de este desgraciado lance, bajó a reemplazarlo en el mando de la batería el Capitán de Fragata don José Sánchez Lagomarsino, quien, hasta ese momento, había estado en el puente al lado del Comandante, desafiando con su pecho las balas del enemigo.

Por momentos iba estrechándose la distancia de los combatientes y estábamos ya a tan corta distancia, un buque de otro, que comenzó el fuego con las ametralladoras de las cofas y los rifles.

Las balas de cañón caídas hasta ese momento en la *Independencia* fueron 8: la que rompió la escotilla de la máquina; otra en la batería de estribor; al lado del portalón, que mató al centinela, destrozó completamente un bote y astilló la batallola; dos en la obra muerta de la popa; y las otras en la dirección de la proa, las mismas que dividieron el puente del Comandante y cortaron la telera.

La chimenea de la máquina estaba acribillada por balas de ametralladora y de rifle; tenía más de cien tiros. El casco del buque no había recibido sino dos tiros por el lado de babor, pero sin perforar el blindaje.

Como se hiciera ya demasiado largo el combate y era necesario terminarlo, el Comandante mandó bajar a toda la gente de sobre cubierta y alistarse para clavarle el espolón a la *Covadonga*.

El cañón Vavasseur de proa, al hacer su undécimo disparo, se había inutilizado.

Las desgracias personales hasta ese momento habían sido: dos sirvientes del primer cañón de popa del lado de babor, a cada uno de los cuales hubo que amputarles un brazo; el Subteniente de la Columna Constitución del Callao, don Luis Ballesteros, herido en el ojo izquierdo y en un brazo; y el 2° Cabo del cañón de proa, de la Columna Constitución, Manuel Carrillo, que murió en su puesto, despedazado por un casco de bomba.

Estrechada contra la costa la *Covadonga*, consideró el Comandante More que había llegado el instante preciso para usar del espolón; y lo intentó dos veces, pero no pudo conseguirlo porque no había agua suficiente para el calado del buque. Por tercera vez se emprendió esta operación; y cuando ya los sondajes repetidos marcaban más de 9 brazas a proa y otras tantas a popa, se dio orden de prepararse para el choque, y la *Independencia* marchó gallarda sobre el costado de estribor de la *Covadonga*, que ya no distaba sino unas pocas varas del blindado, hasta el extremo de que el pabellón chileno asomó sobre la proa.

Cuando el Comandante, para conservar la proa clara de la punta Sur de la ensenada y tomar al buque enemigo por la misma popa, mandó toda la caña a babor, los timoneles, los peores que teníamos, pues los tres mejores estaban ya fuera de combate, equivocaron la orden y giraron la rueda a babor. Notando el Comandante esta falta y comprendiendo que se acercaba demasiado a tierra, mandó dar atrás con toda fuerza; pero ya era tarde. Habíamos encallado junto a Punta Gruesa, a 12 millas al Sur de Iquique, frente a la caleta Molle (Norte de Tarapacá), en una roca que no estaba marcada en el plano, a 4 millas de la playa.

Era la 1 y 45 p.m.

La *Covadonga*, salvando milagrosamente del choque, pues no podía temer encallarse, llevando a su bordo al práctico inglés Stanley, pasó entre la roca y la costa.

Al oír la voz del Comandante que mandaba dar atrás con toda fuerza, se dejó sentir un estruendo horrible: el buque se detuvo bruscamente, como si una mano de hierro lo hubiera clavado en la roca. Fue tan fuerte el choque, que el oculto peñasco rasgó los fondos del buque y el agua se precipitó dentro de él con horrible ímpetu.

Las calderas se levantaron de su sitio incrustándose en la caja de humo de la chimenea. Las hornillas se apagaron llenando las baterías de humo y el buque se inclinó sobre el lado de estribor, salvando milagrosamente su tripulación de perecer abrasada por las llamas, merced a la presteza con que el inteligente y acreditado maquinista Wilkins abrió todas las válvulas para que escapara el vapor. Sólo entonces y para atender a la batería y máquina del buque bajó del puente el Comandante Moore, que con su yudante, el Teniente 2° Enrique Palacios, y el Teniente 1° Narciso García y García, había permanecido en él, haciendo fuego de revolver las tres veces que estuvimos a tiro de esta arma.

El buque enemigo, que estaba sobre nuestra misma proa, pasó a nuestro lado de estribor, que era hacia el cual se había tumbado la *Independencia*, y a boca de jarro nos hizo un nutrido fuego de ametralladoras y de rifle, causando la muerte del valiente Alférez de Fragata Guillermo García y García, uno de los más inteligentes oficiales de nuestra Marina.

Al inclinarse la *Independencia* al lado de estribor, el agua entraba a torrentes por los portalones.

Nuestros bravos astilleros seguían entretanto haciendo fuego a la voz de ¡Viva el Perú! hasta que el agua cubrió las piezas. Entonces, subieron a la cubierta y de allí y de las cofas continuaron haciendo tiros de ametralladoras y de rifle hasta agotar completamente sus municiones.

Como esperábamos de un momento a otro que nuestros enemigos nos abordaran, lo que parecían dispuestos a intentar, se dispuso que se inutilizaran los cañones y se arrojaron al agua las armas de fuego, conservando todos las armas blancas y los oficiales sus revólveres.

Viendo que el buque se hundía, parte de la tripulación comenzó a arrojarse al agua, ahogándose algunos marineros. Ya se hizo necesario, puesto que se había retirado el enemigo bastante averiado, y el agua subía sobre la cubierta, que se arriaran las embarcaciones, colocando primero en ellas a todos los heridos a cargo de un oficial y dos guardiamarinas, para que los dejaran en tierra y regresaran por los otros heridos y tripulantes; pero, desgraciadamente, los botes se hicieron pedazos al llegar a la playa en las terribles rompientes.

No quedaban, pues, en la fragata sino los oficiales y muy pocos individuos de la tripulación que, junto con este Corresponsal, habíamos decidido desembarcarnos con el Comandante y sólo después de haber prendido fuego al buque.

Estos oficiales eran: el Teniente 1° Pedro Gárezon; id. Melchor Ulloa; Teniente 2° Alfredo de la Haza; Alférez de Fragata Ricardo Herrera; Guardiamarina Carlos Eléspuru; doctor Enrique Basadre; el Primer Ingeniero Tomás Wilkins, su 2° y algunos fogoneros.

No olvidaré mencionar que, cuando encalló el buque, el Comandante Moore dio orden de que se prendiera fuego a la santabárbara, orden que fue secundada por el Comandante Sánchez Lagomarsino y entonces el oficial encargado de la santabárbara Alférez de Fragata don Carlos Bondi, bajó a cumplir el mandato de su jefe, pero le fue imposible hacerlo porque en ese momento una inmensa ola entró por los portalones de la batería e inundó la santabárbara, llenando de agua los pañoles hasta la escotilla.

Resignados con nuestra suerte esperábamos tranquilos que regresara de tierra alguna embarcación para desembarcarnos, cuando divisamos al *Huáscar* que venía de echar a pique a la *Esmeralda* y que perseguía a la *Covadonga.*

Alguien indicó que debían hacerse señales al *Huáscar* pidiéndole auxilios pero el Comandante Moore se opuso a ello manifestando que el *Huáscar* debía continuar persiguiendo a la *Covadonga* y que después pensaríamos en salvarnos. Así se hizo, en efecto. El *Huáscar* nos reconoció y envió en nuestro socorro un bote, en el que venía el 2° Comandante, don Ezequiel Otoya, a quien se le refirió todo lo que había sucedido; y entonces en su falúa condujo a los dos últimos heridos que aún había a bordo y a una parte de la tripulación, ofreciendo mandarnos otros botes. Así lo hizo y en el último de éstos se embarcaron el Comandante Moore y los oficiales arriba mencionados.

A nuestra partida de a bordo incendiamos el buque a proa y popa, y poco después las llamas devoraban a la desgraciada fragata que había tenido un fin tan inesperado y trágico.

No concluiré esta correspondencia sin manifestar el digno comportamiento de todos los jefes, oficiales y tripulación del buque, que han hecho gala de gran tranquilidad y valor.

Todos en su puesto, no lo abandonaron hasta el último instante.

El 2° Comandante, Capitán de Fragata don Eugenio Raygada, recorría constantemente el buque, dictando órdenes y aún haciendo por

sí mismo disparos con los cañones de las baterías.

Me abstengo de hacer comentarios porque cualquiera apreciación sería pálida al lado de la desgracia que hoy lamentamos todos los peruanos.

Desgarradores han sido los cuadros que he presenciado.

No espero, SS. EE., presenciar una escena más terrible.

Me encuentro a bordo del *Chalaco* y probablemente iré al Callao en el primer vapor que se presente.

J. R. C.

("El Comercio", Lima, 29 de mayo de 1879).

COMBATE DEL "HUASCAR" CON LA "ESMERALDA"

IQUIQUE
22 DE MAYO
DE 1879.

SS. EE.,

Por oficiales del *Huáscar*, a cuyo bordo pasé después del desastre de la *Independencia*, he tenido conocimiento, aunque no tan detallado como lo habría deseado, del combate habido entre el monitor y la corbeta *Esmeralda*.

Nuestros dos buques de guerra salieron juntos de Arica a Pisagua, donde entró el *Huáscar*, esperándolo afuera del puerto la *Independencia* por las razones expresadas al narrar el combate con la *Covadonga*.

