...BLIOTECA...

ENRIQUE GONZALES DITTONI

...TERMINO DE SU CONSULTA

El Teniente Grau y la Corbeta "Unión"



925931

EDICIONES PERUANAS
LIMA - PERU
1961

4107

EL TENIENTE GRAU Y LA CORBETA UNION

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA
CENTRO DE INFORMACIONES

SE RUEGA DEVOLVER AL
TERMINO DE SU CONSULTA

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

ENRIQUE GONZALEZ DITTONI

EDICIONES PERUANAS

ESTE LIBRO SE PUBLICA CON LA GENEROSA
COLABORACION DEL COMITE DE
FABRICANTES DE CERVEZA

LIMA - PERU
1961

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

ENRIQUE GONZALEZ DITTONI

El Teniente Grau y la Corbeta "Unión"

Prólogo de Raúl Fe

EDICIONES PERUA
LIMA - PERU
1961

ENRIQUE GONZALEZ DITTONI

EL TENIENTE GRAU Y LA CORBETA UNION

1081

Propiedad del Autor



EDICIONES PERUANAS - LIMA, PERU

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

A la Gloriosa Armada del Perú, digna heredera de las hazañas inmortales del Caballero de los Mares.

Complázcome en expresar la gratitud de la Armada del Perú al doctor Enrique González Dittoni, autor de la interesante obra "El Teniente Grau y la Corbeta Unión", por su inestimable homenaje intelectual a la figura épónima del Caballero de los Mares, por su generosa cesión de sus derechos de autor; e igualmente al Comité de Fabricantes de Cerveza, por su altruista gesto de auspiciar la publicación de la obra, para donar la edición a la Asociación Nacional Pro-Marina, como un valioso aporte de auténtico patriotismo a la noble campaña en favor de la Marina de Guerra del Perú.

Vice-Almirante
Guillermo Tirado L.
Ministro de Marina

RESOLUCION MINISTERIAL No. 939

Lima, 14 de setiembre de 1960.

Estando a lo acordado;

SE RESUELVE:

Autorizar al doctor Enrique González Dittoni para que publique un libro sobre Don Miguel Grau en 1864 y 1865 y los respectivos documentos del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Regístrese y comuníquese.

Porras Barrenechea

PROLOGO

La presente nota liminar tiene por objeto dar relieve, cordial y merecidamente, al importante estudio realizado por Enrique González Dittoni en torno a un breve período de la vida de Grau, comprendido entre el mes de enero de 1864, a poco de haber sido ascendido a Teniente Primero, y el mes de julio de 1865. Una prolija investigación de los documentos existentes en nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores, ha permitido al autor reconstruir, con evocación elegante y certera, la delicada misión que cumpliera el futuro héroe al ser destacado en Europa para elegir nuevas unidades navales con las que el Perú haría frente a las reclamaciones que pretendía incoar la antigua metrópoli.

El viaje a Europa, acompañando al Capitán de Corbeta Aurelio García y García, comisionado para adquirir los barcos requeridos por la emergencia, lo inicia Grau el 12 de enero de 1864, pudiendo establecerse que llega a Londres a mediados de febrero. La visita a los astilleros más importantes, en afanosa búsqueda de buques de guerra blindados, de preferencia del tipo "monitor", empleó varios meses, en tanto se precipitaban los acontecimientos en el Perú, pues Salazar y Mazarredo, por nota confidencial que lleva el membrete del Hotel Maury, solicitaba ser recibido como Comisario Especial, a lo que se negara fundamentalmente el Ministro de Relaciones Exteriores Juan Antonio Ribeyro. La arrogante respuesta del exótico Comisario fué una airada expresión de agravios seguida de la ocupación de las islas de Chincha.

El apremio de las circunstancias determinó al Gobierno a encargar que, sin perjuicio de la construcción del blindado que se deseaba, se adquirieran naves para uso inmediato. En tanto comenzaba la construcción de la "Independencia" y del "Huáscar", bajo la supervigilancia de García y García, la primera, y del Capitán de Navío José María Salcedo, el segundo, nuestro país adquirió las corbetas de madera "Unión" y "América", cuyos nombres estaban indicando la aplicación que tendrían a la causa de defensa continental contra la Corona de España. En Saint Nazaire, puerto marítimo de la ciudad de Nantes, existían barcos nuevos, construídos por orden de los confederados norteamericanos y que éstos ya no podían pagar por hallarse próxima a su fin la guerra de secesión. La

revisión practicada por García y García y por Grau demostró la calidad y la aptitud de combate de dichos barcos de guerra, por lo que el Perú formalizó su compra.

El mando de la "Unión" fué confiado al Teniente Primero Miguel Grau, quien condujo la nave al puerto fluvial de Londres, tras de un trabajo empeñoso para encontrar tripulantes, vestuario y equipos militares. Tenía Grau por entonces treinta años y ostentaba en el mando las virtudes que hicieron de él un paradigma de marino eficiente y caballeroso. La noticia de que la flota española en el Pacífico había sido reforzada con nuevas fragatas y de que la poderosa "Numancia" saldría con igual destino, determinó que la "Unión" zarpara para Plymouth y, luego de completar su tripulación y unírsele la "América", emprendiera la travesía oceánica. La isla de Madeira y poco después la isla de San Vicente sirvieron de puntos de recalada antes de que las naves se dirigieran a Río de Janeiro, puerto al que arribaron después de una travesía de doce días. La "América" debió proseguir sola el viaje al Callao porque las averías sufridas por la "Unión" le impusieron un considerable retraso antes de partir para Montevideo.

Mientras las corbetas surcaban el Atlántico con rumbo a las costas del Brasil se habían iniciado las negociaciones del General Vivanco, Plenipotenciario peruano, con el nuevo jefe de la fuerzas navales peninsulares, Almirante Pareja, las que terminaron con la concertación del ominoso Tratado que sublevaría al país entero. Por eso, al arribar la corbeta "Unión" a Valparaíso, tras una escala en Montevideo y quince días de navegación desde la capital uruguaya, Grau se enfrenta a un doloroso dilema: mantenerse adicto a sus normas de disciplina o plegarse al movimiento revolucionario que tenía por bandera la reivindicación del honor nacional.

Las noticias que recibiera en Montevideo debieron sacudir su ánimo, entregado a la meditación en aquellas estrelladas noches australes, "mientras la proa hiende silenciosamente las aguas oscuras y el viento juega en los cordajes", tal como imagina bellamente González Dittoni. La entereza de carácter, el culto al honor, la gravitación de una larga formación ética, determinaron la resolución de Grau: tomaría bando por la patria, sacrificando su rigurosa concepción de la disciplina.

Con el episodio evocado termina el libro de González Dittoni. Una cuidadosa investigación respecto de las notas diplomáticas, los oficios de Grau al Ministro del Perú en Londres, los informes técnicos de los marinos comisionados en Europa para la adquisición de las naves y otros documentos similares, ha servido para la reconstrucción exacta de tan interesante período de la vida del Almirante. A la búsqueda exhaustiva se suman la sobriedad del relato y la elevada inspiración de algunas páginas, en las que el aura retórica viste con acierto los hechos, transidos por un relente de pólvora y mar.

En nuestra historia, tejida de dolor y de grandeza, fulgen pocas figuras tan espartanas y cimeras como la de Grau, a quien Raúl Porras llamara "modelo de varonía y firmeza". Encendido en el fervor peruanista que constituye la honra más alta de su grupo intelectual, Enrique González Dittoni ha trazado con nobleza y fidelidad los rasgos principales del carácter osado y sereno del Almirante. Aún creyendo que los hombres dejarán de ser lobos mañana, el tono que emplea es siempre de alerta, invitando al desperezo de las almas jóvenes que hoy sueñan con un mundo fraterno sin olvidar las figuras inmortales que iluminan el sentimiento patrio.

A las páginas brillantes de Jacinto López, a la cabal biografía que Gerardo Arosemena Garland ha editado dos veces con merecido éxito, al poema pindárico de José Gálvez, al elogio magnífico que hiciera Raúl Porras en el Club Nacional, y a tantos estudios y loas dedicados al Almirante, señaladamente el breve e inspirado juicio de Jorge Basadre, viene a sumarse la documentada reconstrucción de González Dittoni. Un homenaje más, de relevancia intelectual innegable, para la figura de Grau, en quien vemos la cumbre y el destello del Perú eterno. Forjada por la angustia y el quehacer de un día y otro día, la patria es proyección ideal al futuro y se nutre de la evocación amorosa del pasado, sentido como fragmento de nosotros mismos. La gloria de Grau enciende nuestra imaginación desde los bancos de la escuela infantil y emerge a lo largo de la vida adulta, siempre más lejos pero con igual emoción de culto nacionalista, como una mística del honor.

Raúl Ferrero

Avenida Angamos,
8 de Octubre de 1960.

INTRODUCCION

El presente libro se originó en una investigación en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, que dió por resultado el hallazgo de toda la correspondencia oficial de Grau con la Legación del Perú en la Gran Bretaña, en 1864 y 1865, inédita totalmente, salvo las excepciones que figuran en el libro de Arosemena Garland y en la Revista de Marina del Perú (Julio-Agosto de 1960). Las dos cartas personales que aparecen en esta última publicación fueron encontradas también en los repositorios de la Cancillería y donadas, en fotocopia, al Comandante del Crucero "Grau" por el Canciller Porras en una visita que hicieron a la nave insignia el cuerpo docente y alumnos de la Academia Diplomática.

El período de la vida militar del Gran Almirante, que vá desde su ascenso a Teniente Primero en enero de 1864 hasta su promoción a Capitán de Corbeta, producida en abril de 1865 cuando se encontraba anclada la Unión en Río de Janeiro, era casi totalmente desconocido. Los documentos que ahora se publican en forma orgánica contribuyen a esclarecerlo definitivamente. Servirán también para destacar la tesonera labor de los diplomáticos peruanos y su esforzada decisión en la defensa del Perú, que ha sido y es su permanente tributo cotidiano y quizá, por eso mismo, desconocido por la mayoría de sus compatriotas.

Ha sido muy satisfactorio poder contribuir a la biografía del egregio marino, en quien todos reconocemos las más altas virtudes ciudadanas, las mejores cualidades profesionales y la cimera condición de Héroe, es decir, de un hombre que con plenitud de conciencia y de valentía, ofrendó su vida por el Perú.

Enrique González Dittoni

I

Desde que el Gobierno del Perú tuvo noticias de la salida de buques de guerra españoles con destino al Pacífico Sudamericano, el 10 de agosto de 1862, con la Expedición Científica Española que partió de Cádiz, abrigó fundados recelos de que los motivos del viaje de las fragatas **Resolución** y **Triunfo** y de las goletas **Vencedora** y **Covadonga** eran más políticos que científicos. Las relaciones diplomáticas permanentes no habían podido establecerse, como era el deseo del Perú, que envió en diversas ocasiones a los señores Felipe Pardo y Aliaga, José Joaquín de Osma y Pedro Gálvez como Ministros Plenipotenciarios ante la Corte de Madrid. Por su parte, España no había reconocido la Independencia del Perú, como lo había hecho con la mayoría de naciones sudamericanas y México, y más bien su conducta en el año anterior, con la intervención en Santo Domingo, que concluyó con la anexión de ese país a la corona española, y su asociación con Francia y Gran Bretaña para intervenir en México el mismo año 1861, justificaban plenamente la prudente posición peruana. Otro factor inquietante había sido la decidida actitud del Perú al protestar por esos actos y encabezar, por jefatura natural, la reacción de los países americanos en defensa de su propia existencia como naciones libres. Si a ello se agrega la natural nostalgia hispánica por el país que había sido la sede del Virreinato más opulento del Nuevo Mundo, que le había permitido con sus recursos de dinero y hombres sostener los pendones del Rey y de España en América del Sur y que acababa de añadir a sus áureos blasones legendarios la nueva riqueza del guano, hay que convenir en que la más elemental cautela hacía aconsejable una espera vigilante.

En previsión de futuros acontecimientos de fuerza, que los hechos posteriores confirmaron totalmente, el Gobierno del General Pezet que conocía perfectamente el estado de la Escuadra y su carencia de buques modernos, no ya para resguardar la soberanía nacional sino para defender la independencia tan duramente conquistada, envió a

Europa y especialmente a la Gran Bretaña, diversas comisiones de oficiales del Ejército —el Coronel Francisco Bolognesi entre ellos, que adquirió los cañones que en el Callao defendieron la honra del Perú— y de la Marina, con el encargo específico de comprar naves de guerra eficaces, que pudieran hacer frente a barcos tan imponentes como la fragata blindada española **Numancia,** de 7,200 toneladas que estaba artillada con cuarenta cañones de 68 libras, y que se le consideraba como uno de los navíos más poderosos del mundo.

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA
DIRECCION DE INFORMACION

Estimado amigo:

En el día en que se cumplen noventa y cinco años del glorioso combate de Abtao en el que participó mi padre al mando de la "Unión" primera acción de armas de esa nave, que había sido traída por él desde Europa, como V. lo ha recordado tan fervorosamente en su obra, le hago elevar mi felicitación, y mi gratitud haciéndola extensiva al Comité de Fabricantes de Cerveza, por su generosa donación para Pró Marina. Conforta el espíritu que las nuevas generaciones, mantengan el culto de los supremos valores del patriotismo y de los héroes, que con su sangre han contribuido á engrandecer la personalidad del Perú, y á mantener el orgullo de haber nacido en esta tierra bendita

Muy cordialmente

María Luisa Grau

Carta de Doña María Luisa Grau, hija del héroe al autor.



Don Miguel Grau en 1862
(del Album de la señora)

II

En diciembre de 1863 el Presidente Pezet recibió informes confidenciales de que en el río Támesis, en Londres, se encontraba en venta un buque blindado del tipo **Monitor**, que había sido construído por encargo de la Unión, para emplearlo contra los Confederados del Sur en la Guerra de Secesión. (1) Dicha unidad naval tenía una máquina de quinientos caballos de fuerza, un andar de trece a dieciséis milas y doce cañones con alcance máximo de seis millas, casco de acero y espolón y había sido ofrecido a Chile en cuatrocientos mil pesos. Inmediatamente se cursaron las órdenes del caso al Ministro del Perú en Inglaterra, Mariano J. Sanz y al Cónsul en Londres, Enrique Kendall para que lo comprasen, con la condición de que los vendedores se comprometieron a entregarlo al ancla en el Callao, precaución razonable si se tiene en cuenta los peligros que suponía la posibilidad de embargo por gestión del Gobierno español en caso de que se llegase a las hostilidades en el Pacífico.