Llegaron a Iquique a las 8 a.m. y comenzó el combate a las 8 y 20 a.m. El monitor afianzó su pabellón con un cañonazo de a 300 en blanco.

El número de tiros hechos por el monitor fue de 18, todos de bomba. Uno de ellos estalló en la primera cámara de la *Esmeralda*; otro, en la segunda; otro, en el sollado, produciendo un incendio; una cuarta bomba penetró en la máquina matando a todos los maquinistas y fogoneros.

La *Esmeralda* recibió también tres espolonazos: uno en la proa, otro en la popa y el tercero en el centro, acompañado este último de dos

bombas de a 300.

Al chocar el monitor con el buque enemigo por tercera vez, cayeron sobre cubierta el Comandante Prat siguiéndolo el Teniente Serrano y dos marineros, que fueron recibidos con un nutrido fuego de fusilería, quedando muerto el Comandante Prat de un hachazo en la cabeza y mortalmente herido el Teniente Serrano, que dejó de existir una hora después.

En este momento también fue herido de muerte el Teniente 2° de nuestra Armada, don Jorge Velarde, que ocupaba valientemente su puesto como oficial de señales al pie de la torre del Comandante, herido por tres balas de revólver.

El tiempo transcurrido entre el último espolonazo del *Huáscar* y la desaparición completa de la corbeta *Esmeralda* bajo las aguas, fue de cortos instantes, apareciendo enseguida muchos náufragos asidos a trozos del buque.

Se arriaron inmediatamente los botes del *Huáscar* y se recogió a los individuos que constan en la relación adjunta, los cuales fueron mandados a tierra, donde se hallan presos.

Casi todos estaban desnudos y fue preciso darles ropa a bordo. Se les trató, como debía esperarse, con la mayor benevolencia.

La *Esmeralda*, lo mismo que la *Covadonga*, trataron durante el combate de acercarse lo más posible a la playa, con el objeto de que nuestros proyectiles cayeran sobre la población y de que encallara el *Huáscar*. Felizmente, el poco calado del monitor y el conocimiento bastante exacto que tiene de la bahía el Capitán de Puerto, impidieron este accidente. También obligó mucho a la *Esmeralda* a retirarse de la playa, el fuego que desde allí le hacían nuestras tropas con sus rifles y cañones de campaña.

Los fuegos de los chilenos eran bastante certeros: uno de los proyectiles atravesó la obra muerta del *Huáscar* hacia la popa y otro dio en el blindaje; uno de éstos cayó en el borde mismo del portalón de la torre y un casco de bomba hirió ligeramente, en la pierna izquierda, al 3er. jefe, Capitán de Fragata don Ramón Freire.

Los enemigos hacían un nutrido fuego de ametralladoras y de rifle, pues la corbeta tenía cubierta sus vergas con marinería, y arrojaban también, cuando estaban cerca, bombas de mano. La chimenea del monitor recibió 52 tiros de rifle y ametralladora.

El combate terminó a las 12 del día.

Después, el *Huáscar* se dirigió en busca de la *Independencia* y habiendo visto a la *Covadonga* que huía a lo lejos, trató de perseguirla; más, viendo entonces que la *Independencia* estaba encallada, fue en su auxilio.

Lo demás que sucedió lo tengo consignado en el parte de esta correspondencia, relativo a la *Independencia.*

La *Esmeralda* estaba armada con 14 cañones Armstrong de a 40. Tenía de tripulación y guarnición 210 hombres.

Cuando los prisioneros de la *Esmeralda* estuvieron a bordo del *Huáscar*, su Comandante, el Teniente Uribe, les dijo: "Muchachos, ese pabellón bicolor que veis (señalando la bandera peruana) es de un país hospitalario. ¡Viva el Perú!"

Este viva fue contestado por todos los prisioneros, que inmediatamente después fraternizaron con sus vencedores, con aquella franqueza tan natural en los marinos.

J. R. C.

("El Comercio", Lima, 29 de mayo de 1879).

XIV INFORMACIONES DE JULIO O. REYES, CORRESPONSAL A BORDO DEL "HUASCAR" DE LA "OPINION NACIONAL" DE LIMA, SOBRE EL COMBATE DE IQUIQUE

Como el Comandante Grau comprendiera la necesidad de salir cuanto antes con rumbo a Iquique, lo hizo así, saliendo quince minutos después de nuestra llegada y sin aguardar la contestación del telegrama que envió a Iquique y que decía así:

Pisagua, mayo 21, a las 4 h. 30 m.

Al Prefecto de Tarapacá.
Urge que me conteste inmediatamente.
¿Cuántos buques enemigos hay en Iquique?
¿Cómo se llaman?
¿Cuándo, cómo y en qué dirección salieron los demás?

En los cerros de Pisagua distínguense algunas luces de nuestros diversos campamentos.

ANTES DEL COMBATE

Son las 6 de la mañana menos 25 minutos, señor Director, y reina a bordo grande excitación.

El comandante sobre la cubierta dirige la palabra con enérgico entu-

siasmo a la dotación formada en dos filas; sus sencillos pensamientos, impregnados de verdadero patriotismo, conmueven y entusiasman a sus subordinados.

Un solo sentimiento, una sola idea los domina: la defensa de la patria.

Los recuerdos de los actos vandálicos practicados en nuestros indefensos puertos por los enemigos, retemplan los espíritus y algo de majestuoso y solemne se nota en los que escuchan con atención la corta pero valiente proclama del comandante.

¡Tripulantes del "Huáscar"! les dijo al concluir: *ha llegado la hora de castigar al enemigo de la patria y espero que lo sabréis hacer cosechando nuevos laureles y nuevas glorias dignas de brillar al lado de Junín, Ayacucho, Abtao y 2 de Mayo. ¡Viva el Perú!*

Los jefes, oficiales, tripulantes y guarnición repitieron las últimas palabras con febril entusiasmo, agregando:

¡Viva el Comandante del Huáscar!

La banda de guerra toca por un instante Diana y en seguida se deja oír el terrible toque de zafarrancho de combate, volando todos a sus respectivos puestos.

Impotente es nuestra pluma, señor Director, para poder describir el cuadro que ofrecía en este momento el *Huáscar*.

Los oficiales, marineros, grumetes, soldados, todos en fin, hasta los guardia-marinas de 15 a 16 años, casi niños, se abrazaban llenos de entusiasmo y corrían a sus puestos con una entereza espartana.

FRENTE A IQUIQUE

Son las ocho del día.

La población se presenta a nuestra vista, envuelta aún en las brumas de la mañana que los tibios rayos del sol principian a disipar paulatinamente.

Los muelles, balcones, azoteas y colinas inmediatas se encuentran cubiertos de multitud de personas que ansían contemplar el combate. Sus corazones laten de entusiasmo al ver las naves de la patria que vienen a hundir o poner en fuga a los que cobardemente se han ensañado sobre su indefensa población. Con su mirada, con su aliento, parece que quisieran animarnos, y se creerían muy felices ocupando un puesto a nuestro lado.

La bandera que por más de un mes ha proyectado su fatídica sombra en sus playas, ha retemplado sus patrióticos sentimientos, y tienen razón.

Fijémonos en los enemigos.

La Corbeta *Esmeralda*, fuerte de 10 cañones de Armstrong rayados, 2 colisas de 150 y una ametralladora en cada una de las cofas de los dos primeros palos, muy pegada a la playa y hacia el lado Norte, permanece sobre su máquina arrojando por su chimenea una inmensa columna de humo, mientras que la *Covadonga*, con su casco pintado de plomo, trata de escapar hacia el Sur, y el trasporte *Lamar* enarbola la bandera americana.

La *Independencia* que hasta media noche viajaba a nuestra cuadra, aun no llega y tardará lo menos un cuarto de hora. Su demora causa profunda impaciencia, y los minutos pasan sin que venga a ocupar su puesto.

El Comandante Grau, desde su puente, sigue con los anteojos los menores movimientos del enemigo, dirige con ansiedad sus miradas hacia Iquique que pronto presenciará, indudablemente, terribles escenas.

A su derecha está el capitán de fragata señor Melitón Carvajal, Secretario de la División Naval, y a su izquierda el ayudante del Comandante, Teniente 1° Diego Ferré; sobre la cubierta de popa los Capitanes de Navío Exequiel Otoya, 2° Comandante del buque, y Enrique Carreño, Mayor de Ordenes de la División; el oficial de señales y derrota, Teniente 2° Jorge Velarde y su ayudante el guardia-marina Grimaldo Villavicencio.

Bajo de esta misma cubierta se encuentra el Capitán de la guarnición Mariano Bustamante, con sus subordinados, mientras que los señores Antonio Cucalón y Francisco Retes, son colocados por el Teniente Ferré al lado de la ametralladora, para que la manejasen.

Bajo de la cubierta pasa algo parecido.

El Teniente 1° Pedro Rodríguez Salazar tiene a su cargo el timón de combate, y por ayudante al guardia-marina Carlos B. Tizón; el Teniente 2° Carlos Heros con los guardia-marinas Federico Sotomayor y Manuel Elías Bonnemaison, las cigüeñas de la torre de combate; el Teniente 2° José Melitón Rodríguez con las cigüeñas, para elevar los proyectiles, en unión de Juan Alfaro, contador del buque, y los guardia-marinas Daniel S. Rivera y Bruno Bueno, respectivamente, a cargo del callejón de combate y ayudante del 2° comandante.

En la cámara de oficiales, los médicos doctores Santiago Távara y Felipe Rotalde, y el practicante de último año de medicina José Ignacio Canales, el farmacéutico José Flores, ayudante del detall Alberto Huertas, los mayordomos, maestros de víveres y mozos de cámara.

Sobre la mesa están acopiadas hilas, vendas, medicinas, instrumentos y luces, parecía aquello un anfiteatro de hospital.

Su aspecto es imponente.

La torre es mandada por el Capitán de Fragata Ramón Freire, el cañón de la derecha por el Teniente 2° Gervasio Santillana, y el de la izquierda por el de igual clase Fermín Diez Canseco.

Como el corresponsal, servidor de ustedes, tenía también que prestar sus servicios a la patria y al diario, en los ratos que no permanecía en la cubierta estaba en la torre o en cualquiera de las otras secciones del buque.

COMBATE DEL "HUASCAR"

Eran las 8 h. y 20 a.m.

A dos mil y tantos metros estábamos de los buques enemigos, cuando afirmamos nuestro pabellón con un cañonazo de la torre.

La *Esmeralda* nos presentaba entonces su lado de babor y el proyectil pasó por alto, cayendo al Norte de la ciudad, en la *pampa*.

Demoró mucho para contestarnos y se pegaba demasiado a la playa, defendiéndose con la población, pues calculaba que el *Huáscar* por temor de producir allí grandes daños, se abstendría de hacer fuego y así pasaba efectivamente; comprendiendo esto los de tierra, les hicieron 72 tiros de cañón, del calibre de 9, de la batería que comanda el Capitán Graduado Francisco Pastrana y les hicieron 3 muertos, obligándolos así al combate con nosotros.

Poco después llegó la *Independencia*, a la que veinte minutos antes le habíamos puesto las señales de: *prepárense para el combate*, y después: *rompan sus fuegos*; y así lo hizo en efecto, dirigiendo sus fuegos al *Covadonga* que huyó después hacia el Sur.

Como el *Huáscar* no tiene sino dos cañones y de muy grueso calibre, por cada uno de los disparos que hacíamos, nos contestaba la *Esmeralda* con todo su costado, enfilándose en seguida o viraba para descargarnos su costado contrario o ya se precipitaba hacia la playa.

Viéndose preparado para el combate, el *Lamar* aprovechó la oportunidad y huyó con rumbo al Sur.

Los tiros del *Huáscar* por estar en la boca del puerto y con la mar un poco gruesa, no eran al principio muy certeros, pues nos llevaba ventaja en su posición, por estar muy adentro de la bahía.

Una vez empeñada la lucha, preciso es confesar, que los enemigos se portaron con valor y con pericia.

Sus primeros tiros pasaban por nuestra popa y muy elevadamente, pero poco a poco fueron rectificando sus punterías, de tal modo, que al último hacían fuegos muy certeros pero siempre allegándonos hacia la playa con intenciones tal vez de que nos varásemos.

El Comandante Grau, con un valor y una serenidad admirable, dirigía su nave con singular pericia, sin que las descargas que hacía el enemigo por baterías lo hicieran abandonar el puente.

Cada uno de los tiros de nuestra torre era saludado con entusiastas vivas al Perú, al *Huáscar* y su comandante, y salían casi todos los oficiales a ver de cubierta las peripecias del combate, pues los cubichetes de las escalas estaban a medio cerrar.

Desde el comandante al último grumete se han portado con singular denuedo; sólo quien haya estado a bordo puede apreciar los rasgos de valor de nuestros esforzados marinos.

En el *Huáscar* han cumplido todos con su deber, es lo que podemos decir en honor a la verdad.

El número de proyectiles que nos han arrojado los enemigos es crecidísimo, de tal modo que no pudimos llevar cuenta. Fuera de sus cañones de batería, colisas y ametralladoras de cofas, la guarnición y marinería, en los instantes en que estábamos completamente unidos por los costados, nos hacían nutrido fuego de fusilería y hasta de revólver. Los tiros eran a boca de jarro, de tal manera que en la torre se ven las huellas de los fogonazos.

Además, nos lanzaban bombas de mano.

En una palabra, han peleado con desesperación y han estado convenientemente preparados, pues no faltaba en el buque enemigo ninguno de los últimos inventos de la guerra.

Las averías que nos han hecho son casi insignificantes.

La obra muerta (de madera) ha sacado tres o cuatro tiros de balas de cañón y de rifles muchos.

Nuestra torre sólo hizo 15 tiros.

Sin embargo de que el *Huáscar* hubiera podido dar cuenta desde el principio de la corbeta, el Comandante Grau se abstuvo muy a su pesar de hacerlo, porque se le hizo creer que los chilenos tenían tendida en la bahía una red de torpedos y que el buque enemigo nos obligaba al combate hacia ese lado para hacerlo volar, y era exponer al monitor.

El capitán del puerto de Iquique, Capitán de Corbeta señor Salomé Porras, que recién el combate se vino de tierra en un bote, fue quien comunicó al señor Comandante Grau la alarmante noticia de los torpedos.

Como viera el Comandante Grau que era conveniente terminar el combate, resolvió hacer uso del espolón y ordenó entonces que los de cubierta bajasen y se cerraran las escotillas.

Los señores capitanes de navío Enrique Carreño, Exequiel Otoya, 2° del buque, el capitán de guarnición, señor Mariano Bustamante y Retes y Cucalón que manejaban la ametralladora, como asimismo varios otros oficiales que salían a presenciar el combate en la cubierta y el aspirante Grimaldo Villavicencio, bajaron, no así el oficial de señales y derrota, señor Jorge Velarde, que con un valor y serenidad digna de un valiente, permaneció en su puesto, sin embargo de las reiteradas órdenes que le comunicó el señor comandante.

Mientras que el *Huáscar* se mantenía fuera de la línea de torpedos, hizo los diez primeros tiros, y los 5 restantes en el intérvalo de los tres espolonazos.

Los dos primeros fueron sólo con la velocidad de ocho millas, y el último de diez. De éstos, el primero fue en la parte de popa, que se la hundió; el 2° lo defendió la *Esmeralda* con su proa, pues la presentó, y el tercero, en el centro de su costado de estribor, junto con dos cañonazos de a 300.

Este fue el golpe decisivo.

El buque se abrió en dos partes, levantó excesivamente su popa, y se hundió instantáneamente.

El cuadro que se presentó entonces a nuestra vista fue terrible, desgarrador, casi parecía un sueño.

Desapareció súbitamente el buque y sólo vimos en las aguas a sus tripulantes asidos a los fragmentos de madera.

Aquello, a pesar de ser un triunfo para nosotros, nos causó una impresión profundísima.

Casi a la par del hundimiento de la nave, corrimos a popa, soltando los salva-vidas y arriamos las embarcaciones menores, que muchas de ellas estaban averiadas.

Todos fueron salvados por la precipitación de enviar de a bordo las embarcaciones, y los que no vinieron a bordo fue porque habían muerto, pues nadie llegó a tierra ni a las otras embarcaciones. A tierra no pudo ir ninguno por la distancia.

Al llegar los soldados a nuestro costado gritaron: *"¡Bravo Comandante Grau! ¡Vivan los valientes e hidalgos peruanos!"* a lo que les contestaron la oficialidad y tripulantes: *"Bravos valientes chilenos de la Esmeralda: no hacemos sino cumplir con nuestro deber!"*

Una vez a bordo se les dio a jefes, oficiales, y en general a todos, vestidos de marineros que eran los únicos que habían en el buque, y se les atendió lo mejor posible.

No se les pudo dar alimentos porque hacía 10 horas que no los tomábamos por motivo del combate.

PORMENORES E INCIDENTES

Entre los varios tiros que recibió la *Esmeralda*, le entró uno en la primera cámara, otro en la segunda y otro en el sollado, que ocasionó incendio y los obligó a paralizar sus fuegos por largo tiempo.

Los estragos que hiciera fueron extraordinarios.

Una de las bombas, que penetró en su máquina, mató a todos los maquinistas e ingenieros.

Era tan crecido a bordo de la corbeta el número de heridos, que según nos dijeron los mismos médicos del buque, les daban cloral para adormecerlos, pues no podían atender a todos.

Varios fragmentos de bomba hirieron la pierna derecha del comandante de la torre, capitán de fragata señor Ramón Freire, pero no de gravedad. Los cascos entraron por una de las portas de la torre.

El capitán de fragata señor Melitón Carvajal, secretario de la coman-

dancia de la división, ocupó el puesto del señor Freire.

Durante las primeras horas de combate, había permanecido con gran serenidad en el puente, al lado del comandante.

El oficial de señales, teniente 2° don Jorge Velarde, que estaba cerca de la torre del comandante, recibió tres balazos al tiempo de dar el monitor el segundo espolonazo a la *Esmeralda*. Uno tenía en la pierna derecha, otro en el brazo y el tercero en los pulmones.

Se le condujo en brazos de sus compañeros, quienes lo estimaban en alto grado, al hospital de sangre que estaba en la segunda cámara, donde los médicos agotaron los recursos de la ciencia para salvarlo, pero todo fue inútil.

Duró más de dos horas.

Hubo un instante que, después de curársele las heridas, exclamó: "¿Se han hundido ya esos miserables?" y al contestársele que faltaba poco, agregó: "Déjenme ir a mi puesto, al lado del comandante: ya estoy bueno para combatir a esos cobardes!"

Velarde era un marino joven, inteligente, laborioso y digno; era la esperanza de nuestra escuadra y murió como un héroe.

Paz en su tumba, y derramemos una lágrima a su memoria.