Pero ante la eventualidad de que el barco hubiese sido ya vendido a Chile o a otro país cuando se recibiesen las instrucciones en Londres, se decidió el envío a la Gran Bretaña de dos oficiales de Marina para que procediesen, de acuerdo con el Ministro del Perú, a contratar la construcción de un buque semejante con los mismos constructores. Para el efecto se nombró en Comisión al Capitán de Corbeta Aurelio García y García, considerado como uno de los mejores oficiales de la Marina y que era en ese momento Comandante del vapor **Lerzundi**, y al recién ascendido Teniente 1º Miguel Grau, de 30 años, que había servido en el mismo buque con García. Ambos oficiales emprendieron viaje a Europa el 12 de Enero de 1864 (2) con instrucciones precisas del Ministro de Guerra y Marina Manuel de la Guarda. En ellas se les indicaba que el encargado de comprar el monitor era el Cónsul Kendall pero que el Capitán García y García podía objetar la adquisición si comprobaba que la nave no satisfacía los requisitos previstos, debiendo recurrirse en caso de discrepancia,

finalmente, al Ministro Sanz que tenía la decisión definitiva en el asunto.

Para el caso de que no fuese aconsejable la compra, debía procederse, bajo la inspección de García y García, a la construcción de otro barco, que debía reunir "todas las calidades adecuadas a nuestra situación" (3). El contrato debía suscribirlo el Cónsul en Londres pero con la intervención profesional de García, cuidando siempre que los constructores, que podían ser Samuda y Penk o Samuda Bross u otros, demostrasen, previas las pruebas del caso, la resistencia de las planchas y, sobre todo, se comprometiesen a entregarlo en el Perú. La previsión del Ministerio de Guerra y Marina fué mayor todavía ya que, en el deseo de contar con un buque modernísimo, autorizó a García y García y a Grau para visitar los diques y puertos de uno y otro lado del Támesis a fin de informarse de las últimas mejoras introducidas en los buques blindados (4). "Al Teniente Grau que lleva a sus órdenes, lo empleará en todo servicio concerniente con la comisión que se comete a Ud." (5). Para finalizar, debía remitir un informe quincenal acerca de las actividades de los comisionados, los que, una vez construído o comprado el barco, debían viajar en el mismo pero en calidad de pasajeros, a fin de no despertar las sospechas de los españoles.

Aparte de la construcción de una fragata blindada, —la **Independencia**— materia de las primeras instrucciones, el Ministro de Guerra y Marina le encomendó a García la adquisición de dos fragatas de guerra del tipo de la **Amazonas** e insistió, por segunda vez, en que la autoridad suprema para decidir las compras era el Ministro Sanz.

No hay fecha exacta de la llegada a Londres de los dos comisionados navales pero es presumible que fuera entre el 15 y el 17 de febrero. Lo cierto del caso es que ambos no perdieron el tiempo pues se dedicaron inmediatamente a visitar los astilleros y a inspeccionar todos los buques de guerra blindados de la escuadra inglesa (6). Entre el 18 y el 20 de febrero, estuvieron en el Astillero Real de Portsmouth para visitar al **Royal Sovereign** y al **Héctor**; el 24 en Chatham para ver el **Aquiles**; y entre el 25 y el 29 de febrero en Liverpool y Birkenhead, para inspeccionar los monitores **Monassir** y **Tousson** que se encontraban totalmente concluídos en los astilleros de Laird Bross (7). estos últimos comenzaron a construir el **Huáscar** el 12 de agosto del mismo año, fecha en que el Capitán de Navío José María Salcedo firmó el contrato. Entre el 29 y el 31 de mayo volvió Grau a Birkenhead, en compañía del Cónsul Kendall para revisar el buque de guerra de los confederados del Sur, **La Georgia** (8).

III

Mientras los comisionados navales en Gran Bretaña, cumplían su cometido con la máxima diligencia, acontecimientos trascendentales habían ocurrido en el Perú. El 8 de marzo de 1864 llegaba al Callao el señor D. Eusebio de Salazar y Mazarredo, Diputado a Cortes y ex-Subdirector de Política en el Ministerio de Relaciones Exteriores de España. El 20 solicitaba por nota confidencial, que lleva el membrete del Hotel Maury, día y hora para ser recibido por el Ministro de Relaciones Exteriores Juan Antonio Ribeyro, a quien avisaba que el Gobierno español le había confiado una misión especial en el Perú. El Canciller le señaló el 30 a la una de la tarde para la visita, pero como previamente Salazar y Mazarredo le había hecho llegar copia de la Carta de Gabinete que lo acreditaba como **Comisario Especial,** firmada por Lorenzo Arrazola, Primer Secretario de Estado, Ribeyro se negó a recibirlo con ese carácter. En nota de 1º de abril le dice que como se "acredita al señor Salazar con un carácter puramente confidencial, a juzgar por su texto, como tal Agente del Gabinete de Madrid, lo acepta el infrascrito, porque la denominación de Comisario, sobre no estar conforme con las reglas y usos diplomáticos, traería tal vez embarazo en el curso de las negociaciones" (9).

La delimitación previa del carácter con que estaba investido Salazar, acertadamente planteada por Ribeyro, sirvió de pretexto para que aquel le contestase el 12 de abril con un Memorandum extenso, que era una verdadera expresión de agravios contra el Perú, acompañado de una insolente nota en la cual amenazaba con represalias "prontas, enérgicas y decisivas" que por cierto no se hicieron esperar. Al día siguiente, la escuadra española compuesta por las fragatas **Resolución** y **Triunfo** y la goleta **Covadonga,** al mando del Almirante Luis H. Pinzón, con Mazarredo a bordo de la última, se dirigieron a las islas de Chincha donde apresaron a la barca **Iquique** comandada por el Capitán de Corbeta Agustín Arriola y notificaron al Gobernador, Capitán de Navío Ramón Valle-Riestra, de la actitud

que iban a asumir. Por la tarde desembarcó la marinería de los barcos españoles, arriaron el pabellón peruano e izaron el propio. Era el 14 de abril de 1864 y quedaba planteado así, en un dilema de fuerza, el conflicto entre el Perú y España, cuyo desenlace final sellarían las baterías del Callao dos años más tarde.

La ocupación de las islas de Chincha por los españoles causó la natural reacción en el Gobierno y en la opinión pública del país que protestaron, con la indignación del patriotismo herido e impotente, por la ofensa inferida al Perú. El único objetivo del gobierno fué conseguir lo antes posible los elementos bélicos necesarios para enfrentarse a las fuerzas peninsulares y obtener una reparación del ultraje y del daño pues, con las islas bajo dominio extranjero, el crédito en el exterior, única fuente posible de recursos necesarios para repeler la agresión y recuperar el territorio ocupado, sería problemático ya que el guano era la exclusiva fuente de riqueza del Estado peruano en aquel entonces.

IV

A fines de ese mes, urgido por los acontecimientos, el Ministro de Guerra y Marina cambia de idea acerca de la construcción de la fragata blindada, que demandaba año y medio y piensa, a base de informes extraoficiales, que dos buques de mil toneladas podían estar en el mar en seis meses, por lo que ordena a García y García que dejara de lado la orden anterior y pidiera proformas para los dos barcos, que deberían estar armados cada uno con dos colizas de trescientas libras. Dice en la nota pertinente el Ministro de la Guarda, para explicar las razones que lo llevaron a modificar sus instrucciones primeras, que "en presencia de la actual situación del Perú, que no es de aquella que dan mucha espera" el Presidente de la República se ha "fijado en estas circunstancias para decidirse en favor de estos últimos blindados" (10).

No obstante lo anterior, al mes exacto fué nombrado el Capitán de Navío José María Salcedo con la misión expresa de hacer construir un monitor en los Estados Unidos o en Inglaterra, para traerlo al Perú en piezas y armarlo en el Callao. El desconcierto y la angustia por buques de último tipo, esto es, por blindados capaces de enfrentarse con éxito a los buques de la escuadra española, todos de casco de madera, con excepción de la **Numancia** que tenía espeso blindaje, llevaron al Perú a construir la **Independencia,** fragata blindada de 2,000 toneladas a cargo de García y García y el **Huáscar,** monitor de 1,100 toneladas supervigilado por Salcedo, cuando lo apropiado y lo sensato debió ser adquirir dos barcos gemelos. Entre enero y mayo, por la presión de los sucesos, se alteran los planes originales en tal forma que se termina comprando, aparte de ellos, dos buques más, esta vez gemelos, de madera, que fueron la **Unión** y la **América.**

Lo singular del asunto es que el Perú en mayo de 1862 había enviado a los Estados Unidos al Capitán de Fragata Amaro G. Tizón y al Teniente 1º Juan Pardo de Zela con la misión de contratar un monitor

con el ingeniero sueco John Ericsson, establecido en Nueva York, el mismo que había construído meses antes el famoso **Monitor** —que dió el nombre a todos los buques de su clase— y que derrotó el 9 de marzo de ese mismo año al **Merrimac**, de los Confederados del Sur, que había sido el primer buque blindado de la historia y que el día anterior había logrado una victoria aplastante contra cinco barcos de casco de madera, en Hampton Roads.

Solamente se puede explicar la ausencia de un plan de adquisiciones navales, desde el punto de vista técnico, por la falta de organización de la Marina de la época que, pese a que contaba con excelentes oficiales, conforme se demostró en todas las acciones guerreras en el mar, careció, por las circunstancias emergentes de la política interna y por las periódicas crisis económicas y revolucionarias, de la posibilidad de lograr una escuadra homogénea. Después, con parte del territorio ocupado y especialmente con la zona que daba la base económica de la vida del Estado y con buques de guerra extranjeros que tenían el dominio del mar, al Perú no le quedó otro camino que ganar tiempo en las negociaciones y comprar naves y pertrechos militares dondequiera que estuviesen y cualquiera que fuera su costo. Ya no había posibilidad de elegir ni de esperar. Unicamente quedaba el hecho escueto de que de la celeridad para armar al Perú dependía su vida futura como país independiente y quizá la de Sud América. Y la coyuntura imponía a la sazón de tal manera las soluciones que ella explica por sí sola los cambios de planes en las adquisiciones navales y las ilusiones que se forjaban ante la noticia de que había buques de guerra en venta, con las consiguientes órdenes contradictorias que se sucedían unas a otras, con la complicidad de los lentos vapores y veleros que llevaban y traían correspondencia entre Gran Bretaña y el Perú en cuarenta días de ida y otros tantos de regreso.

Pese a que García y Grau habían inspeccionado a finales de febrero los monitores **Monassir** y **Tousson**, a fines de mayo todavía se instruye a Salcedo para comprar uno de ellos, no obstante que también tenía encargo de construir un barco del mismo tipo. Los dos buques que recién terminaba de construir Laird Bross en sus astilleros de Birkenhead habían suscitado un problema diplomático entre Inglaterra y los Estados Unidos, pues fueron encargados por los Confederados con la finalidad de levantar el bloqueo de los puertos del sur, destruir Nueva York y Boston e inclinar, con ellos, el peso de la victoria a su favor. Mr. Adams, Ministro norteamericano en Londres los calificó como "los buques blindados más formidables que hasta ahora se hayan construído, superiores a los de Estados

Unidos" (11) y gestionó, incluso con amenazas de ruptura de relaciones, el embargo de ellos por el gobierno inglés que, a la larga, tuvo que ceder.

Los constructores, ante la imposibilidad de entregarlos a sus dueños originales, declararon ante la Comisión Investigadora del Parlamento que estaban destinados al Pachá de Egipto, con quien se pusieron de acuerdo para que afirmase, al momento de venderlosa otro país, que él ya no tenía interés en ellos. Pero de todas maneras necesitaban otorgar una garantía al Gobierno de Washington de que los dos barcos no serían destinados en ninguna forma a los Confederados.

Las dificultades legales que pesaban para la adquisición de cualquiera de esos dos navíos no permitieron cerrar la operación ni tampoco se pudo lograr la compra de **La Georgia** inspeccianada por Grau en Birkenhead, lo que causó cierta decepción en el Gobierno "porque en las circunstancias presentes el ahorro del tiempo en preparativos de guerra iría a decir mucho en favor de nuestro país que, puede muy bien suceder, tenga que contrarrestar fuerzas superiores en el mar" (12). Es dable suponer que a consecuencia de la lentitud aparente de los procedimientos para la adquisición de barcos —aparente por cuanto ni la Legación ni los Comisionados podían arriesgarse a comprar buques que no llenasen satisfactoriamente ciertos requerimientos mínimos— el Gobierno otorgó una autoridad definitiva a la opinión del Capitán de Navío José María Salcedo que, luego, ocasionaría diversos problemas, tanto en la compra de la **Unión** y la **América** como en el viaje de la **Independencia** y del **Huáscar** al Perú, debido a su temperamento; a su manía de perfección fruto de los largos años de servicios prestados en nuestra Marina de Guerra y quizá a su condición de extranjero, pues era nacido en Chile, al igual que otros jefes navales que en la época de la Confederación ya servían en la escuadra (13). Salcedo tenía en 1864 cuarenta años de servicios al Perú y había vigilado en otra época la construcción del **Loa,** del **Tumbes** y de la fragata **Apurímac.** La orden al Ministro en Londres, al cual se le avisaba la inminencia de la llegada de Salcedo, fué definitiva pues se le decía: "prevengo a usted que para la compra de este buque, o de cualquier otro, es convenido que ha de procederse según la opinión de este Jefe, quien por sus antecedentes merece en este ramo toda al confianza del Gobierno" (14).

Mientras se sucedían las noticias acerca de naves de guerra que se encontraban en venta, García y García firmaba con Samuda Hermanos el 30 de marzo los contratos de construcción de la **Independen-**

cia, por la cantidad de 108,000 libras esterlinas; y con Penn & Son para la fundición y colocación de las máquinas y calderas por 31,625 libras esterlinas, contratos que fueron aprobados por decreto supremo el 25 de mayo.

V

A mediados de julio llega a Londres el señor Federico L. Barreda y Aguilar, quien desempeñaba las funciones de Ministro del Perú en los Estados Unidos, país en el cual no había podido concretarse la compra de buques, por razones derivadas de la propia Guerra de Secesión. Esto lo obligó, movido por su extraordinario celo patriótico y por su afán de lograr resultados positivos para el Perú, a dirigirse, con la anuencia del Ministerio de Relaciones Exteriores, a la Gran Bretaña, al igual que el Comandante Salcedo, para explorar las posibilidades de lograr con los ingleses lo que no había podido conseguir de los americanos.

Barreda, que unía a su cuantiosa fortuna personal un encendido amor por el Perú y un dinamismo excepcional, y que también estaba comisionado por el Gobierno para comprar barcos, encontró que las legaciones en Inglaterra y en Francia estaban a cargo de don Mariano J. Sanz y de don Pedro Gálvez, respectivamente. Urgido por la preocupación, pensó que ambos no ponían el empeño suficiente, por exceso de puntillo profesional, en la adquisición de buques. Infatigable en su angustia patriótica, reunió en Londres a los dos diplomáticos mencionados y a los comisionados fiscales del gobierno peruano don José Sevilla, acaudalado naviero y a don Manuel Pardo y Lavalle, —que tenían la misión de levantar los fondos necesarios, con la garantía del guano, para el pago de los pertrechos militares— para fijar las necesidades navales del Perú y las cantidades máximas que debían emplearse, bajo la responsabilidad de los concurrentes.