El Comandante Grau lo estimaba tanto, que no se le comunicó nada sino mucho después que había muerto.

El comandante de la *Esmeralda* señor Prat, fue al que la prensa de Buenos Aires, ignoramos si justa o injustamente, acusó de espía cuando el conflicto chileno-argentino.

Varios papeles se le han encontrado en su bolsillo respecto a ese conflicto.

Se cree que las balas de las ametralladoras de las cofas del enemigo, fueron las que hirieron a Velarde, o bien la guarnición, porque la herida de la pierna era de bala de Comblain.

El combate principió a las ocho y media del día y concluyó a las 12.10, esto es, 3 horas 40 minutos.

Después de pegar los golpes de espolón se unían los buques por sus costados, y la *Esmeralda* nos descargaba sus baterías a boca de jarro.

Esto, unido a las bombas de mano, ametralladoras y tiros de rifle, asimilaba a un castillo de fuegos artificiales al incendiarse.

Al tercer espolonazo cayeron de la *Esmeralda* sobre la cubierta del *Huáscar*, por la cara de popa de la torre, el comandante de la *Esmeralda* señor Prat, el teniente 1° Serrano, un sargento 1° de la guarnición, un soldado y uno o dos marineros, con el objeto de abordarlo.

El comandante recibió un balazo en la frente y un hachazo y murió casi instantáneamente, lo mismo que el soldado y marinero, quedando herido en el estómago el teniente Serrano, un marinero y el sargento de la guarnición.

Este oficial Serrano, a pesar de los esfuerzos de los médicos, no se le pudo salvar.

"Sálveme usted por Dios que tengo hijos" –le decía al Dr. Távara; pero todo fue inútil: las heridas que recibió en el estómago eran mortales.

Según lo que nos refirió el segundo comandante de la *Esmeralda* señor Uribe, su buque tenía 203 tripulantes, inclusive la guarnición. De éstos han salvado 47, luego han perecido 156.

El *Huáscar* no tiene que lamenar sino la irreparable pérdida del teniente Velarde.

Los heridos son pocos; ninguno de ellos es de gravedad.

Recién el combate, encontrábamos con el teniente 1° don Pedro Rodríguez Salazar, por el lado de estribor, y por el de babor, al pié de la ametralladora, el capitán de la guarnición don Mariano Bustamante y los señores Retes y Cucalón, cuando dando una bomba un rebote por babor y pasando por alto, nos bañó completamente de agua, atravesando al mismo tiempo muy cerca de los capitanes de navío Exequiel Otoya y Enrique Carreño y del teniente 2° Velarde y guardia-marina Villavicencio que estaban en la cubierta de popa formando un grupo. Al sentirse bañado el teniente Rodríguez Salazar, desenvainó súbitamente la espada dando un *¡viva el Perú!*

Al dar los espolonazos se cayó al agua, hecho pedazos, el busto que de Huáscar tenía en su proa el buque.

Durante los primeros tiros permanecían en el puente el Comandante Grau, su ayudante el teniente Diego Ferré y capitán de fragata señor Melitón Carvajal.

El comandante Freire y los tenientes segundos Canseco y Santillana, después de hacer sus tiros, asomábanse por los cubichetes o portas de la torre por la parte superior y sólo cuando una bomba rompió una de las de la izquierda, las cerraron.

En la base de la torre el teniente don Carlos Heros con los guardiamarinas y el otro teniente señor Melitón Rodríguez, trabajaban con empeño y entusiasmo en hacer conducir los proyectiles.

No contentos con esto, personalmente y en carretillas los llevaban en medio de gran entusiasmo.

Los ayudaba con grande animación el señor Alfaro, contador del buque, y que casi es víctima a consecuencia de un casco de bomba que estalló en el castillo de proa.

Una de las balas de cañón pasó tan cerca de la cabeza del 2° comandante del buque, que la corriente de aire le llevó la gorra.

Un casco de la bomba que penetró en la torre le hirió en el ojo izquierdo al artillero de preferencia Alvaro Trelles.

La *Esmeralda*, en el mismo instante en que se hundía, nos hizo fuego con uno de sus cañones de popa.

La confusión que reinaba en los últimos instantes a bordo de esa corbeta era grande.

Tenía grupos de guarnición en su proa y popa, y una de las veces que pasamos muy cerca de ella vimos a muchos de sus soldados con el rifle en mano, pero que contemplaban asombrados las troneras de la torre.

Los oficiales de la *Esmeralda* al hundirse su buque estaban ya desnudos, pues habían comprendido que el hundimiento era inevitable.

Una vez, después del primer espolonazo, intentaron los enemigos abordar el *Huáscar*, pero les fue imposible, a pesar de su mucha dotación.

Unos pocos soldados cayeron muertos a nuestra cubierta y otros al mar, a causa del fuego que les hizo nuestra guarnición y marinería por las portas de los cañones y cubichetes.

Los rifles de la guarnición chilena eran Comblain y el resto de su armamento como sus vestidos, lo mismo que los de los marineros, era de magnífica calidad.

De varios de los extranjeros marineros que tripulaban la *Esmeralda*, casi en su mayoría eran griegos.

Una de las bombas enemigas rompió la drisa de la bandera y cayó sobre cubierta, pero inmediatamente se la enarboló con otra nueva, sacando más de cinco balazos.

Durante lo más fuerte del combate, el señor Manuel Loayza, antiguo y respetable vecino de Iquique y jefe de uno de sus cuerpos de la guardia nacional, vino a bordo con otros valientes, entre ellos un caballero inglés, y entraron a prestar sus servicios en la torre. A bordo se aplaudió a estos caballeros.

En el primer bote que arribó de tierra, instantes después de terminado el combate, vinieron los corresponsales de la *Patria* y *El Comercio* que habían presenciado el combate de a bordo de un bote.

El capitán de la columna *Constitución*, de guarnición a bordo, señor Manuel Arellano, se portó muy bien durante el combate.

DESPUES DEL COMBATE

Terminado el combate, salimos en persecución del *Covadonga*, pero se encontraba ya a mucha distancia y tuvimos que regresar a prestar los auxilios a los náufragos de la blindada *Independencia*, que, como saben ya nuestros lectores, estaba varada en Punta Gruesa y cuyos datos damos al ocuparnos del combate de dicha nave.

Muy tarde zarpamos del lugar del siniestro, trayéndonos parte de los náufragos y dejando en Iquique a los prisioneros, heridos y muertos chilenos y zarpamos en la noche con rumbo afuera.

Jueves, mayo 22.– En la mañana de hoy estuvimos en Pisagua y después de permanecer ahí una media hora, zarpamos con destino a Iquique con el *Chalaco* que había llegado momentos antes de Arica.

Tres horas después llegamos a dicha rada y permanecimos hasta por la noche, recogiendo varios oficiales que por lo rápido del viaje y por no estar a bordo en el instante preciso de la partida los dejamos ahí.

Dos lanchas que tenían los chilenos con carbón han sido llevadas a tierra y después de sacar el combustible las han echado a pique.

Con bastante solemnidad fueron llevados hoy al cementerio de Iquique los restos mortales del señor Jorge Velarde. Se le enterró con to-

dos los honores del caso y asistieron varios de los oficiales del buque.

La blindada *Independencia* no llegó a quemarse del todo y aún existe cuatro de sus cañones pequeños y el Vavasseur sobre su cubierta.

Un italiano pescador pide que le den 500 soles y los lleva a Iquique.

Iquique, mayo 23.

Julio O. Reyes.

COMBATE DE LA "INDEPENDENCIA"

A bordo del *Huáscar*, navegando de Punta Gruesa a Iquique.

Mayo 21 de 1879.

Señor Director de "La Opinión Nacional".– Lima.

Señor Director:

Muy a la ligera y bajo las impresiones frescas todavía del combate que sostuvimos en la mañana de hoy, en la rada de Iquique, con la corbeta chilena *Esmeralda*, paso a darle una ligera relación del combate de la blindada *Independencia* con la corbeta chilena *Covadonga* y del desgraciado accidente de que fue víctima aquella.

Hela aquí:

La *Independencia*, durante el tiempo que permanecimos en Pisagua, avanzó hacia Iquique parando su máquina tres veces para aguardar nuestras señales y por esto no pudo llegar a este puerto en convoy con nosotros.

Tan pronto como llegó a Iquique, que eran las ocho y media de la mañana, y se puso al alcance del *Covadonga*, enarboló el pabellón afirmándolo con un cañonazo.

Hizo un primer disparo con el cañón de proa, sobre la *Covadonga*, que fue contestado por ésta.

Después de seis u ocho cañonazos se puso en fuga y en su persecución la *Independencia*, hasta frente a la caleta de Molle.

La *Covadonga* desde el principio se pegó a la costa y navegaba casi sobre las rompientes, merced a su poco calado, y obligando a la fragata en su persecución, llevándole siempre la delantera, de tal manera

que ésta sólo podía hacer fuego con su cañón de proa y los dos primeros de batería del lado de babor; pero habiéndose inutilizado el cañón de proa al 8° tiro, no pudo seguir el fuego sino con sus dos cañones del costado que eran los únicos que podían emplearse sobre el enemigo.

El cañón Parrott de la popa se desmontó al 2° tiro.

En este estado el comandante del buque creyó lo más conveniente, para terminar el combate, hacer uso del espolón y con este objeto enderezó la proa sobre el barco enemigo.