El 20 de agosto se suscribe por ellos un acta en la cual se señala que se requerían dos blindados o de medio blindaje, de buena marcha y con torres o baterías y con fuerza suficiente para batir a un navío a hélice como la fragata española **Resolución.** Además, seis buques más de hélice, dos de los cuales deberían ser de 2.000 toneladas y los cuatro restantes de 1,500 con artillería de grueso calibre y con un andar de de, por lo menos, doce millas. Se fijó como fecha máxima de compra

el 14 de setiembre. Si para ese día ya hubiesen estallado las hostilidades entre el Perú y España los vendedores deberían entregarlos fuera de la jurisdicción neutral. La cantidad a emplearse en esas adquisiciones no debería ser superior a las seiscientas mil libras esterlinas.

Cabe señalar que el 12 de agosto se había firmado por Salcedo el contrato de construcción del monitor **Huáscar,** lo que suponía que los blindados que aparecían en primer lugar eran los dos buques peruanos ya en astilleros, y que no podían estar listos, como efectivamente sucedió, sino hasta los días finales de 1865. Ello obligaba a concretar todas las gestiones en la búsqueda de los buques apropiados, dondequiera que estuviesen pero listos para hacerse a la mar, pues cada día que pasaba se hacía más evidente que se aproximaba una solución de fuerza.

Barreda, que se convierte en el promotor más insistente y en el animador más eficaz, también tenía ideas claras acerca de la manera de contrarrestar la amenaza que pesaba sobre el país con una escuadra enemiga reforzada. Creía que el Perú necesitaba hacer una operación de distracción en las posesiones españolas en el Caribe, para lo cual calculaba que serían suficientes tres o cuatro buques que no sólo dificultarían el comercio español en esa zona sino que, además, sembrarían la intranquilidad y el desconcierto en Santo Domingo, Puerto Rico y Cuba, forzando así a España a enviar al Atlántico una fuerza naval considerable para combatir a los corsarios peruanos e impidiendo de este modo que reforzase su escuadra del Pacífico. Don Federico Barreda recordaba la experiencia reciente de las campañas navales de la Guerra de Secesión de los Estados Unidos en las que los cruceros confederados mantuvieron una gran cantidad de buques de la Unión en persecución de ellos. Dice en un oficio al Ministro de Relaciones Exteriores unas frases que son su más cabal retrato: "Como V. S. vé, aunque sin instrucciones ni órdenes y aún sin misión porque según el acta los Sres. Sanz y Gálvez son los que principalmente debieran ocuparse de esto, hago lo que puedo, sin huir de responsabilidades, para obtener los únicos medios con que puede el país negociar con ventaja o combatir con honra" (15).

VI

En Burdeos y en Nantes o en el puerto marítimo de Saint Nazaire había varios buques de guerra construídos para los Confederados que, a pocos meses de ser derrotados definitivamente por los Federales, no habían podido ya hacerse de ellos. Pedro Gálvez, Ministro en Francia, pese a las quejas de Barreda acerca de su poca diligencia, fué el que se preocupó e informó a aquel de la existencia de esos barcos y de la posibilidad de adquirir algunos de ellos. Barreda, sin pérdida de tiempo, envía a García y a Grau a fin de que le den su opinión sobre la conveniencia o inconveniencia de que el Perú los comprase. El informe de ambos fué satisfactorio, pero cuando los vió Salcedo, —que como se recordará tenía la máxima autoridad y la última palabra en la materia por decisión del Gobierno de Lima— emitió opinión contraria, lo que disgustó y preocupó hondamente a Barreda y lo movió a convocar en Londres una reunión de los tres marinos informantes. En ella, tanto García como Grau, destruyeron las objeciones de Salcedo quien, a la postre, convino en dar su voto favorable, después de una nueva prueba. Las reservas de Salcedo se referían, entre otras, a que los buques propuestos no tenían blindaje ni gran porte ni poderosa artillería. Lo extraordinario del asunto es que Salcedo había hecho una revisión superficial y brevísima mientras estuvo a bordo algunos momentos; en cambio García y Grau habían taladrado las maderas, inspeccionado la forma en que habían sido clavadas y practicado un minucioso reconocimiento del calibre y alcance de los cañones con las pruebas del caso.

La opinión discrepante de Salcedo dió lugar a un duro cambio de notas entre don Mariano J. Sanz, todavía Ministro en Inglaterra, que cesó en el cargo días después, y don Federico L. Barreda, aún Ministro en los Estados Unidos pero ya designado desde el 28 de agosto, aunque sin saberlo, Ministro del Perú en Londres y París en reemplazo de Sanz y de Gálvez, que todavía no tenían conocimiento

tampoco de sus ceses. Sanz se había ido a Brighton a pasar una temporada de descanso en el "Gran Hotel" de esa ciudad mientras Barreda, con su inquietud característica, había viajado a Francia. Desde París le escribe a Sanz —que era el único representante diplomático en Europa autorizado para adquisiciones navales, como Barreda en Estados Unidos— para darle cuenta de los problemas surgidos alrededor de los buques que se encontraban en Burdeos, el primero de los cuales se refería a las discrepancias técnicas entre Salcedo, García y Grau, allanadas por las explicaciones de los últimos, y el segundo, a las dificultades financieras que encontraban los comisionados Sevilla y Pardo para levantar los fondos necesarios, por las exigencias leoninas de los banqueros, que indudablemente querían aprovecharse de la angustiosa situación del Perú para obtener las mayores ganancias. Ambos, convencidos de la urgencia nuestra en materia naval, convinieron con Barreda en abrir un crédito a 90 días mientras conseguían condiciones más ventajosas en un empréstito o para hacer arreglos de otra naturaleza que no gravasen tanto al Estado. Barreda le pide a Sanz su conformidad con las instrucciones dadas por él con Pardo y Sevilla a Gálvez y a Salcedo para que ultimasen la compra, y la autorización para efectuarla.

Al día subsiguiente o sea el 3 de setiembre, le contesta Sanz a Barreda en forma totalmente negativa. Indudablemente influyó en su ánimo la presencia de Barreda en Londres y la manera tan diligente y positiva de su actuación, ya que sin instrucciones concretas había puesto todo su empeño en comprar buques de guerra a toda costa, sin meditar en los obstáculos ni en las dificultades, convencido de la absoluta necesidad que el Perú tenía de navíos para enfrentarse a la escuadra española.

La respuesta de Sanz se basa en el primer informe de Salcedo de que los buques habían sido construídos aceleradamente, sin torres giratorias y con palos y cubiertas de madera, que no solamente los hacían inaptos para el combate con los españoles sino aún para cruzar el Estrecho de Magallanes o remontar el Cabo de Hornos. Añadía "que el acuerdo que hemos celebrado para proveer a nuestro país de armamentos navales no nos pone en el caso de comprar los primeros que se nos presenten". Sanz que era un funcionario competente no percibía como Barreda la inminencia de las hostilidades, pese a que había sido plena y constantemente informado de la situación internacional por el Ministerio de Relaciones Exteriores y carecía, al parecer, de las condiciones del buen observador político que en grado superlativo las poseía, junto con su dinamismo, don Federico Barreda.

A éste, su misión en Washington le sirvió notablemente, no sólo para apercibirse de la situación, sino también de su desarrollo ulterior, pues el Secretario de Estado lo tenía al corriente de la evolución de la política española y de las decisiones de la Corte de Madrid, mostrándole sin reservas la correspondencia que sobre el particular enviaba el representante diplomático norteamericano ante el Gobierno de Isabel II.

El 5 de setiembre le contesta Barreda en tono duro y enérgico diciéndole que él nunca ha querido comprar lo primero que se presenta sino lo mejor que se pudiera obtener. Censura a Gálvez por abandonar el proyecto de adquisición y lo propio hace con Salcedo, anotando que éste, aparte de sus exageraciones naturales, era partidario siempre de una perfección tal que sólo era posible lograr en construcciones supervigiladas con gran paciencia y mucha minuciosidad, cualidades principales que aquel tenía. Sostiene, contra la opinión técnica de Salcedo, que los buques habían sido inspeccionados por marinos ingleses y americanos, bajo cuya dirección se construyeron y que luego habían pasado por minuciosa revisión cuando los quiso comprar Prusia. Además tenían informe favorable de García y García, considerado por el propio Salcedo como el "primer oficial" de la marina peruana.

Mientras tanto, Gálvez informa a Sanz el 6 de setiembre, ya impuesto de la divergencia de opiniones con Barreda, que en Nantes hay dos buques que tienen mejores condiciones que los de Burdeos y que podían venderse con la máxima reserva. Sugiere que los visite no solamente Salcedo sino también García y Grau para no perder tiempo y que si ellos dan opinión positiva, podrían comprarse inmediatamente. Ya estaban instruídos Gálvez y Salcedo desde el 1º de ese mes por Barreda, Sevilla y Pardo en el sentido de adquirir los buques de Burdeos si tenían un andar mínimo de 12 millas y 14 cañones de 30 kilos. Además, debían hacerlos salir secretamente de la jurisdicción francesa a fin de que pudieran entrar a puerto inglés como buques de guerra peruanos en tránsito hacia el Perú.

Vuelve a escribir Gálvez a Sanz el 27 de setiembre para comunicarle que Salcedo está de acuerdo en adquirir los barcos de Nantes y que era necesario proceder con la mayor celeridad, más aún teniendo en cuenta que los vendedores se comprometían a ponerlos en el puerto que se les designase. Dos días después Sanz pasa una nota al Conde Russell, Ministro de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña para comunicarle su cese producido el 25 de agosto y su relevo de las funciones de Ministro del Perú en Londres. Por su parte, Barreda

oficia al Canciller peruano el 1º de octubre para acusarle recibo de su nombramiento como Ministro en París y Londres y le dice que su presentación al Ministro de Negocios Extranjeros francés debe demorarse todavía porque tenía la intención de trasladarse a Saint Nazaire, con Salcedo, para ver los buques ofrecidos.

El Comandante Pardo de Zela y el Teniente Grau habían asistido a las pruebas y su opinión había sido favorable, especialmente la de Grau que había hecho un examen más detenido del buque denominado **Shangay** (16). El Comandante García se había mostrado también solidario con sus dos compañeros. Salcedo coincide con ellos en principio pero apenas llega a París se entrevista con Barreda y le dá opinión adversa, no tanto por defectos presuntos de los barcos sino por la dificultad para tripularlos, la posibilidad de que los españoles los encierren en cualquier puerto mientras toman carbón y sobre todo por el precio, que le parecía muy elevado pues los vendedores pedían un millón trescientos mil francos. La última observación era en verdad deleznable por cuanto el propio Salcedo, de acuerdo con Gálvez, llegó a ofrecer un millón doscientos mil francos, suma que los propietarios no aceptaron, pensando seguramente en que las apremiantes necesidades del Perú lo obligarían a pagar el precio pedido, como efectivamente sucedió.

Barreda pasa por alto las objeciones de Salcedo pero pide por telégrafo a García, Pardo de Zela y Grau que le envíen a la mayor brevedad sus informes para decidir. Los dictámenes de los tres oficiales son favorables, especialmente el de Grau como ya se ha hecho notar. No quedaba más que solucionar el problema de la financiación que era el más difícil por cuanto el Gobierno del Perú había pedido a los agentes en Lima de las casas francesas y belgas consignatarias del guano cuantiosos adelantos sobre las existencias en Europa por lo que, cuando los comisionados fiscales Sevilla y Pardo acuden a ellas, les contestan que no podían asumir nuevos compromisos a base del guano existente en depósitos en Francia y en Bélgica. Las condiciones propuestas por Thomas, La Chambre y Cía. eran tan usurarias que fueron rechazadas, pues por cada 3.85 francos prestados exigían que se les pagase cinco francos, más nueve por ciento de interés capitalizable cada seis meses, más cinco por ciento de comisión y más medio penique por peso, por concepto de comisión de giro.

Es admirable la celeridad de Barreda y quizá su preocupación hubiese sido mayor si hubiese conocido los resultados de la Junta de Guerra celebrada en el Callao el 24 de noviembre. Ese día se convoca a los jefes navales a bordo de la fragata **Amazonas** surta en nuestro

primer puerto, presididos por el propio Presidente de la República, General Juan Antonio Pezet, para conocer el estado de la Marina de Guerra en ese momento y saber si es posible librar un combate con los barcos que componen la escuadra española con posibilidades victoriosas. Concurren el Ministro de Guerra y Marina, General José Allende; el Prefecto y Comandante General del Callao, General Miguel Medina; el Comandante General de Marina, Contralmirante Ignacio Mariátegui y los Capitanes de Navío Antonio de la Haza, Mayor del Departamento; Pedro José Carreño, Presidente de la Junta de Reconocimientos; José María Silva Rodríguez, Capitán de Puerto del Callao y José Rosendo Carreño, Comandante General de los Tercios Navales.

A la Junta asisten también para exponer su opinión acerca del estado y capacidad de combate de sus propios buques, sin participar en el debate posterior ni en la decisión final, el Capitán de Navío Francisco Sanz, Comandante de la fragata **Amazonas**; los Capitanes de Fragata Hercilio Cabieses, Comandante del vapor **Loa**; Pedro de la Haza, Comandante del vapor **Huaraz** y Alejandro Muñoz, Comandante del vapor **Chalaco**; los Capitanes de Corbeta Luis de la Barrera, Comandante del vapor **Sachaca**; Abel Raygada, Comandante del Pontón **Plaza** y Lizardo Montero, Comandante del vapor **Lerzundi**; y los Tenientes Primeros Juan José Moore, Comandante del vapor **Tumbes** y Daniel R. de la Rosa, Comandante del bergantín **Guise.**

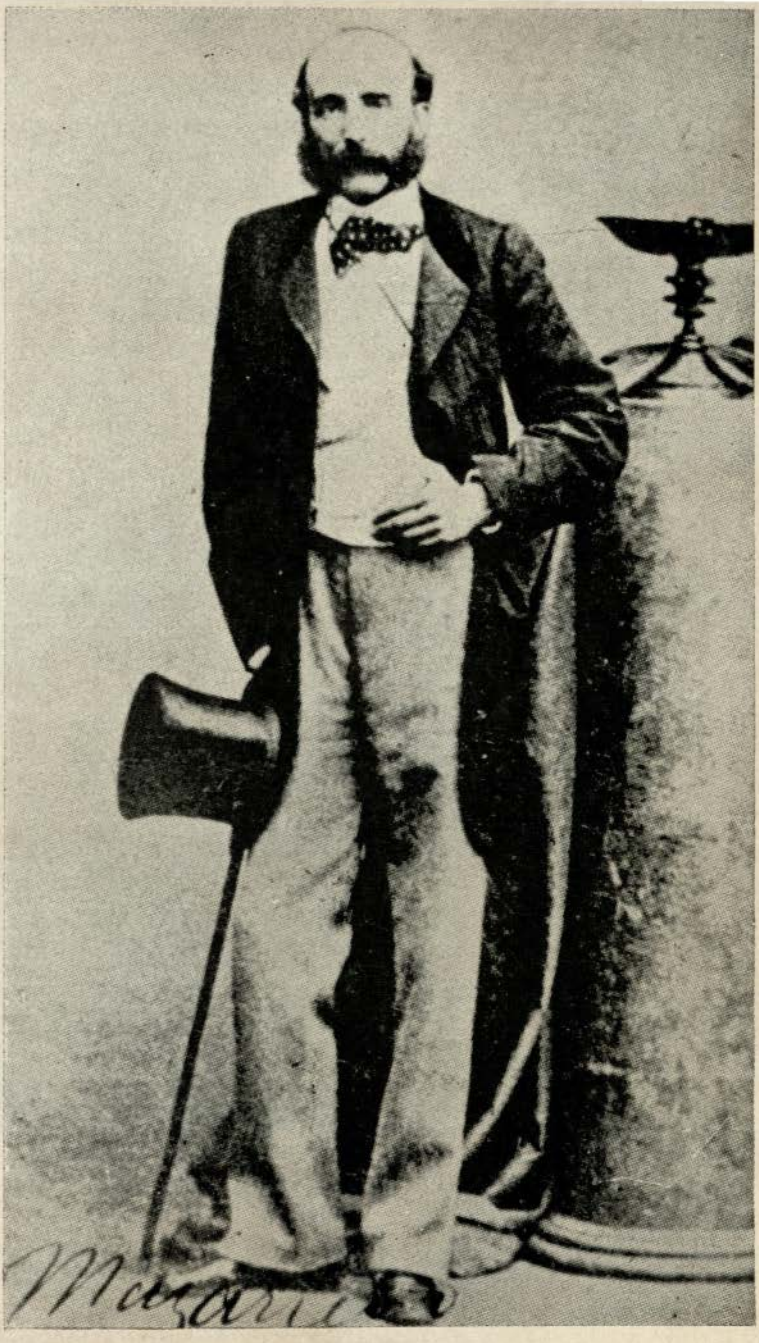
Comenzó a informar el menos antiguo o sea el Teniente de la Rosa, diciendo que su buque es inaparente para enfrentarse a embarcaciones de vapor puesto que siendo de vela le sería imposible seguir las evoluciones de aquellos y que en el estado en que se encuentran los barcos peruanos no cree en las posibilidades de triunfo pero sí en las de reparar el honor nacional. Le sigue el Teniente Moore quien manifiesta que su nave, aunque es pequeña y está reputada como aviso, con sus dos colizas de a 32 puede combatir y que si se termina de reparar a tiempo el **Loa** y el monitor **Victoria** quedarían equiparadas las fuerzas peruanas con las españolas. Raygada dice que el pontón a su mando no puede moverse en ningún sentido pues es solamente una batería flotante y considera que la marina sin la fragata **Callao,** que se está tratando de acorazar en el Callao, no tiene ninguna posibilidad positiva, tanto por el mal estado de la **Amazonas** cuanto porque el **Lerzundi** y el **Sachaca** no son buques de guerra. Montero opina que su barco puede salir a combatir con los demás de la escuadra y que, respecto a la marina, el Gobierno tiene la suficiente para emprender un ataque con ciertas probabilidades de éxito. La Barrera

dice que pese al mal estado de las calderas de su barco está dispuesto a entrar al combate y piensa que el Perú tiene superioridad para batir a los buques españoles.

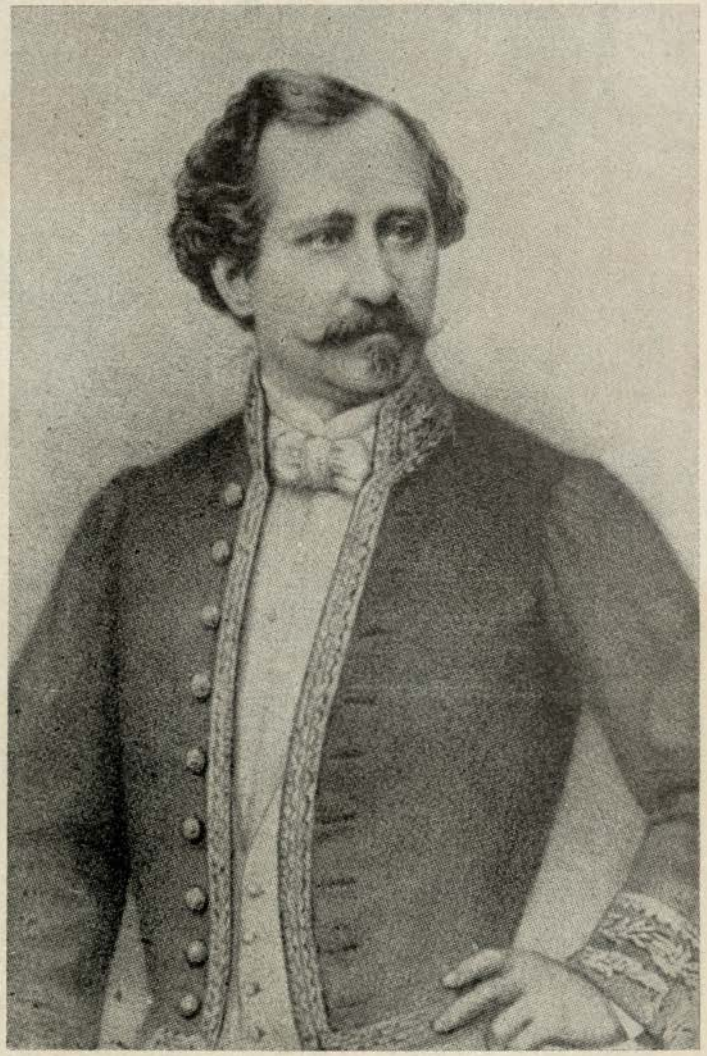
Muñoz expresa que el **Chalaco** es un vapor de fierro, veloz, que puede ser útil con el fuego de sus cañones rayados e inutilizar con la proa a cualquir nave enemiga. De la Haza afirma que el **Huaraz** es una batería flotante en realidad lo que lo hace inútil para la batalla y que sin la fragata **Callao** no podría obtenerse buen resultdo, a pesar del poderío del **Loa.** Cabieses manifiesta su opinión en el sentido de que con la escuadra con que cuenta el Perú en ese momento no puede intentar batir a la española, lo que se podrá hacer cuando la **Callao** esté lista y se reciban refuerzos y que como jefe de marina está dispuesto a cumplir con su deber como lo ha hecho siempre. Sanz dice que la **Amazonas** está lista para el combate a pesar de estar haciendo ciento cincuenta toneladas de agua cada veinticuatro horas y que los demás buques no tienen ninguna posibilidad de triunfo frente a los del Almirante Pinzón.

El Presidente Pezet, después de oír las opiniones de los comandantes de las diversas unidades, les dió permiso para que se retirasen y dejasen deliberar a los jefes bajo la presidencia del Contralmirante Mariátegui. Este resumió la opinión de los presentes diciendo que, visto el estado de la **Amazonas** y teniendo en cuenta que el **Loa** sólo podía hacer fuego en una dirección y que eran los únicos buques de guerra con que contaba el Perú, era imposible la ofensiva por la insuficiencia de medios, lo que llevaría irremediablemente a "un descalabro, cosa que acabaría de sumir al país en el deshonor y en la desgracia; pero que si el Supremo Gobierno tuviese a bien ordenar se libre el citado combate sacrificarán gustosos sus vidas con la abnegación del patriota y del soldado" (17).

En el interín se consiguen los fondos y a fines de noviembre Barreda compra el **Shangay,** que le cambia el nombre por el de **Unión,** por la cantidad de un millón trescientos mil francos y después hace lo propio, a mediados de diciembre, con el **San Francisco** que lo bautiza con el nombre de **América,** queriendo demostrar con esas denominaciones las finalidades de la guerra a la que se veía arrastrado el Perú. Nombró para comandar una a García y García, quien tuvo que consultar a Lima si dejaba la dirección de la **Independencia** para asumir el mando de la nueva corbeta, mientras Salcedo se ofrecía para el comando de la otra. Pesadas las dificultades de que los dos comisionados encargados de construir sendos blindados abandonasen su cometido principal, nombró Comandante de la **Unión** al Teniente 1º Miguel



Don Eusebio
de Salazar
y Mazarredo



Don Federico L. Barreda y Aguilar

Grau, que tan activamente había cooperado para su compra, y al Capitán de Corbeta Juan Pardo de Zela, a quien había conocido en Estados Unidos en 1862, para la **América.**

Melo describe así a las corbetas: "Eran buques de galibus muy finos, de mucho andar, con aparejo completo de fragata, movidas a hélice, con fuerza de 500 caballos. Medían 1,600 toneladas y estaban armadas con 14 cañones Voruz, de 70" (18). Vegas García dice que "eran gemelas, aparejadas de fragata, cascos finos, 1,600 toneladas de desplazamiento, 14 cañones Voruz de 70, máquinas de 500 caballos de fuerza, una hélice y andar de 13 millas" (19).

García y García, bajo cuyas órdenes directas estaba Grau, lo autoriza para asumir el comando del buque. Grau llega a Saint Nazaire el 15 de diciembre, recibiendo el barco, con los respectivos documentos, de manos de Pardo de Zela quien será su compañero de viaje desde Plymouth hasta Río de Janeiro. Se hace a la mar el 18, para llegar a las costas de Inglaterra el 20, fondeando frente a la Punta de Margate, en la boca del Támesis. Al día siguiente se vuelven a quedar detenidos por la niebla en Shearnef pues el práctico se negó a seguir y sólo el 22 anclan en Greenhithe, en Londres, a 9 millas de Gravesand, por considerar Grau que era un fondeadero que reunía mejores ventajas para los aprovisionamientos y mayor seguridad por la menor afluencia de buques.

VII

De su primera experiencia Grau se muestra satisfecho por las condiciones marineras del barco y la bondad de la máquina —lo que después no sucedería debido a la impericia de los maquinistas ingleses contratados para la **Unión**— y de haber hecho una buena travesía sin mayores incidentes. Una vez anclado le queda un largo trabajo por realizar para poder poner al buque en condiciones satisfactorias de combate. La tarea más urgente e importante era la de enganchar la marinería pues la Armada del Perú no contaba, como hoy, con tripulaciones entrenadas y era menester conseguir en el lugar marineros y artilleros a fin de poder conducir las naves hasta el Perú. Aparte del peligro de embargo por razones de neutralidad que podía imponer el gobierno inglés en caso de guerra declarada, existía otro que era la **Foreign Enlistment Act** que prohibía contratar marineros ingleses en territorio británico para servir en buques de guerra extranjeros y Grau tenía que proporcionar a su buque y a la **América**, que iba a ir directamente a Plymouth, las dotaciones completas.

Grau se dedica con gran diligencia y con la máxima rapidez posible a adquirir vestuario, camas, armamento de mano, pólvora, balas y carbón y a tomar las medidas que le aconseja su pericia profesional para tener a la **Unión** lista lo antes posible a fin de zarpar para el Perú. Se encuentra, además, con que el buque ha cargado víveres para cuatro meses en Francia y el doble de la cantidad necesaria de obuses y que los pertrechos que está tomando en Londres han producido tal congestión de bultos que causan dificultades para alojar a la tripulación, entorpecen el manejo de las piezas de artillería y "producen una aglomeración perjudicial para el aseo del buque" (20). El sentido innato del orden que Grau, viejo lobo de mar de largas singladuras, posee tan acentuadamente por su formación profesional y por su propia experiencia, le hace percibir inmediatamente las dificultades de un largo periplo en esas condiciones.

No satisfecho con haber logrado que la mitad de los proyectiles o sea 1,500 —para tres años de combate— sean llevados al Callao en un velero, por no ser necesarios, se dedica a mejorar la estructura de su barco en pequeños detalles que le darán mayor seguridad y lo conservarán mejor. Ordena cambiar la parte inferior de los tubos de vapor adyacentes a la chimenea y los de desahogo del costado pues los primeros, al bajarse aquella, que era telescópica, quedaban al aire y expuestos a doblarse mientras los segundos soltaban una nube de vapor que dañaba el cobre y además producían constante lluvia de agua caliente.

VIII

La vida a bordo de una nave anclada sin que los tripulantes puedan bajar a tierra es monótona; más todavía en un buque de guerra surto frente a una gran ciudad como Londres, cuyos atractivos no era posible disfrutar porque todas las horas del día tenían que dedicarse inexorablemente al trabajo de alistamiento, con todos los trajines y afanes de una tarea físicamente dura y sin posibilidad de descanso hasta las horas de la noche. Un guardiamarina, al parecer un poco tarambana, que tuvo que abandonar perentoriamente la escuela naval donde cursaba estudios en Bélgica con beca del Gobierno peruano para pasar a Londres a ponerse a órdenes del Comandante García y García, había sido asignado a la **Unión.** Ricardo Vera, que tal era el nombre, se sintió súbitamente enfermo de mal desconocido que, por supuesto, no le impedía pasearse por el buque mientras los demás trabajaban y a tal punto exhibió su enfermedad fingida que Grau le ordenó que se reintegrase a su trabajo o que se fuese a tierra a curarse. Parece que el mozo se dió por mal servido y escribió a su comandante una carta insolente, motivo por el cual éste pidió a la Legación que lo notificase para que retornara a bordo pues es "perjudicial el ejemplo de un Oficial esento de todo servicio y no obstante transitando por todo el buque y disimulando perfectamente todo mal, en circunstancias en que la moralidad y la disciplina son tan indispensables" (21).

Grau a los treinta años tenía tan acentuado el sentido de la disciplina y tan arraigado el culto a las virtudes navales que no podía tolerar el ocio cuando el Perú reclamaba diligencia, ni la indiferencia cuando era preciso agotarse. Años más tarde, Vera acompañará a Grau en su renuncia a servir bajo las órdenes de un aventurero extranjero como Tucker que tomó la jefatura de la escuadra peruana y compatirá con él, en 1867, su prisión en la isla de San Lorenzo, al lado de Elías Aguirre y Enrique Palacios, dos de los inmortales de Angamos

que habían seguido al Caballero de los Mares en su protesta. Ricardo Vera sirvió como Teniente 2º en la fragata **Amazonas** que se perdió al entrar a Chayahué en Chile, semanas antes de Abtao y luego asistió, con el mismo grado, a bordo del **Sachaca** al día de gloria del Callao el 2 de Mayo.