El sitio en que esto tenía lugar parecía favorable, pues las rompientes no se veían sino a cierta distancia, y se calculaba que había las suficientes brazas para el calado del buque.

Se dio la orden, y en el momento en que la proa de la *Independencia* distaba sólo unas cuantas varas del buque enemigo, la fragata chocó con una roca oculta bajo del agua, produciendo este choque el levantamiento inmediato de las calderas, la paralización de la máquina y la entrada de un torrente inmenso de agua, que inundó todo el buque, por el costado de estribor, hacia cuyo lado se había inclinado el buque; sin embargo, nuestros bravos marinos seguían haciendo fuego co el agua hasta la cintura, con los cañones de dicho lado de estribor a cuyo lado se había colocado en ese momento el enemigo.

La *Covadonga*, hábilmente manejaba y deseando vararse como intentó también la *Esmeralda*, pero sin perder por esto la esperanza de salvar, entraba y salía por las peñas con velocidad o barajando, como dicen los marinos.

Comprendiendo la impaciencia de los bravos tripulantes de la *Independencia*, que los perseguían con tenacidad, les tendieron esa red, en la que desgraciadamente cayeron por echar a pique al enemigo.

No abandonaron sus cañones sino cuando ya los cubría el agua completamente; entonces la gente subió a la cubierta y seguía haciendo fuego desde allí y desde la jarcias y cofas, con los rifles y las ametralladoras.

En el momento en que el agua había cubierto todas las baterías del buque, corrió la voz, con la velocidad del rayo, de que la fragata iba a rendirse.

El doctor Basadre acudió inmediatamente a donde el comandante diciéndole: *"por Dios, comandante, no arríe usted el pabellón; deje usted que nos hundan"*; a lo que contestó éste: *"Nadie ha mandado*

que se arríe el pabellón, que no lo arríen".

Perdido el buque e imposibilitada ya la gente para defenderlo, y sin que se pudiera hacer un solo tiro de arma alguna, los chilenos, pegados al costado de estribor, hicieron un vivo fuego de fusilería y metralla, causando en la tripulación inerme agrupada sobre la cubierta, terribles estragos.

Antes del encallamiento del buque, sólo había dos muertos y 5 heridos.

Terrible y significativo contraste, señor Director, pues, mientras en este buque [el *Huáscar*] se echaban botes para salvar a los náufragos de la *Esmeralda* perdiendo quizás un tiempo que hubiésemos aprovechado para hundir o capturar a la *Covadonga* que huía, la cañonera se ensañaba en nuestros indefensos compañeros de la *Independencia.* Esto no puede producir sino una justa indignación.

Pero continuemos: después que la *Covadonga* se hubo ensañado con el buque náufrago, se hizo a la mar, probablemente cuando se vio que se acercaba nuestro buque.

Deseando evitar que regresaran más tarde los chilenos, se dio orden en la *Independencia* de inutilizar cuanto armamento fuese pusible. Se echó al agua una de las ametralladoras, pudiéndose mandar la otra a tierra en un bote con varios heridos, parte de la oficialidad y tripulación. Se clavaron los cañones y se inutilizaron todas sus piezas.

Con el objeto de evitar que se ultrajara nuestro pabellón, el teniente 1° don Pedro Gárezon, el guardia-marina Carlos Eléspuru y el doctor Enrique Basadre, recogieron todas las banderas peruanas que pudieron encontrar, y enrollándolas con varias balas las echaron al océano.

Una vez convencidos de que los chilenos los abandonaban a su propia suerte, los náufragos decidieron desembarcar no obstante las terribles rompientes de la costa.

Con este objeto arriaron los botes que habían disponibles, embarcándose en los primeros a los heridos y el cadáver del valiente alférez de fragata don Guillermo García y García que recibió una bala de rifle cerca de la boca.

Los cadáveres chilenos fueron sepultados en el mar.

Por medio de estos botes, se pudo desembarcar a gran mayoría de la tripulación, partiendo en el último bote el 2° jefe del buque, capitán de fragata don Eugenio Raygada, el capitán de fragata don José Sán-

chez Lagomarsino y el tercer jefe del buque, capitán de corbeta Ruperto Gutiérrez, que estaba ligeramente herido en la cabeza, en la cara y en el brazo izquierdo.

No quedaban ya en el buque sino el primer comandante señor Juan G. Moore, los tenientes primeros señores Pedro Gárezon, Melchor Ulloa, teniente 2° Alfredo de la Haza, alférez de fragata Ricardo Herrera, guardia-marina Carlos Eléspuru, primer maquinista Tomás Wilkins, el señor José Rodolfo del Campo, corresponsal de nuestros colegas de "El Comercio", el doctor don Enrique Basadre y 20 hombres más, entre ellos el 2° maquinista que había jurado no dejar el buque sino en compañía del comandante y después de haberle prendido fuego.

Por causa que no conocemos, los botes de la *Independencia* que habían ido a tierra a dejar a los náufragos no regresaron; y sin nuestra llegada al lugar del siniestro, indudablemente hubieran perecido los que quedaban a bordo.

Cuando nosotros pasamos frente a la *Independencia* a larga distancia y en persecución de la *Covadonga* que apenas se veía en el horizonte, se propuso al comandante Moore que hiciera señales y él contestó: *más tarde; primero que persiga al enemigo.*

En las embarcaciones que les enviamos a nuestro regreso, pues no pudimos alcanzar al *Covadonga*, vinieron a bordo dos heridos que aún quedaban en la fragata, regresando, en el último bote, los oficiales antes mencionados, siendo las últimas personas que abandonaron la nave náufraga, el comandante señor Moore, el guardia-marina señor Eléspuru y el doctor Basadre, retirándose esta embarcación cuando las llamas rodeaban ya a la desgraciada fragata y estallaban, en lúgubres descargas, las bombas agrupadas sobre su cubierta.

Partía el corazón, señor Director, ver una fragata tan hermosa, tan fuerte y bien artillada, que principiaba a desempeñar en la actual campaña un importante papel, con su proa casi hundida en el océano, las olas rompiendo por su lado de estribor y entrando y saliendo el agua por las portas de la batería, mientras que un voracísimo fuego devoraba su popa.

Las siniestras llamas se reflejaban en la serie de arenosas colinas que desde Iquique se prolongan por ese lado, cuando llegaron a la cubierta de nuestro buque los bravos que momentos antes habían puesto en fuga a los enemigos.

Los jefes y oficiales del *Huáscar* los recibieron en sus brazos, profundamente conmovidos y sumidos en un solemne silencio.

Así concluyó, señor Director, la escena del encallamiento de la *Independencia*.

La *Covadonga* después que la perseguimos, sin embargo de lo averiada que iba, parecía estar sobre su máquina contemplando desde muy lejos la escena que hemos descrito.

Los náufragos de la *Independencia* que quedaron en tierra se dirigieron a Iquique.

El lugar donde encalló la *Independencia* se encuentra a 10 millas al Sur de Iquique, y se denomina Punta Gruesa.

Los náufragos tenían muy cerca de ellos el campamento de Molle, donde existe una de nuestras divisiones.

Julio O. Reyes

XV INFORMACION DEL CORRESPONSAL DE "LA SOCIEDAD" DE LIMA, SOBRE EL COMBATE DE IQUIQUE

Campamento de Molle, mayo 22 de 1879.

Señor doctor don Manuel Tobar.
Lima.

Muy respetado amigo:

Estimo tan conveniente para la reputación de nuestro diario como para la exacta apreciación de los hechos, dar a Ud. noticia fidedigna y detallada de los sucesos a la vez felices y desgraciados de ayer.

El tiempo no me permite redactar un artículo, formular apreciaciones detenidas ni hacer, en fin, como quisiera, la historia y el juicio del día de ayer.

Voy, pues, sólo a trasladar con su natural desorden, con casi la incoherencia propia de la situación, mis impresiones del momento, a copiar, en una palabra, mi cartera.

Estímelo Ud. así y haga en mis borradores las enmiendas que juzgue convenientes para que revistan la forma de correspondencia.

Serían las 8 de la mañana del 21, cuando se dejaron oír los primeros tiros.

Acostumbrado durante dos meses a no reconocer por causa de esas alarmas y aun de muchos daños, sino el capricho de la escuadra bloqueadora, permanecíamos indiferentes hasta que la multitud de disparos nos obligó a tomar las alturas. ¡Hermoso espectáculo! nuestros dos buques más poderosos tenían confundidos visiblemente, desconcertados, a los que hacían efectivo el bloqueo; el *Huáscar* rompió sus fuegos sobre el *Covadonga* y la *Independencia* daba máquina para ponerse como lo consiguió muy pronto a tiro de la *Esmeralda*, principiando el doble combate con extraordinario denuedo.

En ese momento, el Comandante general, coronel don Belisario Suárez, ordenó que las dos divisiones 2a. y 3a. de las cuales es jefe superior, formaran para presenciar la batalla.

Radiantes de júbilo los semblantes, contenido apenas por el respeto, el grito de triunfo que asomaba a todos los labios, formamos con armas dominando el lugar de la arena.

Como a las nueve, el *Huáscar* se detuvo por algunos minutos y cambió totalmente la posición de los combatientes.

La *Independencia* emprendió la persecución del *Covadonga* que huía aprovechando la inmovilidad del *Huáscar* dejando a éste al frente de la *Esmeralda*.

Olvidaba decir a Ud. que el *Lamar*, trasporte chileno, se puso fuera de la bahía al aparecer nuestra división naval; y después de observar como media hora el combate, marchó sin duda a dar aviso a sus buques.

Parecía que intencionalmente, como sucede en los teatros, se había dividido la escena; tuvimos al frente el mar como nunca tranquilo, iluminado por un sol plácido que alumbraba sin producir ese violento foco de luz que obliga a retirar la mirada; a la derecha el puerto teatro de un combate; a la izquierda la caleta de Molle, costeada por el *Covadonga* que la buscaba como abrigo y se arrastraba pegada a la línea de tierra como un réptil perseguido.

Cada tiro certero de nuestros buques era recibido con un viva que parecía salir de un solo pecho, con un toque general de diana quizás ejecutado antes que prescrito por los jefes; con el aliento, con el ademán, con el espíritu, queríamos trasmitir acierto a los marinos y ligereza a las naves.

Veíamos, pues, la lucha como el juego de nuestra suerte, como el problema de nuestra venganza, y no es extraño que alguien extraviado por esa sed de combates tanto tiempo contenida, pretendiera ha-

cer uso de su arma.

Mientras tanto, seguía a la izquierda el empeño de la *Independencia* pegada al costado de la *Covadonga* que se entreparaba y hacía fuego a intervalos, bien así como el toro recorre fatigado el redondel perseguido en su agonía por los lidiadores y tratando inútilmente de hacer valer sus últimos alientos.

A la derecha, la *Esmeralda* vencida también se acogía al seguro del puerto poniendo entre el *Huáscar* y su casco las casas peruanas que aquél respetó cesando sus fuegos en el momento que una de sus balas tocó al frente del hospital.

El señor Suárez voló entonces al telégrafo de nuestro campamento y manifestó al general en jefe la conveniencia de romper los fuegos en la plaza de Iquique con las piezas de montaña que tiene allí la división Velarde. Momentos después, funcionaban éstas y obligaban a la *Esmeralda* a abrirse y quedar frente a frente de su adversario.

El cuadro está dividido, así es que volvamos la vista atraídos por el aumento instantáneo del cañoneo; sólo se ven, flotando como dos columnas blancas, las dos nubes de humo que envuelven a los buques y el penacho negro de las chimeneas que les sirve de faja irregular y las corta en su mitad; se disipa el humo y entonces la *Covadonga* vuelve a su táctica; confía en sus dimensiones y gana apresuradamente la costa hasta quedar encerrada en la caleta de Molle por la habilidad del enemigo.

Entonces, a tiro de pistola, sin avanzar la *Independencia* porque se lo prohibe su mayor calado y es casi milagroso el que haya llegado hasta allí, se empeña el combate con las armas menores y funcionan sin interrupción las ametralladoras de las cofas.

El Comandante General, previsor como siempre, bajó la caleta llegando a unirse con los 120 hombres que siempre tenemos allí, la 3a. compañía del Zepita en medio de la envidia de las tropas que, a permitirlo la ordenanza, se hubieran disputado ese puesto. Su Señoría bajó a pie y la fuerza, dejándose rodar por el escabrosísimo y pendiente camino que lleva a la plaza; pero la *Covadonga* había salido, siempre pegada a la costa, y volvió a principiar esa escena de caza, lenta, fatigosa, mortal, ese desafío a muerte entre dos buques; veloz, flexible, pequeño, el uno, grande, poderoso, pero esclavo de su mismo poder, el otro; así continuaron como dos millas y ya tocaban el extremo de la última punta, de ese límite de la bahía, fuera del cual la mar se extiende majestuosa y se enseñorea sin obstáculo del horizonte, cuando la *Independencia*, que por un momento logró hacerse afuera, se en-

contró de súbito detenida y como llamada por la fatalidad a poner fin desastroso a tan brillante jornada, pero, casi al mismo tiempo, los gritos y bandas nos hicieron volver la vista.

El *Huáscar* y la *Esmeralda* estaban estrechamente unidos hasta que, como levantada ésta por el brazo de un coloso, las perillas de sus palos tocaron en las aguas y su casco se levantó como un gran ataúd que se lanza a la fosa.

Todo había concluido por esa parte, y el *Huáscar* se mecía solo en el puerto, viendo a sus costados los botes que la civilización concede en nombre de la humanidad a las víctimas que hace la guerra en nombre del honor; pero, al otro lado, el buque seguía fijo como la fatalidad y sólo la reventazón que sirve de faja real a las playas, mantenía, al estallarse contra la popa de la *Independencia*, la ilusión de que todavía navegaba.

Era indudable que la fiebre del valor había perdido al segundo de los buques de la escuadra peruana, llevándolo a pretender que las condiciones materiales de navegabilidad se subordinaran a su deseo.

El Comandante General avanzó hasta el lugar del siniestro y yo regresé al telégrafo para pedir el auxilio del *Huáscar*. A las cuatro de la tarde estaban ya en tierra la tripulación, los heridos y el cadáver del alférez García y García. Deliberábamos sobre el mejor modo de incendiar el buque perdido para que no cayera en poder del enemigo, a a quien hasta ahora esperamos por momentos, cuando ya el *Huáscar*, desesperado después de supremos e inútiles esfuerzos para ponerlo a flote, había cumplido ese deber, quizá el más triste de cuantos impone el patriotismo. La *Independencia* sirvió de antorcha al mar que había presenciado el combate.

A las seis, la ambulancia bajaba a hacerse cargo de los heridos y por primera vez la cruz roja se ha visto con ternura por todos y con admiración por los facultativos, que no cesan de elogiar su asistencia y esmero.

Entrando en las ligerísimas apreciaciones que una correspondencia permite, diremos que nos ha perdido el valor irreflexivo, nos ha desconcertado el deseo de brillar a que siempre se subordinan las conveniencias.

Hasta 35 son los salvados de la *Esmeralda*, que tenemos en Iquique tratados con la mayor delicadeza por el general en jefe.

No debo hacerlo yo, pero haga usted un elogio cumplido de Suárez; lo merece, se ha multiplicado con prodigiosa actividad, ha sido el to-

do para el buque perdido, su energía ha restablecido el orden en los tripulantes, su patriotismo ha dado una cama y auxilios a los heridos, su previsión ha servido desde aquí de guía al cuartel general.

Ayer ha hecho figura y figura notable en un combate tan ajeno a él y probado, una vez más, que para servir a la patria no se necesita sino quererlo y buscar las ocasiones como él las busca, inventando si es necesario medios que todo lo suplen.

Estoy seguro de que nadie se ocupa de estas cosas y a los periodistas de buena fe toca alentar premiando el mérito. Bajo mi palabra de honor y acudiendo al testimonio de los presentes, garantizo a usted que sin su prodigiosa actividad, sin esa intuición de los sucesos que le acompaña, los marineros dispersos habrían esparcido el terror y los heridos habrían expirado en la playa.

Hasta otra ocasión me repito su afectísimo amigo S.S.

X. X.

---

(1) Ahumada Moreno, Pascual. **Guerra del Pacífico**. Compilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la Guerra, que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia. Tomo I, capítulo sétimo, pp. 340-341, Valparaíso. Imprenta del Progreso, 1884.

XVI NOBLEZA PERUANA CON LOS PRISIONEROS DE "LA ESMERALDA"

Reconfortante resulta comprobar cómo, en medio de la crueldad y las calamidades de todas las guerras, no faltan rasgos de hermosa significación humana, dignos de ser siempre recordados. Así, en la Guerra del Pacífico, bien conocidas son las hidalgas acciones de Miguel Grau, acciones por las que se le llama también *Caballero de los Mares*, pero en aquella dramática contienda hubo, además, muchísimos otros hechos, algunos de carácter colectivo, que revelan la innata nobleza del pueblo peruano. Tal es el caso –muy poco conocido– que vamos a exponer y que se refiere al trato que en el puerto peruano de Iquique recibieron los prisioneros chilenos de la fragata *Esmeralda* luego de haber naufragado el 21 de mayo de 1879 en el Combate de Iquique y de haber sido salvados, con generosidad singular, en los botes del monitor *Huáscar* arriados especialmente por orden del Comandante Miguel Grau.

Y en abono de mi objetividad, debo dejar constancia de que los textos de cartas, informes y declaraciones que voy a exponer, están contenidos en diversas páginas de la obra documental de un historiador chileno: *Guerra del Pacífico*, de Pascual Ahumada Moreno, tomo II, Valparaíso, 1884.

El Encargado de Negocios de S. M. Británica en Chile, J. de V. Drumond Hay, en carta de 7 de junio de 1879 al vice-cónsul británico en Iquique, M. Jewell, le manifestó que el Presidente de Chile, Domingo

Santa María, le había expresado los tres deseos siguientes: hacer llegar a los prisioneros chilenos en Iquique el dinero y el auxilio que necesitasen para lo que le solicitaba gestionar ante las autoridades peruanas el correspondiente permiso; que procurase conocer el sitio en que habían sido enterrados los marinos de la *Esmeralda* muertos en el Combate del 21 de mayo y hacer colocar los signos que posibilitasen la futura identificación de los cadáveres; y ser informado sobre el trato que se daba a los prisioneros ya que en Chile se tenía la idea de que estaban mal tratados.