El 11 de enero de 1865, Barreda que se encontraba en París, cursó un telegrama urgente al Secretario de la Legación en Londres y Encargado de la misma A. B. Medina a fin de que ordenase a Grau que zarpase para Plymouth al día siguiente al mediodía, haciéndolo responsable de "todas las consecuencias" en caso de incumplimiento. Dispuso, asimismo, que se le entregasen dos mil libras esterlinas para fondo de reserva y que García se trasladase a Plymouth para que ayudase a Pardo de Zela a embarcar a la tripulación de la **América** que debía ir por ferrocarril de Londres a ese puerto. Por nota de la misma fecha le remitió una orden para los banqueros Thomsen & Cía. a fin de que proveyesen de fondos a los dos comandantes. Ordenó igualmente que otro de los miembros de la legación, Quintana, viajase a Southampton a esperar las noticias que debía traer el vapor de Sud-América —a las cuales concedía una gravedad extraordinaria— para que le fuesen comunicadas telegráficamente para saber escuetamente si había o no hostilidades. Igual telegrama debía dirigirse a García al "Plymouth Royal Hotel" sitio donde se alojaba. Barreda insiste en que la **Unión** y la **América** "se hagan a la mar antes de la llegada del vapor de Colón o al menos antes de que se sepan sus noticias" (22).

Barreda, que seguía con atención angustiosa, comprensible en todo patriota, la evolución del problema peruano-español y que a la vez debía recibir excelentes informaciones en París y Londres acerca de la política española, así como las tuvo en Washington, se enteró probablemente del cambio de jefe de la escuadra española. El Almirante Pinzón dejaba el mando para ser reemplazado por el General José Manuel Pareja, que a su vez, estaba nombrado Ministro Plenipotenciario en el Perú, por lo que reunía en su persona la doble condición de militar y diplomático. Esto ocurría a principios de diciembre y a finales del mismo mes, la flota española en el Pacífico fué incrementada con las fragatas **Blanca, Berenguela** y **Villa de Madrid.** Si se agrega a ello el anuncio de la salida de la gran fragata blindada **Numancia,** que dejó puertos españoles el 4 de enero, era explicable la agitación y la prisa de Barreda. Además, ya sabía que el Gobierno del Perú había nombrado al General Manuel Ignacio de Vivanco como plenipotenciario para negociar con el nuevo Comandante de la Escuadra Española en el Pacífico, precisamente el 30 de diciembre.

Quizá supuso que las negociaciones no iban a tener resultado positivo o que de ellas podría resultar, por negativa del Perú a humillarse, una ruptura de hostilidades por parte de las fuerzas españolas o una declaratoria de guerra del Perú a España, para lo que existía la autorización al Poder Ejecutivo dada por la ley de 9 de setiembre del año anterior, con las consecuencias previsibles del embargo de los barcos peruanos en Inglaterra por razones de neutralidad o a pedido del gobierno español. De ese modo, los buques tan trabajosamente obtenidos y a tan alto precio pagados, hubiesen sido inútiles para la defensa del Perú frustrando así las esperanzas puestas en ellos y los sacrificios hechos para que el país no negociase inerme, es decir, para qu no fuese derrotado diplomáticamente por la presencia de una flota enemiga en su litoral que, sin disparar un tiro, hubiese logrado una victoria con su sola presencia amenazadora.

Esas reflexiones posiblemente lo impulsaron a ordenar el zarpe de la **Unión** inmediatamente, pues creía que la **América** podía estar en Plymouth el 12 navegando a toda máquina desde Saint Nazaire.

Medina, que conoce bien el temperamento y el dinamismo de su jefe, notifica a Grau por medio de un mensajero y hace lo propio con García. No satisfecho con la instrucción escrita, va personalmente al Consulado a buscar a Grau para reiterarle verbalmente la orden de Barreda y hacerle entrega de una carta de crédito por dos mil libras esterlinas en presencia del Cónsul. Le pide recibo y le comunica que el dinero lo debe recabar en Plymouth para mayor facilidad. Pero tiene un inconveniente en conseguir más fondos para los capitanes de la **América** y la **Unión** por no saber el itinerario del viaje a Sud América, cosa que los banqueros le exigen, como es natural, para saber las plazas sobre las cuales deben girar. Grau tiene un pliego de instrucciones de Barreda en sobre cerrado que no puede abrir hasta que se haga a la mar y ante la imposibilidad de Medina de enterarse de los puntos de arribada de las dos corbetas, le escribe a su jefe para darle cuenta de la dificultad el mismo 12 a las 6 de la tarde y le consulta que si puede autorizar a los banqueros a fijar un límite a las cartas de crédito o a extenderlas abiertas por todos los gastos necesarios. Aprovecha para decirle que todas las demás instrucciones están cumplidas y le dice que ha reiterado por telégrafo —ya Grau está en la corbeta— las órdenes para el comandante de la **Unión** que debe avisarle su partida con un telegrama.

Urgido por las circunstancias, Medina se dirige nuevamente a los banqueros y fija en diez y seis mil libras esterlinas el monto de los posibles gastos de las dos naves y hace extender dos cartas por ocho

mil libras cada una a nombre de Pardo de Zela y Grau aunque para el giro sobre ambas solamente estaba autorizado Pardo de Zela; y Grau, únicamente en caso de percance de los navíos por causas de fuerza mayor. La previsión de Medina resultó bienhechora porque en Río de Janeiro tuvieron que separarse los dos buques por desperfectos en la **Unión**, siguiendo la **América** sola hacia el Perú lo que permitió a Grau atender a los gastos de reparación, combustibles y demás sin demora pues en caso contrario, mientras se hacían las obligadas consultas, hubiese perdido más días de los necesarios.

Grau, oficial disciplinado, buen cumplidor de su deber y marino de enorme experiencia, recibe la orden e inmediatamente hace los aprestos para zarpar. Pero antes, con una minuciosidad increíble, que es también la prueba de su diáfana honradez, envía a la Legación la lista de los marineros contratados a fin de que no se pague demás al contratista; la cuenta de los proveedores de carne y pan de su buque mientras estuvo en Londres, la que, como dato curioso, monta 76 libras esterlinas; las facturas por vestuario, camas, armamento y pólvora de la **América** que debe entregar a Pardo de Zela en Plymouth Para la tripulación de ese buque lleva embarcados solamente de 25 a 34 hombres, de los 70 ofrecidos.

El mismo día le escribe de su puño y letra una carta a Medina (23) en la cual le hace algunas recomendaciones personales. Una de ellas se refiere a que tenga cuidado en no pagar al contratista de los tripulantes, Mr. Brown, sino por cada individuo que esté a bordo del buque pues tenía el fundado temor de que exhibiese a la Legación listas de gente aparentemente embarcada para lograr una ganancia ilícita. "Es preciso andar con cuidado para evitar fraudes" dice y para precaverlos le remite la nómina de los 169 que están en la **Unión**, parte de los cuales deben pasar después a la **América**. Le agrega que si se presenta otro contratista, de apellido Goodman, con una cuenta por el embarco de cinco marineros, le pague solamente por tres, pues dos de ellos desertaron en la noche anterior y le dice que si tiene algún inconveniente se lo consulte a Plymouth para "no permitir que nos roben esos pillos de posaderos".

La carta la escribe a las siete de la mañana y es la primera vez en que aparece disgustado pues le manifiesta a Medina: "Como V. supondrá voy en un estado lamentable, mis compases sin arreglar, falto de carbón y con otras dificultades; espero que una vez en la mar o marcha esto o me lleva el diablo". Y le encarga que le diga a Barreda que la tardanza de medio día en zarpar obedece a esas causas. Marino consciente, sabe que debe salir, cualquiera que sea el

estado de su buque. El no discute las órdenes; simplemente las cumple, aunque en ello le vaya la vida, pues en otra oportunidad semejante y en circunstancias más apremiantes para el Perú, no vacilará en salir con su **Huáscar** al encuentro de la inmortalidad y de la gloria en Angamos, ratificando con su sacrificio personal su devoción al Perú y a los principios del honor, que fueron las bases de su egregia personalidad. Su ciencia de la navegación, su experiencia náutica, su valentía, le sirven para compensar, en lo humanamente posible, las deficiencias de las naves. La unión de esas cualidades profesionales con sus cualidades morales forman al marino más cabal y más completo de su tiempo, el que con justicia ha pasado a ser, como lo querían los clásicos, paradigma de su carrera, cifra y compendio del Perú y honra y orgullo del género humano.

IX

Muy temprano zarpa el 13 de enero de Greenhithe para Plymouth. pues ha tenido dificultades con la máquina y se ve obligado a contratar un vapor para que lo remolque hasta Gravesand. A las tres horas justas de navegación se malogra una caldera y se daña un condensador lo que lo obliga a navegar a vela. Mala suerte tiene la corbeta porque en esas circunstancias, anclada por el práctico debido a un fuerte temporal, pierde un ancla y tiene que permanecer así hasta el 15 en que, ya apaciguada la tormenta y realizadas las reparaciones posibles, prosigue su viaje a Plymouth, adonde llega el 17, sin encontrar a la **América** que debía haber fondeado el 12 y que llegará sólo el 20. La reparación de las averías demorará no ocho días, como pensaba Grau, sino tres semanas.

En Plymouth ocurrirán dos incidentes en los cuales le toca intervenir a Grau. En el primero de ellos, obligadamente, y, en el segundo, por razones de disciplina.

Al día siguiente de su arribo se dirige a la casa del Almirante Jefe del Apostadero para comunicarle oficialmente la llegada de la **Unión**; para excusarse, pues su buque no había podido cumplir los saludos de ordenanza a la plaza, debido a los desperfectos sufridos durante la travesía desde Londres; y para pedirle que el inspector de máquinas del Arsenal examinase los daños de la **Unión**, a lo que el marino inglés accedió con la condición de que esperase hasta que el técnico se encontrara libre. Al salir de la casa para tomar el bote fué detenido por el Superintendente Brandon, Constalbury del Condado de Kent y por un agente de la policía de Plymouth que le mostraron una orden de prisión en regla contra él por infracción de la **Enlistment Foreign Act.** Pese a sus protestas, fué conducido al Guildhall de Plymouth donde pasó la noche custodiado por dos policías, que él califica, indignado, de "esbirros".

Fácil es imaginar la ira de Grau no sólo por el atropello personal, que podía ser reparado con las excusas del caso, como efectiva-

mente lo fué pues el Conde Russell, Ministro de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña, las dió a Barreda, sino por la incertidumbre del futuro y la pérdida de tiempo que podía significar para el viaje de la corbeta. En un principio creyó que todo obedecía a una intriga de los comerciantes españoles que, valiéndose de artimañas legales, paralizaban al barco pero después se convenció que todo el problema se debía a la denuncia de dos individuos contratados para carboneros de la **Unión** —Prisje y Grapes— que no habían encontrado la vida a bordo de un buque de guerra peruano tan placentera como la imaginaron y que pensaron que recurriendo a la insolencia podían cambiar las cosas. Lamentablemente para ellos, no conocían la rigidez disciplinaria de Grau quien los despidió en el acto para no crearse problemas mayores y teniendo en cuenta que se trataba de nacionales ingleses y que el buque se encontraba en puerto británico.

Con la amenaza de una detención prolongada, Grau le escribe a Medina una carta de su puño y letra, en papel timbrado del mismo lugar de arresto, en la cual le relata su reclusión y le pide que lo espere él o el Cónsul Kendall, en la estación ferroviaria de Londres adonde debe llegar al día siguiente, a fin de que averigüen su destino. Igualmente le solicita que avise a Barreda —que ya está enterado por el Teniente Felipe Pardo Lavalle—, y que le consiga un abogado para su defensa. Por segunda vez se muestra impaciente pues le dice a Medina: "V. comprenderá toda la hiel que se me ha desarrollado con este suceso inesperado" (24).

Mientras Barreda pasa la nota de protesta al Foreign Office encomienda al diligente Cónsul en Londres Enrique Kendall que se dirija a Dartford con un abogado para ayudar a Grau en el juicio. Abierta la instancia por el Juez de Paz Fleet y oída la acusación que a nombre de Grapes presenta su procurador Freemam de que su patrocinado no había recibido buen trato en la **Unión**, contestó el abogado Telfourd Slater alegando la ilegalidad del procedimiento y oídos los débiles argumentos de la parte contraria el magistrado puso en libertad a Grau, el cual se volvió inmediatamente a Plymouth para ocuparse de su barco.

El 23 da cuenta a Barreda de todo el incidente, en forma objetiva y serena, y dos días después le toca participar en otro acontecimiento que pudo tener peores consecuencias, que fueron evitadas debido a su sagacidad y a su prudencia. Los tripulantes ingleses de la **América** se rebelan, se niegan a trabajar y luego toman unos cuantos botes de la corbeta y se van a tierra sin oír a Pardo de Zela, que pierde el conocimiento, de rabia, por espacio de una hora. Ante lo ocurrido,

Grau es llamado inmediatamente para sofocar el motín, teniendo que enfrentarse a los tripulantes, a los que no convencen ni razones ni amenazas, hasta que al fin ceden y se logra calmarlos. Por cierto que las causas eran, como en el caso anterior, enteramente baladíes pues algunos se quejaban de que no se les daba café y otros sostenían que los habían engañado, pues al embarcarse creyeron que lo hacían en un buque confederado. Desde luego, no se pudo imponer ninguna pena disciplinaria, menos aún con el ejemplo reciente de lo ocurrido con los dos carboneros de la **Unión.** La medida más sensata fué desembarcar a los ingleses, que estaban embriagados, obligando a quedarse a bordo a los demás. En la tarde se completó la tripulación con griegos, alemanes e italianos. La ira contenida de Pardo de Zela le hará decir en un oficio a Barreda que "cuando el buque se halle en la mar, no temo que hayan bochinches; allí no hay que temer el escándalo, ni la intervención de las autoridades inglesas que parecen hacer alarde de no respetar a los que como nosotros no pertenecemos a una Gran Potencia (25). En realidad, el Gobierno británico era totalmente ajeno a los desmanes de los tripulantes de la **América** y justamente, para prevenir reclamos de sus nacionales enganchados como marineros, había prohibido su alistamiento en buques de guerra extranjeros.

Ya el Ministro de los Estados Unidos en Londres había dirigido una nota a la Legación del Perú el 10 de enero pidiéndole que autorizase al Comandante Grau para que los marineros Robert Crickmore, John Munns y Reuben K. Neight de la dotación de su buque quedasen en poder de las autoridades inglesas por el tiempo necesario para que prestasen su testimonio en la causa seguida contra una persona de apellido Rumble, que estaba enjuiciado por la Corona por haber violado, siendo funcionario del gobierno inglés, las leyes de neutralidad.