En atención a dichos deseos, el vice-cónsul británico, en nota fechada el siguiente 16 de junio, respondió que el General Juan Buendía, general en jefe de las fuerzas peruanas, le había brindado todas las facilidades necesarias para entrevistarse con los prisioneros y entregar al Teniente 1° Luis Uribe, segundo Comandante de la *Esmeralda*, la suma de 810 pesos con 58 centavos en moneda chilena, habiéndole éste manifestado su creencia de que los oficiales presos no iban a necesitar recibir sus sueldos todos los meses; que había comprobado la oportuna orden dada por el Prefecto de Iquique para que "las tumbas del Capitán Prat y del Teniente Serrano sean señaladas con dos cruces sencillas con sus respectivos nombres, pintados de una manera legible, de modo que cuando la ocasión se presente, no habrá dificultad para identificar los restos de esos oficiales"; y que, en cuanto a la condición en que se hallaban y el trato que recibían los prisioneros chilenos, se complacía en declarar que ellos se expresaban bien de la manera como eran tratados.

"*Por mi conocimiento personal* –agregó Jewell, refiriéndose a los prisioneros– *puedo informar a Ud. que se les envía su comida del club de acá* (aludía, seguramente, al club social de Iquique o al de la colonia inglesa) *y que es lo mejor que puede obtenerse en las presentes circunstancias...Sus cartas llegan y son remitidas con plena libertad*".

Y por si todo aquello fuese poco, el representante inglés siguió informando: "*Se les permite vino, cigarro, cerveza; y se les ha suministrado a cada uno colchón, ropa de cama, ropa interior, zapatos y trajes, hechos los últimos, según orden, por el mejor sastre que hay en la ciudad. TODOS ESTOS GASTOS SON HECHOS POR EL GOBIERNO PERUANO*".

Jewell concluyó con estas rotundas y elocuentes palabras: "*SI EXISTE EN CHILE LA IMPRESION DE QUE ELLOS* (los prisioneros chilenos) *NO SON BIEN TRATADOS, CREO QUE ESTO DEBE SER CONTRADICHO. HABLANDO CON TODA IMPARCIALIDAD, CREO QUE LOS PERUANOS EN SU TRATO A LOS PRISIONEROS DE GUERRA DAN UN EJEMPLO QUE PUEDE DARLES CREDITO ANTE CUALQUIER NACION*".

Jorge Hunneus, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, luego de conocer la nota anterior respondió, entre otras frases, al Encargado de Negocios de S. M. B.: "*Mi Gobierno toma nota con placer de la cortesía y delicadeza con que las autoridades del Perú tratan a los marinos de la Esmeralda y no necesito agregar que a esa conducta generosa procurará corresponder dignamente si las inciertas contingencias de la lucha le presentan más tarde la oportunidad de hacerlo*".

Las objetivas apreciaciones vertidas por el funcionario británico coincidieron con las declaraciones de los prisioneros chilenos. Por ejemplo, el Teniente 1° Luis Uribe, afirmó: "*Estamos perfectamente atendidos por las autoridades peruanas*"; el guardiamarina Arturo Wilson expresó: "*Las autoridades peruanas nos han tratado con amabilidad y consideración*"; y el Teniente 1° Francisco Sánchez, escribió: "*En el "Huáscar" fuimos muy bien atendidos...En tierra hemos sido visitados por los señores oficiales del ejército peruano. Las autoridades militares y civiles nos han guardado muchas consideraciones y estamos muy agradecidos. El anciano General en Jefe Buendía se ha hecho notable por su digna conducta*".

Este fue uno de los muchos episodios de la Guerra del Pacífico en los que, espontánea y magnífica, brilló la tradicional nobleza del alma peruana.

XVII CARTA DE MIGUEL GRAU DESCONOCIDA EN EL PERU

Hermosa tarea sería aquella que coleccionase las cartas de don Miguel Grau, la más grande figura de la Marina Nacional. Esta colección comprendería las cartas ya publicadas en libros, periódicos y revistas nacionales y extranjeras y, además, otras que, muy posiblemente, se hallan inéditas en bibliotecas y archivos, oficiales o particulares, y a las que habría que buscar y ojalá encontrar.

Ahora, me complazco en revelar en el Perú una importante carta de don Miguel Grau, escrita en Lima el 6 de diciembre de 1878, dirigida al historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna y destinada a rectificar y aclarar ciertas expresiones vertidas por éste en la biografía que dedicó al ex-Presidente del Perú don Manuel Pardo, y relativas al incidente producido con algunos altos jefes y oficiales de la Escuadra Peruana –entre ellos Miguel Grau– con ocasión del nombramiento del Contralmirante norteamericano John R. Tucker como Jefe de la Escuadra Nacional.

Esta carta sólo fue publicada en Santiago de Chile, en 1916 y en la *Revista Chilena de Historia y Geografía* No. 23, año VI, tomo XIX, tercer trimestre de 1916, pp. 261-265.

El texto de tan valioso deocumento epistolar, es el siguiente:

"Lima, diciembre 6 de 1878

"Muy respetado señor:

"He recibido con muy grata complacencia el interesante folleto debido a su brillante pluma, que ha tenido Ud. la bondad de remitirme y en que con el título de ***Breves apuntes y revelaciones íntimas*** *ha descrito Ud. con elocuencia y a grandes rasgos los actos más característicos de la vida del tan ilustre ciudadano don Manuel Pardo, cuya alevosa muerte deplora intensamente mi país y cuyo recuerdo será siempre de amarga memoria.*

"Más que para acusarle recibo de tan valioso presente, escribo a Ud. para rendirle como americano, y especialmente como peruano, el tributo de mi reconocimiento por la manera cómo ha honrado Ud. la memoria de la figura de más alta talla de la época contemporánea de mi patria.

"Y ya que estoy escribiendo a Ud. con el mayor gusto, permítame que sin ánimo deliberado haga ligerísima rectificación a uno de los párrafos de sus apuntes biográficos, en la parte que de alguna manera se refiere a mí, y en los que ha tenido Ud. la fina galantería de apreciarme tan benévolamente, a tal extremo que ha obligado Ud. a mi más sincera gratitud.

"Refiriéndose a los sucesos ocurridos con ocasión del cambio de almirante operado en la Escuadra aliada en las aguas de Chile en agosto de 1866, dice Ud. lo siguiente:

—

"Todos recordarán en Chile que habiendo creído indispensable el Gobierno del Perú colocar a la cabeza de su poderosa pero joven Marina un almirante extranjero, los fogosos comandantes peruanos de los buques de la Escuadra aliada, estacionada en Valparaíso durante el invierno de 1866, Lizardo Montero que mandaba el ***Huáscar****, Aurelio García y García, comandante de la* ***Independencia****, Miguel Grau de la* ***Unión****, en una palabra, la totalidad de los oficiales de mar del Perú, arrebatados por un sentimiento generoso pero fatal de indisciplina, se negaron a aceptar al contralmirante norteamericano*

Tucker como jefe.

"El marino del Norte, a pesar de su renombre y de su tacto, no fue recibido siquiera a bordo de la Escuadra.

"Pero una mañana aparécese súbitamente en la rada de Valparaíso, un emisario del Perú revestido de los plenos poderes de la dictadura militar. Este emisario era Manuel Pardo, y éste sin bajar a tierra se dirige a bordo de los buques amotinados e imponiéndose con una energía irresistible, reacciona todas las voluntades y la Escuadra entra sumisa en el sendero del deber y la obediencia.

"Y en esto había algo todavía de más extraordinario.

"Porque esos hombres así vencidos por la elevación moral de un carácter entero y neto, fueron desde aquel momento hasta la hora presente los más decididos y entusiastas amigos y secuaces del joven que los había vencido fascinándolos".

"Nadie podrá negar ni poner jamás en duda la ciertamente irresistible energía de que estaba dotado el valeroso ciudadano Manuel Pardo, energía de que ha tenido ocasión de dar tantas pruebas; pero en el caso recordado por Ud. no se hizo necesario manifestarla porque la Marina peruana no estaba sublevada, como Ud. ha creído, porque los que estábamos a cargo de esos buques, en ningún caso hubiéramos ofrecido un espectáculo que con justicia califica Ud. como de fatal indisciplina y lo habríamos evitado con razón tanto mayor desde que nos hallábamos estacionados en las aguas territoriales de una nación amiga y empeñados en una acción nacional de reivindicación y de honor, que nos imponía más severas y más augustas obligaciones.

"No es esta la oportunidad de traer a consideración las razones que determinaron nuestro procedimiento, al hacer observaciones a la resolución del gobierno de nuestra patria para entregar el mando de la escuadra a un almirante extranjero cuando todavía flameaba en el tope mayor del buque que yo tenía el honor de mandar, la insignia del almirante

chileno Blanco Encalada que tan legítimo renombre ha conquistado en Sud América, en momentos en que estábamos empeñados en una guerra nacional y cuando la escuadra peruana bajo las inspiraciones del honor, del patriotismo y del deber había sabido colocar muy alto el pabellón de la República en las gloriosas jornadas de ***Abtao*** *y el* ***Dos de Mayo****.*

"Los marinos peruanos creímos de deber inexcusable hacer nuestras observaciones y manifestar nuestra resolución de rescindir el mando de los buques si se insistía en someternos a una tutela que no vacilamos en calificar de humillante.