Barreda mientras tanto urge a los dos comandantes para que salgan cuanto antes de Inglaterra pues no sólo teme las complicaciones que le puedan sobrevenir a los buques con el gobierno británico en el caso de guerra peruano-hispana, sino, lo que es más grave, que no pueden llegar a tiempo para la defensa del Perú, esterilizando así toda la tarea paciente, tenaz y dura y los sacrificios económicos hechos para contar con esos elementos bélicos. Parece sin embargo que la fatalidad retrasa una y otra vez la partida para Sud América. Las corbetas están inmovilizadas porque los cinço compases de cada una no coinciden en marcar el rumbo y ese desperfecto, observado desde el viaje de Francia a Gran Bretaña, hace imposible una navegación

segura pues los buques pueden desviarse fácilmente de su ruta. Parece que el percance obedece al fierro de las naves y la operación de corrección, aparte de su delicadeza, requiere de un tiempo sereno y de un día claro, difíciles de lograr en los meses invernales.

Grau le dice a Barreda el 4 de febrero que su buque ya está en perfectas condiciones y que saldrá en la noche o madrugada con destino al Perú. Igual que al zarpar de Londres, con la misma prolijidad y con el mismo orden, remite a la Legación sendos oficios con un estado general, otro de subsistencia y otro de consumo de la **Unión** más las facturas por aprovisionamiento tales como artículos de contramaestre, condestable, piloto y carpintero, un ancla, cadenas y las cuentas acerca de lo que se debe pagar por los hombres embarcados. En todos marca, como una prueba más de su pulcra honradez, los descuentos prometidos a fin de que se hagan efectivos a favor del Fisco.

Nunca hay en Grau nada turbio, nada dudoso, nada en fin que le pueda echar una sombra a su conducta de caballero y de marino. Todo en él es cristalino, limpio y, si se quiere darle su exacto sentido, puro. Pocas veces un hombre predestinado para redimir a su patria como lo fué Grau, puede exhibir el conjunto y la solidez de sus virtudes sin temor al juicio de la posteridad. Supo vivir sin concesiones a lo mezquino, a lo vulgar y al cálculo pues siempre se puso por encima de lo torpe y de lo trivial; vivió con la sencillez verdadera y con la bondad de las almas grandes, quizá porque se había enfrentado a la naturaleza en sus dos dimensiones infinitas del cielo y del mar en largas jornadas de navegación. Por eso también fué el caballero sin miedo y sin tacha del Mar Pacífico, el verdadero Caballero de los Mares.

X

La primera etapa que debe navegar la **Unión** con la **América,** comprende la ruta entre Plymouth y el puerto de Funchal en la Isla de Madeira, frente al Africa. La tripulación de la primera comprende, de capitán a paje, 147 tripulantes de las más variadas nacionalidades a juzgar por los nombres, pero con predominio neto de los ingleses. De los ocho oficiales de la **Unión** sólo cuatro son peruanos: Grau, su comandante; Pardo, su segundo y los guardiamarinas Ricardo Vera y José Correa. Todos los demás son británicos, incluyendo al segundo y tercer piloto, al cirujano y al contador, de nombre Harry Peter Tayler, quien tratará de enfrentarse más tarde a Grau. El segundo comandante es el Teniente Felipe Pardo y Lavalle, hermano de Manuel, uno de los comisionados fiscales que tan prominente actuación tuvieron para la compra de los barcos y que siete años más tarde llegaría a la Presidencia de la República. Felipe Pardo y Lavalle asistió al Combate de Abtao a bordo de la **América.** Y entre los pocos marineros peruanos que figuran en la dotación está Manuel Medina, que combatirá al lado de Grau en Angamos y cuya figura, morena y breve, ha sido familiar para todos los limeños hasta hace pocos años en que aparecía puntualmente en toda actuación de homenaje a su Almirante.

El viaje entre Plymouth y Funchal demora siete días en vez de lo calculado, que eran cinco. Llegan a Madeira el 12 de febrero "después de un viaje bastante feliz" como lo califica Grau al informar a Barreda (26), en lo que difiere de Pardo de Zela que dice que "El viaje no ha sido feliz" (27). La razón de la discrepancia en las apreciaciones entre los dos comandantes dan motivo para una interesante comparación sicológica. El motivo del juicio del segundo obedece a que al día siguiente de salir de Plymouth se averió una caldera de la **Unión,** avería que Grau consideró de poca importancia y que, por supuesto, no impidió continuar la navegación.

Hay entre los dos marinos una diferencia radical. Mientras Pardo de Zela magnifica los acontecimientos, quizá porque no tenía la experiencia marinera de Grau, que comenzó a surcar los mares desde los nueve años de edad, y movido también posiblemente por su carácter impetuoso y por una estructura intelectual más rígida en sus concepciones que le hace ver cualquier incidente como contrario a sus previsiones absolutas, Grau tiene el sentido de la mesura y de la posibilidad. Aparte del profundo conocimiento de su profesión y de la riqueza de su propia experiencia en el mar, es un hombre sereno e impávido. Se resiste a los alardes innecesarios y su natural modestia lo lleva a no destacar en un primer plano su actuación, lo que no hará ni en los momentos culminantes de la epopeya. De sí mismo dirá cuando lo elogian merecidamente: "Si los héroes son como yo, declaro que no han existido héroes en el mundo" (28). El recato tímido de su propia intimidad le veda lo estentóreo y lo lleva a una templanza vertical, que fue posiblemente su gran antídoto contra el veneno generalizado de la vanidad y de la fachenda. Por eso, "los quilates mayores de la personalidad heroica de Grau, fueron su humanidad irrenunciable y su ingénita modestia" dice Raúl Porras (29).

En Funchal los buques se quedan tres días mientras se aprovisionan de carbón y agua ya que en la localidad no es posible efectuar reparación alguna y menos por cierto conseguir nuevos maquinistas que reemplacen a los contratados en Londres y que son los que con su inepcia dañan las máquinas. Además, el fondeadero queda lejos del puerto y las grandes olas que baten la costa no permiten, hasta hoy, operaciones muy dilatadas a los barcos que deben recalar allí.

De Madeira a la isla de San Vicente, perteneciente a las Islas de Cabo Verde, posesión portuguesa como la anterior frente al Africa Occidental Francesa, emplean cinco días pues llegan el 20 de febrero. Allí permanecerán hasta el 22, mientras se aprovisionan de carbón pues hay congestión por haber llegado antes tres vapores que hacían el servicio a Río de Janeiro y Buenos Aires. El proveedor les dará la importante noticia de que el 18, o sea dos días antes de su llegada, había zarpado la fragata **Numancia** en dirección a Montevideo, después de haber tomado cuatrocientas toneladas de carbón. Además, les comunica que con ella viajaba un buque pequeño, el **Marqués de la Victoria,** encargado de aprovisionarla en alta mar en caso de que el combustible se le agotase antes de llegar al Uruguay. Desde Madeira han navegado, dice Pardo de Zela (30), 112 horas

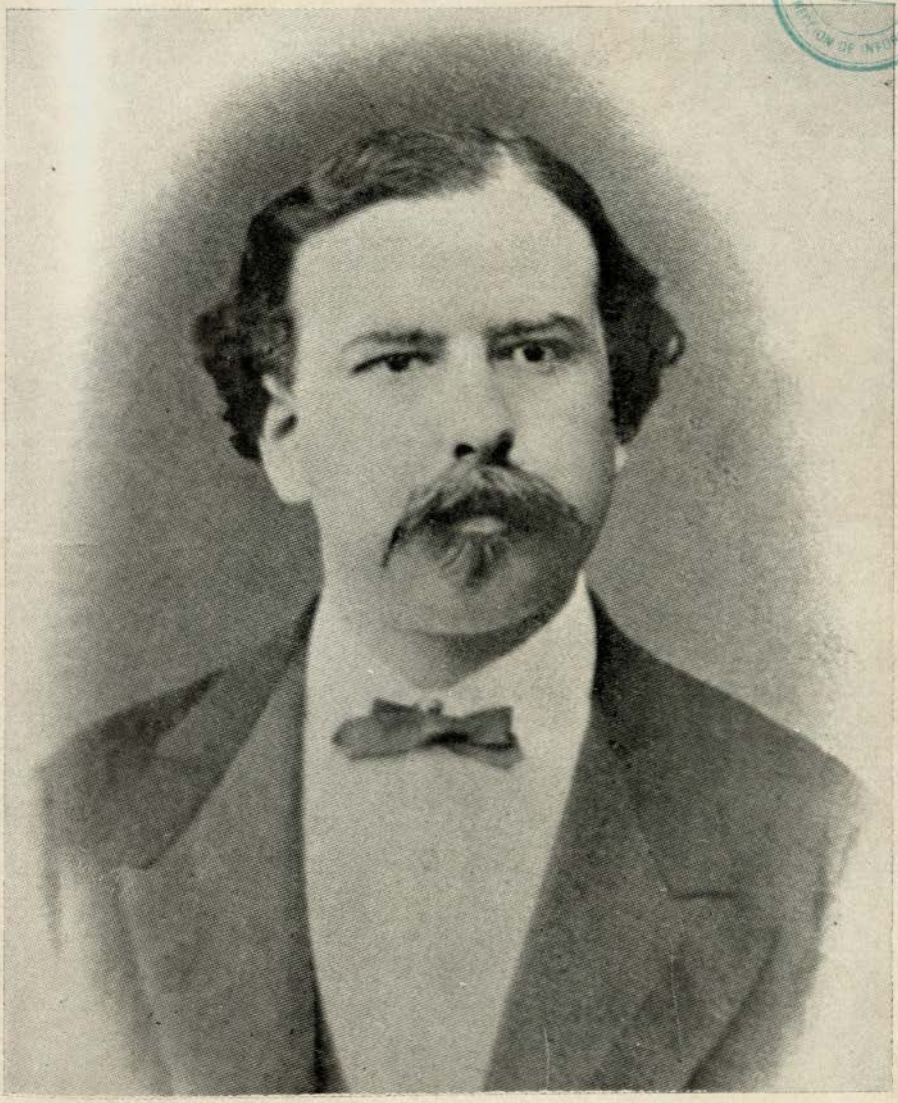
para una distancia de 1,050 millas, a razón de 9.37 nudos por hora, lo que considera un tiempo excelente habida cuenta de que uno de los buques va con una caldera sin uso y el otro tiene una dañada.

El 6 de marzo, después de 11 días y medio de navegación, llegan a Río de Janeiro a las ocho de la mañana. A las 10 los visita Buenaventura Seoane, Ministro del Perú en el Brasil, quien consigue inmediatamente los ingenieros que, a las tres de la tarde, están reparando la caldera de la **Unión.** Más difícil es obtener operarios para el calafateo de las corbetas cuyos costados, debido al calor de los trópicos, se habían agrietado. El Brasil está en plenos preparativos de la guerra contra el Paraguay y mantiene ocupados a todos los talleres navales en esos aprestos, no obstante lo cual el Jefe del Arsenal, no tanto por graciosa deferencia —como dice Pardo de Zela— sino por la hábil gestión de Seoane, ofrece los obreros necesarios a fin de poner a los barcos expeditos para su próxima salida. Los trabajos, sobre todo en la **Unión,** demorarán más de las dos semanas previstas por los ingenieros lo que obliga a retrasar la partida para Montevideo hasta el 26.

Una gran fatalidad parecía presidir el viaje de las corbetas pues a todas las pequeñas averías de las etapas anteriores se iba a sumar ahora un descalabro mayor sufrido por la **Unión** y que iba a dar por resultado la separación de los dos buques, pues la **América** debió proseguir sola su viaje al Perú. El 26 zarparon de Río de Janeiro y al día siguiente en la madrugada se desata un fortísimo temporal con viento del sudoeste. A las siete de la mañana, un marinero italiano de la **Unión,** Giovanni Grassi que se encontraba en sus labores cae al mar para perderse entre las olas. De él dice Grau con su hondo sentido humano y su sensibilidad tan aguzada: "que tuve el dolor de ver perecer sin que fuese humanamente posible salvarlo" (31). Inmediatamente después saltaron los estayes del palo trinquete, que trajo en su caída al mayor y éste al mesana; Grau intenta usar la máquina pero las cuerdas y velas traban la hélice y se encuentra con su barco, no solamente desarbolado sino imposibilitado de andar con sus propios medios y en un tremendo temporal y, lo que es más grave, separados de la **América,** de la que estuvieron perdidos cuatro horas por la densa neblina. Al fin lograron avistarla y después de los trabajos consiguientes en la situación de la **Unión** y estado del tiempo, sólo a las once de la noche, en plena oscuridad, se logra que el calabrote de la **América** quede firme en la **Unión** y a remolque entra el 28 de nuevo en Río de Janeiro.

La colocación de la nueva arboladura demorará dos meses y Pardo de Zela, con muy buen sentido de responsabilidad, consulta a Seoane si debe salir solo para el Perú dejando a la **Unión** en el Brasil, a lo que recibe respuesta favorable. La **América** se hace a la mar en dirección a Montevideo el 3 de abril (32). Su demora de seis días obedece a que también ha sufrido algunas leves averías en los mástiles durante la tormenta del 27. Pardo de Zela calcula llegar al Perú a fines del mismo mes de abril y así se lo hace saber a Barreda.

MINISTERIO DE MARINA
BIBLIOTECA
DIRECCION DE INFORMACIONES



Don Manuel Pardo y Lavalle



Don Buenaventura Seoane

XI

Mientras los buques peruanos han realizado su viaje hasta el Brasil, el General Vivanco, Plenipotenciario del Gobierno de Pezet para intentar un arreglo con el General Pareja, Plenipotenciario español y jefe de las Fuerzas Navales de España en el Pacífico, ha fracasado rotundamente en su misión por la intrasigencia española. En realidad, Pareja se limitó a exponer a Vivanco sus argumentos, es decir los de su Gobierno, y no quiso admitir ninguno de los peruanos, lo cual en verdad centraba la negociación en su esencia exacta, es decir, en una imposición por la fuerza del deseo unilateral del país más poderoso en aquel momento de humillar al que consideraba más débil. A tal extremo era así la figura que el 25 de enero de 1865 el Comandante General de la Escuadra Española en el Pacífico —25 días después de iniciada la misión de Vivanco— envió un **ultimatum** dando cuarenta y ocho horas de plazo al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú Pedro José Calderón para que firmase los artículos propuestos como tratado con el Perú por el Gobierno de Madrid, sin alternativa alguna. Tres días más tarde se suscribió en el Callao, a bordo del **Villa de Madrid**, el tratado conocido con el nombre de Vivanco-Pareja entre cuyas estipulaciones figuraba la de que el Perú nombraría un Ministro en Madrid mientras España designaría un **Comisario** en el Perú, encargado de las gestiones y reclamaciones consecuentes al incidente de Talambo. Además, el Perú debía de pagar tres millones de pesos como indemnización por los gastos del Gobierno español. Era la capitulación simple y llana de una nación que como el Perú no había sido vencida en guerra.

Lo extraordinario del caso es que el Consejo de Ministros le prestó su plena aprobación en vista de que el Congreso antes de recesar, había devuelto el **ultimatum** y el proyecto de tratado impuesto el mismo día por Pareja a Vivanco "al Poder Ejecutivo, para que cumpla los deberes que la Constitución y el honor nacional le imponen;

dando cuenta inmediatamente al Congreso" (31). Firmaba la nota el General José Rufino Echenique, Presidente del Congreso y ex-Presidente de la República. Las proclamas del Presidente Pezet a la Nación y a la Marina y al Ejército lanzadas el 2 de febrero con motivo del tratado, fueron los últimos gestos para aplacar a la opinión pública que, unánimemente, rechazó el pacto como lesivo al honor del Perú, encabezada por el Mariscal Castilla, a la sazón Presidente del Senado, quien fué a Palacio a enrrostrar a Pezet su conducta, lo que le valió el inmediato destierro e impidió su participación personal en la revolución que estaba ya a flor de piel.

El cinco de febrero Pareja bajó a tierra para hacer las visitas de ordenanza a las autoridades locales y en el momento que está con el Prefecto del Callao, General Miguel Medina, llegan las noticias de que el pueblo perseguía a los tripulantes españoles que se encontraban en tierra, algunos de los cuales pudieron ser devueltos a sus buques con fuerte escolta mientras otros fueron a refugiarse en las legaciones de Francia y Bolivia. Como resultado de la indignación popular muere el cabo de mar Esteban Fradera, de la fragata **Resolución,** y el General Pareja envía al Canciller Calderón el 7 una nota de protesta concebida en los más duros y desdeñosos términos en la cual exige el castigo de los culpables. "El Gobierno del Perú comprenderá que al tomar el infrascrito tal resolución (de que nada lo hará desviarse) obedece a los más elevados sentimientos de dignidad nacional, de que será fiel esclavo el infrascrito aunque sólo tuviera un mástil en qué largar su pabellón, mucho más, teniendo a su disposición medios sobrados con qué dejar muy altos esos sentimientos" (34). El lenguaje como se verá, pese a que de lo acontecido no se podía imputar culpa alguna al Gobierno peruano sino a la imprudencia del propio Pareja, era de la más franca soberbia y de abierta amenaza y por cierto no contribuyó a atenuar las emociones populares y la reacción del Perú por su honra lesionada. Semanas más tarde, exactamente el 28 de febrero, se subleva el Coronel Mariano Ignacio Prado, Prefecto de Arequipa, en una revolución que culminará en la jornada del Callao el 2 de mayo del año siguiente con el alejamiento definitivo del Pacífico de la flota española.

Grau, que debe permanecer en Río de Janeiro dos meses largos consumiéndose en una impaciente espera, trata de que las reparaciones se comiencen inmediatamente pero ya el Arsenal del Gobierno brasileño no puede hacerlas porque el Gobierno francés ha embargado, a consecuencia de la guerra contra el Paraguay, los buques

que estaba construyendo el Brasil en Francia y todos los operarios son esenciales para las necesidades de la propia Armada brasileña. No le queda más remedio que acudir a los contratistas de la plaza pero, escrupuloso en todo, hace que el Consulado del Perú convoque a una licitación pública, cuya buena pró obtiene P. Sabronfils y A. Capdevielle por cincuenta y cinco contos de reis, que equivalen a cuarenta mil pesos o cinco mil setecientas libras esterlinas, que se la otorga la comisión nombrada por el Ministro Seoane y que integran el propio Grau, el Cónsul Manuel Calbó y el Secretario de la Legación Juan Francisco Selaya, quienes firman el acta respectivamente el 23 de mayo.

Pero antes, al llegar a puerto, cumple con un acto de justicia estricta. Los maquinistas de la **Unión,** Coleman y Osborne, son dados de baja por Grau pues ambos, en los momentos de mayor peligro, se encontraban embriagados. Es de suponer que los desperfectos constantes de las máquinas de los buques obedecían en gran proporción, más que a la impericia de los encargados de ellas, al abuso frecuente del alcohol, muy común por lo demás en la gente de mar de la época y más aún todavía en los tripulantes de las dos corbetas peruanas que pertenecían a la resaca de los puertos europeos, lo que es muy fácil comprobar por los diversos incidentes que suscitan desde que son contratados para el servicio de la **Unión** y la **América.** El sentido de la disciplina de Grau y su precisa idea acerca del cumplimiento del deber se manifiesta una vez más y pese a que él ha navegado en todos los mares y ha tenido bajo su mando en naves mercantes tripulantes parecidos a los que ahora están en su barco, no transige con los responsables pues ellos se comprometieron, entre otras cosas, a ser "sobrios, exactos y atentos a su deber, condiciones a que han faltado repetidas veces y últimamente de un modo escandaloso" (35). Y para que no les quepa duda, solamente les paga hasta el día en que los despide y no les da dinero para los pasajes de regreso a Inglaterra ni los tres meses de sueldo acordados para el caso de despido.

Grau debe pagar con las cartas de crédito tan previsoramente otorgadas por orden de Barreda en Londres, las reparaciones de su navío y la colocación de los tres mástiles pero se encuentra con una doble dificultad para negociarlas. De un lado la guerra contra el Paraguay y del otro la desconfianza existente contra el Perú y su gobierno por la revolución surgida contra Pezet en febrero de ese año. "La actual situación del Perú ha puesto a estos banqueros y demás comerciantes en alarma" (34) dice a Barreda para explicarle las operacio-

nes que debe realizar con ayuda y anuencia del Ministro Seoane al cual pide dinero adicional en carta de crédito sobre Montevideo. Mientras tanto las lluvias entorpecen las reparaciones algunos días pero el 5 de junio ya está todo listo, el buque ha sido reparado a satisfacción de Grau y éste espera salir al día siguiente para Montevideo, donde hace la escala necesaria para aprovisionarse de carbón y zarpa el 22 de junio en dirección a Valparaíso.

En los quince días de navegación que median entre la capital uruguaya y el puerto chileno, Grau debe haber meditado acerca de su deber para con el Perú. Enterado durante su estada en el Brasil de la revolución contra Pezet y de las circunstancias en que hubo de negociarse el tratado Vivanco-Pareja, es seguro que ha estado pensando hondamente en su conducta futura. De un lado, un Gobierno que no había sabido mantener la dignidad del país por lamentable debilidad y que se había rendido ante la intimación y la fuerza de una escuadra adversaria. Contra ese Gobierno se habían pronunciado, antes de la rebelión armada, preclaras figuras, como los ex-Presidentes Castilla y Echenique y los grandes tribunos populares y ahora esa ola de entusiasmo patriótico y de auténtica reinvindicación, ya había canalizado en la protesta material. De un parte, un gobierno solitario, claudicante ante la presión visible de las armas extranjeras; del otro el país entero, el que no calcula, el que sufre, el que se rebela por su bandera. En la conciencia de Grau debieron pesar los dos extremos y en las estrelladas noches australes, mientras la proa hiende silenciosamente las aguas oscuras y el viento juega en los cordajes, su silueta debió recortarse en el puente, envuelta en su recio capote de mar, solitaria, muda y pensativa. En esas singladuras debió decidir su conducta futura pues al llegar a Valparaíso el 6 de julio, al mediodía, dice al Cónsul del Perú que "mi objeto al tocar aquí es puramente para tomar carbón y agua" (37). La finalidad es tranquilizarlo pues él daba parte constante al Gobierno de Lima de los afanes conspirativos de los peruanos, civiles y militares, que por diversas razones se encontraban en la ciudad.

XII

El Cónsul General del Perú en Valparaíso era el señor Juan Arguedas F. Prada, funcionario que estaba más preocupado de los molestos huéspedes que en calidad de deportados le enviaba con cierta frecuencia el Gobierno de Lima desde el estallido de la revolución de Arequipa, que de sus menesteres propiamente oficiales. El hombre que más ocupa su atención es Fernado Casós, gran figura política del Perú de entonces y tenaz agente de la revolución contra Pezet que, según él, tiene el designio de convencer a los comandantes y oficialidad de la **América** y la **Unión** para que se sumen a las fuerzas rebeldes al llegar a Valparaíso, empeño en el cual actúa de acuerdo con Lizardo Montero, ya sublevado desde antes. En abril, Arguedas da por inminente la llegada de las corbetas a aguas chilenas, sin saber por supuesto los contratiempos sufridos durante el viaje desde el Brasil. El 10 de ese mes remite un oficio al Ministro de Relaciones Exteriores en el cual le dice que por el correo de la Argentina le han llegado noticias del Brasil según las cuales los buques se encuentran en Río de Janeiro desde el 6 de marzo, noticia rigurosamente exacta. Seoane informa a Arguedas de "que nuestras corbetas son bastante fuertes, de construcción moderna, con catorce cañones rayados de a 60 cada una, siendo el alcance de sus tiros de tres millas largas" (36).

Mientras tanto arriban a Valparaíso en tránsito para Lota, adonde debían embarcarse en la **Unión** y en la **América,** los oficiales de marina Enrique Espinar, José B. Benavides, Emilio Oyague y Elías Aguirre. Casós, que es infatigable en su tarea de trabajar para la rebelión, logra prontamente la adhesión de Espinar y Aguirre a su causa. Del éxito de Casós, del que desconfiaba por instintos gobiernista y por halago a su Ministro el Cónsul Arguedas, hay sobrados testimonios posteriores y es posible que se entrevistase con Grau para convencerlo de lo que a buen seguro éste ya había pensado. Ni su

padre, el Coronel don Juan Manuel Grau y Berrío, enviado especialmente por el Gobierno de Lima para evitar el pronunciamiento de Grau, logra hacer revocar su decisión, según cuenta Toribio Pacheco en una carta íntima, que tuvo oportunidad de leer Porras Barrenechea en el archivo de aquel y que menciona en su trabajo sobre el Canciller de 1866. Grau y Berrío morirá en Valparaíso meses después — exactamente el 30 de noviembre — de una "lijera enfermedad de tisis pulmonar" como dice el Cónsul peruano y habiendo hecho sus últimas disposiciones en Lima, que buscó afanosamente don Felipe Barreda y Bolívar, además de esa ciudad, en Valparaíso, Santiago de Chile y Piura, infructuosamente.

La **Unión** llega a Valparaíso en magníficas condiciones. El viaje desde el Uruguay ha durado quince días y en ellos ha tenido que soportar fuertes temporales; felizmente la arboladura nueva ha resistido el embate de los vientos y le ha dado al barco mayores cualidades marineras y las dos piezas de artillería retiradas en el Brasil han contribuído a la mejor estabilidad. Como dato curioso, ellas con dos mil setecientas balas, dos boyas de fierro y cuarenta brazas de cadena, que tiene que dejar también la **América** porque el peso es excesivo, las conduce al Callao, gratuitamente, un velero inglés, el **Great Australia,** por arreglo de su capitán con el Ministro del Perú en Río de Janeiro. En compensación, el Gobierno lo exonera de todos los derechos e impuestos de puerto y le da prioridad para el carguío de guano en Chincha.

Los contratiempos se hacen presentes una vez más. Al saludar a la plaza con los cañones de reglamento, dos marineros pierden un brazo por haber salido el tiro a destiempo pues al parecer el cabo dejó descubierto el oído del arma y quedó en el cañón parte de la carga anterior. Hubo que amputarles el brazo en el Hospital Militar de Valparaíso y ambos quedan allí internados hasta octubre, en que son dados de alta. Los desgraciados tripulantes, que eran ingleses, tuvieron posteriormente que ser repatriados.

De la rebelión de Grau con la **Unión** no existe sino un testimonio parcializado en forma visible contra aquel. Es el del Contador del buque Henry P. Tayler, contratado en Gran Bretaña juntamente con los demás miembros extranjeros de la tripulación, que se presenta en el Ministerio de Guerra y Marina para declarar, espontáneamente, acerca del pronunciamiento de la **Unión,** ante una comisión formada por el Coronel José Castañón, Oficial Mayor del Ministerio, el Capitán graduado José M. Llaque y el Intérprete del ministerio de Relaciones Exteriores, Mariano Pastor Sevilla. En su

manifestación, Tayler afirma que Grau embarcó al General Castillo con 26 hombres en su buque y que se hizo enseguida a la mar en dirección a Arica y que los oficiales ingleses de la nave protestaron de que se les quisiera obligar a servir a las fuerzas revolucionarias. La imaginación de Tayler le hace decir que toda la tripulación rehusó trabajar en las tareas preliminares del desatraque y afirma que Grau presentó al General Fermín del Castillo como al Ministro de Gobierno del Perú, lo que no fué creído por los oficiales, que exigieron ser desembarcados. Agregó de su cosecha que los marineros recibían malos tratos en el buque, que no se les había querido pagar y que uno de ellos, el artillero Guillermo Pearce, había sido detenido a bordo. Los infundios de Tayler los destruye Juan Barton, Encargado de Negocios de Su Majestad Británica en el Perú que dice oficialmente a la Cancillería peruana que nada de lo declarado por Tayler es exacto pues a la gente cuya contrata había expirado se les pagó los sueldos adeudados y que Pearce estaba muy contento, según lo había dicho el propio interesado al Comandante del buque de guerra inglés **Shearwater**, a bordo del que mandaba Lizardo Montero, el **Lerzundi**. Concluía Barton pidiendo al Ministro de Relaciones Exteriores que el Gobierno no tomase ninguna medida contra los ingleses embarcados en las naves rebeldes antes de que él recibiese instrucciones del Foreign Office pues "habíasele advertido de no intervenir, de modo alguno, en las disensiones civiles del Perú" (37).

XIII

Con cierta perspectiva se puede contemplar al Grau de este lapso, en que sale del Perú a los treinta años, recién ascendido a Teniente 1º de la Armada, para una comisión en la cual es necesario no solamente el conocimiento y la preparación técnica, sino la confianza de sus superiores en su propia seriedad y en su conducta. Trabaja al lado de García y García y ve perfilarse en las gradas, lentamente, la figura airosa de la **Independencia.** Contemporáneamente, estando en Londres, comienza a construirse el buque más famoso del Pacífico, el **Huáscar,** que se une a él de tal manera que al evocar a uno necesariamente hay que recordar al otro. Grau le da su alma y su temple al conjunto de piezas de acero que es un barco y esta identificación es tal, que el navío parece dotado de poderes sobrenaturales, sobre todo para la escuadra enemiga. Ambos, unidos en la comunión indestructible de la muerte, pasan juntos a la gloria y a la inmortalidad.