"Insistiendo el gobierno en su propósito nombró a otros compañeros de armas que debían reemplazarnos y comisionó al esclarecido señor Pardo para entregar el mando de los buques a los elegidos, para reemplazar también las oficialidades que a pesar nuestro habían resuelto separarse y para hacer reconocer como jefe de la escuadra del Perú al almirante extranjero Tucker. Todo esto se hizo antes de que el malogrado señor Pardo hubiese puesto sus pies a bordo de ninguno de los buques de la división, porque a su arribo en el transporte ***Chalaco*** *todos los comandantes fuimos a recibirlo y saludarlo: nos pusimos en el acto a sus órdenes y en la más cortés y familiar entrevista, resignamos ante él el mando de nuestros respectivos buques y regresamos a entregarlos y hacer reconocer por las tripulaciones a los llamados a sucedernos.*

"Puede ser muy bien que entonces hubiésemos procedido como Ud. cree, arrebatados por un sentimiento generoso; pero hoy mismo, después de los tiempos transcurridos y examinando los sucesos en una región más serena y más tranquila, no estamos arrepentidos de nuestra actitud.

"Nada hay más exacto que asegurar que el señor Pardo desempeñó aquella misión con toda la circunspección y tino político que han caracterizado todos los actos de su vida pública, y nada más cierto también que los marinos a que Ud. se refiere, que antes éramos amigos del señor Pardo, tuvimos después ocasión de ser sus más decididos y entusiastas

correligionarios y que hemos hecho siempre justicia a sus virtudes cívicas, a la entereza de su carácter, a la elevación de su talento y a todas las prendas personales que adornaban a ese hombre singular.

"Permítame Ud. que concluya, señor Mackenna, porque no podemos escribir con tranquilidad ni recordar fríamente las grandes virtudes de Pardo, los que al perderlo, como ciudadano de este país, hemos perdido con él la mejor esperanza del porvenir de nuestra patria querida.

"Acepte Ud. mil veces la expresión de mi más cordial reconocimiento y discúlpeme si en gracia del honor de mi carrera, tan susceptible hasta la sospecha, me haya visto obligado a una tal vez inoportuna rectificación que habría evitado de buen grado.

"Aprovecho esta ocasión para saludarlo y ofrecerle mi humilde amistad, siendo grato suscribirme de Ud. atento amigo y S. S.

Miguel Grau

Señor B. Vicuña Mackenna".

XVIII ELOGIOS DE CHILENOS A MIGUEL GRAU Y AL "HUASCAR"

Prueba convincente de que las hazañas del Comandante Miguel Grau y del monitor *Huáscar* han sido siempre universalmente reconocidas y celebradas, es el hecho de que numerosas personalidades chilenas –historiadores, militares, periodistas y escritores– y el propio pueblo de Chile les han rendido también, en todo tiempo, justicieros homenajes de admiración y aun de gratitud. Consignaré, al respecto, algunos de los más significativos y documentados ejemplos.

Galvarino Riveros, Comandante en 1879 de la Escuadra chilena, informó sobre la muerte de Grau, en los siguientes términos:

> *"La muerte del Almirante peruano don Miguel Grau ha sido, señor Comandante General, muy sentida en esta escuadra cuyos jefes y oficiales hacen amplia justicia al patriotismo y al valor de aquel notable marino" (1).*

El corresponsal del periódico *El Mercurio* de Valparaíso, luego del Combate de Angamos, escribió:

> *"Cuentan los prisioneros peruanos algunos rasgos del Comandante Grau que hacen aún más lamentable su muerte y más simpática su memoria para nosotros los chilenos. Durante el Combate de*

Antofagasta, a cada instante recomendaba a sus artilleros que no hicieran daño a la población y que se limitasen a disparar contra los buques y los fuertes".

Y otro corresponsal chileno, después del Combate de Angamos, informó desde Antofagasta:

"Si todos los habitantes de este pueblo han celebrado con entusiasmo la toma del ***Huáscar****, así también ha causado en ellos un verdadero sentimiento la muerte del valiente y caballeroso Grau pues no hay una sola persona que no haya reconocido en él al marino inteligente y digno y al caballero educado y cumplido. Sinceramente, damos a nuestros enemigos el pésame por esta gran desgracia" (2).*

Benjamín Vicuña Mackenna, uno de los principales historiadores chilenos de la Guerra del Pacífico, refiriéndose al Combate de Angamos, comentó:

"La pérdida de mayor trascendencia que en aquel torneo de guerra tuvo el Perú y lamentó sinceramente y con justicia Chile, fue la del noble capitán que había sido el más asiduo y el más esforzado adversario de nuestras armas pero que no había consentido jamás en mancharse con un acto de cobardía, menos aún con una sombra de inhumanidad" (3).

Gonzalo Bulnes, otro de los más importantes historiadores chilenos, afirmó:

"La víctima más ilustre del Combate de Angamos fue el Almirante Grau... Todo elogio que se haga del caballeroso marino que rindió allí la vida, está justificado. Grau sirvió a su patria con valor, con destreza y con humanidad. Imprimía a sus acciones una meta caballeresca. Cumplía su deber sin arrogancia. Jamás se encuentra bajo su pluma injuria alguna, ni su buque ahondó inútilmente los males de la guerra. Pudo destruir poblaciones inermes y no lo hizo... Alma elevada, templada en la fragua del deber, Grau señaló un rumbo de honor a la Marina futura del Perú. El vencedor rindió a Grau el homenaje que merecía" (4).

Ya en nuestro siglo, Eugenio Orrego Vicuña, brillante escritor, expresa:

> *"Prat fue un héroe. Pero en grado tan eminente mereció consagrarse al jefe peruano, Comandante Grau, quien más tarde moriría con notable arrojo al mando de su barco" (5).*

A su vez, Benjamín Vicuña Subercaseaux –igualmente, prestigioso escritor– juzga que en las operaciones navales de 1879, la Escuadra chilena se limitó a darle caza al *Huáscar*, "el rápido monitor comandado por el magnífico y valiente Grau". Vicuña Subercaseaux llega a declarar enfáticamente:

> *"EN VERDAD E IMPARCIALMENTE CONSIDERADO, GRAU FUE EL ALMA Y LA FIGURA DESCOLLANTE DE ESTA GUERRA NAVAL tanto por su pericia náutica y su sentido estratégico como por su heroísmo sólido y práctico... **Grau** representa a la nación misma, en capacidad de resistencia, de abnegación, de respeto inquebrantable ante el deber, de serenidad meditada frente a la muerte" (6).*

En los solemnes actos realizados en Santiago de Chile con motivo de la entrega de los restos del Contralmirante Miguel Grau para su repatriación a Lima, Juan E. Mackenna, Ministro de Relaciones Exteriores chileno, entre otros conceptos, expresó:

> *"El Almirante Grau ha pasado ya a la Historia, y su nombre vive en una esfera a la cual llegan la gratitud de su propio país y la admiración de las restantes. Fue un soldado que hasta el fin supo cumplir religiosamente su consigna; y que en los sacrificios que hizo por su patria, demostraba su amor al deber y la nobleza de su alma".*

En la misma oportunidad, el Ministro de Marina chileno, General José Velásquez, pronunció estas elocuentes palabras:

> *"El nombre del Almirante Grau resonó en el orbe civilizado.*
>
> *"Los gobiernos y los pueblos del suelo americano tenían sus ojos fijos en la estela que marcaba en el océano la nave peruana.*

"La dirigía un ilustre marino que honrando la bandera y sirviendo los intereses de su país, ganó renombre y gloria imperecedera.

"¡Almirante Grau!

"Un pueblo amigo os saluda y se despide de vuestros restos venerados...

"Volvéis al hogar y al corazón del Perú.

"La memoria de vuestros hechos y de vuestro nombre será conservada por todos los chilenos y especialmente por nuestros marinos y soldados...(7).

Y en nuestros días, el periodista chileno Salvador Valdez Morandé, comenta:

"En menos de cinco meses de actividad, Grau se transformó en el rayo del mar..., se convierte en el terror de nuestras costas. La escuadra chilena lo busca con ahinco pero con rapidez e inteligencia, la burla... Tal heroísmo y tal cúmulo de audacias debían ser coronados por el laurel..." (8).

Y Jorge Hinostrosa, autor de la difundida obra *Adiós al Séptimo de Línea*, manifiesta:

"En el puesto de mando del ***Huáscar****, en donde se le vio siempre solitario y victorioso, verdadero señor del mar, había caído para siempre el Almirante Miguel Grau, fiel al cumplimiento del deber hacia su patria. El mar recibió en su seno los restos de su cuerpo pulverizado como si el destino hubiese querido guardarlo entre las olas" (9).*

---

(1) Ahumada Moreno, Pascual. **Guerra del Pacífico**, tomo I. Valparaíso, Imprenta del Progreso, 1884, p. 495.

(2) Ibid, p. 520.

(3) Vicuña Mackenna, B. **Historia de la Campaña de Tarapacá**, tomo II, Santiago de Chile, 1880, pp. 398-399.

(4) Bulnes, Gonzalo. **Guerra del Pacífico, de Antofagasta a Tarapacá**, tercera edición, Valparaíso, 1912, p. 495.

(5) Orrego Vicuña, Eugenio. **Vicuña Mackenna, vida y trabajos**, Prensas de la Universidad de Chile, 1932, p. 434.

(6) En: **El Capitán de Fragata Arturo Prat. El Vicealmirante Patricio Linch**, de J. T. Medina, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1952, pp. 57-58.

(7) En: **Boletín de la Academia Chilena de la Historia**, No. 28, Primer Trimestre de 1944, Santiago de Chile.

(8) Valdez Morandé, Salvador. **El Almirante don Miguel Grau. El Diario Ilustrado**, Santiago de Chile, 9 de octubre de 1949.

(9) Hinostroza C., Jorge. **Adiós al Séptimo de Línea**, tomo segundo, 11a. edición, Zig-Zag, Santiago de Chile, 1972, p. 132.