Grau debió conocer en Londres al Coronel Francisco Bolognesi encargado también de una misión especial, que era la de comprar fusiles, municiones, sables, pistolas y sobre todo cañones, esos cañones Blakely que sirvieron en la Batería Santa Rosa, en la Batería Maipú, en el Reducto del Sol y también aquel apodado popularmente "Cañón del Pueblo" que defendieron al Callao y al honor del Perú el 2 de mayo de 1866. En la capital inglesa estaba también Manuel Pardo, que conoció allí a su futura esposa, pues el padre de ella era don Federico L. Barreda. Ricardo Palma, nombrado Cónsul en el Pará, llega a Londres en la misma época para tratar de seguir luego viaje hacia su destino y es lógico que en las reuniones en la Legación y el Consulado, se encontrasen los peruanos que por diversos motivos se hallaban en la misma ciudad.

La diplomacia peruana, a veces tan injustamente comprendida y tan mal conocida, contribuyó decisivamente con el esfuerzo per-

sonal de los Ministros en París, Londres y Washington a la compra de buques de guerra en momentos angustiosos para el Perú. Entre ellos merece reconocimiento especial don Federico L. Barreda y Aguilar, que con su tenacidad pugnaz, su previsión patriótica, su constante diligencia y su encendido entusiasmo hizo posible que el Perú se armara en el mar, hasta donde lo permitían las circunstancias y las propias posibilidades, para afrontar peligros ya existentes. La Cancillería del Perú estuvo en todo momento orientando, coordinando e instruyendo a sus representantes y se puede decir que merced a ella y al esfuerzo de los marinos comisionados en Inglaterra, el Perú pudo contar con los buques de Abtao y con los que más tarde se cubrieron de gloria por sus hazañas en la Guerra del Pacífico.

Todos los caracteres de la personalidad de Grau están definitivamente perfilados en esta época. Desde su figura con las pobladas patillas unidas al bigote hasta los rasgos morales y sus virtudes profesionales. El marino forjado en todos los mares de la tierra y el oficial naval que asombrará al mundo quince años más tarde, están definitivamente cuajados, con una gran riqueza interior y con una solidez espiritual verdaderamente paradigmática, en este hombre de treinta años, católico, modesto, honrado, caballeroso y humano.

El informe de Grau decide en buena parte la compra de la **Unión,** cuyo primer comandante es él, que la trae al Perú. El buque sufre accidentes y averías en esas vicisitudes originales de la primera hora; el domador es Grau y él es también quien lo conduce al primer triunfo en el bautismo de fuego de Abtao. Largos periplos entre cielo y mar y un destino final semejante los juntan pues ambos estuvieron también frente al enemigo común en 1866 y 1879.

Todos los buques más importantes de la escuadra del Perú que combatieron en la Guerra del Pacífico habían estado en cierta manera vinculados a Grau. Fueron construídos o comprados para hacer frente a la Escuadra de España y él, directa o indirectamente, vigiló, informó y aconsejó. Los vió además construirse en los astilleros o los inspeccionó en los diques.

Jamás pensó que debían enfrentarse, tres lustros más tarde, a blindados perfeccionados que duplicaban y triplicaban cada unidad peruana en tonelaje, máquinas y artillería y que de ese duelo dependería el destino de generaciones que aún no habían nacido.

Tarde comprendimos que el porvenir del Perú está en el mar. Las lecciones de la historia, sin embargo, sirven a la postre para que en el futuro los que nos han de suceder tengan el mismo orgu-

llo que ahora poseemos nosotros de ver flamear el pabellón blanco y rojo en los mástiles de navíos poderosos, que a la vez que escudo y salvaguarda de la Nación, por serlo de la Armada, representan la más afirmativa expresión de nuestra patria y de su señorío en el mar. Gallardos símbolos de acero del Perú de ayer y de hoy, del Perú de Grau, del Perú eterno.

DOCUMENTOS

R. P.

Corveta de guerra "Unión"

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario
y Ministro Plenipotenciario del Perú
en Londres.

Al ancla, Greenhithe, 22 de Diciembre de 1864.

S. M.

Tengo el honor de poner en conocimiento de U. S. que en conformidad con su orden del 14 del presente mes, me constituí en Saint Nazaire el día 15 del mismo para hacerme cargo del mando de la Corveta "Unión" surta en ese puerto; lo que en efecto se verificó siéndome entregada el día 17 por el Capitán de Corveta D. Juan Pardo de Zela, del cual recibí también todos los documentos relativos a dicho buque.

Por demora ocasionada por los constructores el buque no pudo salir a la mar hasta el 18 á las 7 hs. 30' A.M. en que nos pusimos á rumbo. El 20 á las 12 hs. 30' tomamos á bordo al Práctico y nos hizo fondear á las 4 hs. P.M. frente a la Punta de Margate por ser imposible la entrada del río Tamésis en esta estación durante la noche. A las 8 hs. 30' de la mañana del siguiente día 21 levamos y nos volvimos a poner en marcha en dirección del puerto pero habiendo cerrado la niebla el Piloto se negó a seguir adelante y dimos fondo frente a Shearnesf a las 3 hs. 45' P.M. de donde levamos á las 8 hs. 35' A.M. de hoy y dimos andar en dirección á Gravesend en donde tomamos a las 10 hs. A.M. un Práctico que nos condujo al puerto de Greenhithe, fondeadero que he preferido al de Gravesend por proporcionar mayores ventajas para los aprovisionamientos y ofrecer mayor seguridad por la menor afluencia de buques. Dista 9 millas del anterior y fondeamos en él á las 12 hs. 10'. A su frente según las instrucciones izé el Pabellón Nacional, entregando al Encargado de Mr. Voruz el documento en que consta que cesa toda su responsabilidad y se hace el buque propiedad del Gobierno del Perú.

Durante esta corta travesía he tenido ocasión de observar que el buque tiene buenas cualidades marineras; su máquina funciona con

regularidad, no habiendo sido necesaria pararla durante el viaje por impedimento alguno; ha sido examinada por nuestro Maquinista que se muestra satisfecho de ella. De modo que salvo algunas insignificantes averías en los útiles de cámara, la navegación ha sido completamente feliz.

Con respecto del carbón existente á bordo, no pudiendo tomar en este momento una medida esacta, cuando lo verifique daré parte a U. S.

Dios gue. á U. S.

MIGUEL GRAU

* * *

170

R. P.

Londres, Diciembre 27 de 1864.

Comandancia de la
Corbeta de Grra.
"Unión"

Al Exmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú cerca de S. M. B.

Sor. M.

Acompaño a US. la factura duplicada correspondiente al armamento de mano de la Corbeta de Gra. "Unión", siendo ellas conformes en las especificaciones y precios de la contrata celebrada con la casa de Dean Son y Cia., lo que pongo en conocimiento de US para que disponga sean canceladas si lo encuentra conveniente.

Dios gua. á US.

MIGUEL GRAU

171

R. P.

Al Ancla, Greenhithe 28 de Diciembre de 1864.

Comandancia de la
Corveta de gra.
"Unión"

Al Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Es en mi poder la nota de U. S. en que me ordena mande al Primer Maquinista del buque de mi mando á examinar en Green Castle el mecanismo de las torres que allí están construyendo los S. S. Palmer, Brothers y Cia. No me es posible dar inmediatamente cumplimiento a la citada orden porque aun no he podido contratar a los demás maquinistas que corresponden a la dotación, y todo el trabajo, escesivo y delicado por ahora, de la máquina está a cargo del primero, que sin perjuicio del servicio no puede separarse de ella. No obstante, si á pesar de las razones expuestas desea U. S. que dicho maquinista pase á Green Castle lo verificaré en el acto.

Dios gue. á U. S.

MIGUEL GRAU

* * *

172

R. P.

Comandancia de la
Corveta de guerra
"Unión"

Al Ancla, Greenhithe, 30 de Diciembre de 1864.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

La cantidad de proyectiles embarcada en el buque de mi mando, unida á los cuatro meses de víveres que sacó al salir de los diques y las provisiones y pertrechos que aún quedan por tomar á bordo, producen una aglomeración perjudicial para el aseo del buque, hacen sumamente difícil é incómodo el alojamiento de la tripulación y presentando demora en el servicio de las piezas en gran parte lo impedirian, dado el caso que el buque tuviese que hacer uso de la artillería. Juzgando por otra parte que la cantidad de proyectiles escede en más de la mitad á la que el buque puede necesitar por ahora y movido sobre todo por los graves inconvenientes que he tenido el honor de esponer a U.S., creo que podría allanarse todas las dificultades embarcando mil quinientos obuses, es decir, la mitad de los que existen á bordo, en un buque de vela que los trasportaría al Callao.

Llamo pues la atención de U.S. sobre asunto tan interesante del que seguramente dependen en gran parte las mas serias condiciones de un buque como son la comodidad y el aseo de la gente y la rapidez de su servicio.

Dios gue. á U. S.

MIGUEL GRAU

* * *

1

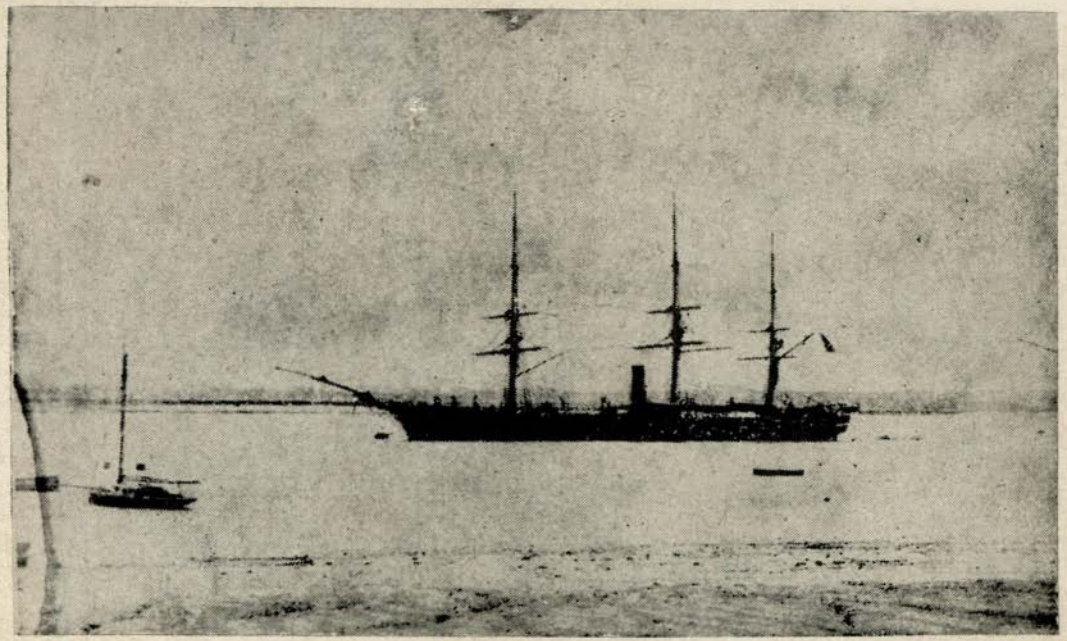
R. P.

Comandancia de la
Corveta de guerra
"Unión"

Al Ancla, Greenhithe 1º de Enero de 1864 (*)

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

(*) 1865



La "Unión" en Gravesand.



El viaje de la "Unión".

S. M.

Con esta fecha he dado cumplimiento a la orden de U. S. fecha 26 del pro^{o} pasado, mandando al tercer Maquinista de la Corveta, Mr. Osborn, á Newcastle á observar el armamento, mecanismo y montaje de las torres que allí construyen los S.S. Palmer, Heros y Cia. He determinado mandar á este en lugar del primero, como U.S. me indicaba, porque ya ha servido en buques que llevan dichas cúpolas y además de estar más en aptitud de verificar dho. reconocimiento, su presencia no es tan indispensable como la del Primer en los trabajos á que está sometida nuestra máquina.

Con esta fha. he dado también órden á los S.S. J. Penn and Co. de mudar la parte inferior de los tubos de vapor adyacentes a la chimenea del buque, pues siendo esta telecopica y los otros de ajuste, al arriarla quedaban dichos tubos aislados y por consiguiente sin apoyo espuestos a doblarse. Sujetos a este constante peligro de avería y siendo sencillo y poco dispendioso su cambio, he resuelto, seguro de la aprobación de U.S., emprender dicho trabajo que quedará terminado dentro de seis o siete días. Igual operación se está verificando con los de desahogo del costado que por ser muy pequeños dejaban escapar gran cantidad de vapor malogrando el cobre y produciendo una constante y molesta lluvia de agua caliente.

Con fha. 27 del pasado tuve el honor de dirigirme a U.S. indicándole la necesidad de sacar de á bordo la mitad de las bombas, tanto por el gran espacio que ocupan á bordo porque cuanto por arreglo a ordenanza dicha mitad, esto es mil quinientas, es la cantidad que corresponde á un buque como el nuestro para una campaña de tres años.

Por igual motivo y aun quizá más poderoso, me parece conveniente se verifique igual operación con parte de la madera de respeto, que á mas de obstruir la cubierta, impide totalmente el manejo de algunas piezas. Todo lo cual someto al juicio y decisión de U.S.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

R. P.

Comandancia de la Corveta
de Guerra "Unión"

Al Ancla, Greenhithe 6 de Enero de 1865.

Exmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Es en mi poder la nota de U.S. fha. 2 del pte. en que me ordena ponga el buque en disposición de combatir, si necesario fuere desde el momento de mi salida, para lo cual no omitiré esfuerzo alguno. Juzgando como he dicho anteriormente a U.S. que el crecido número de proyectiles y la madera de respeto ofrecían no pocos inconvenientes para la rapidez del servicio de las piezas y en virtud de la autorización que en la citada nota me dá U.S. he visto al señor Kendall (hijo) pues el Cónsul está en Liverpool; me ha dicho que el buque que debe tomar esos pertrechos no estará listo hasta el 14 pero por fin he insistido en que me mande una embarcación para tomarlos.

A la fha. existen á bordo ciento veinte hombres de Comandante á Paje y espero en estos días embarcar hasta el número de ciento cincuenta que es lo que calculo ser necesario para el servicio del buque.

El inmediato enganche de Oficiales de mar y tripulación para la "América" ofrece algunas pequeñas dificultades y por tanto desearía que U.S. pudiera darme lo menos un par de días de anticipación para poderlos conseguir. De otro modo podríamos vernos espuestos á serios tropiezos que á mi modo de ver sólo pueden ser allanados de un modo seguro contratando desde luego la jente que puede embarcarse en la "América", esponiéndose, es cierto, á perder algún dinero si el embarque no se verifica por causas imprevistas pero adquiriendo la seguridad de que una vez el buque aquí no sufrirá demora alguna por falta de jente.

Las armas, municiones y vestuario para la "América" estarán listas para el 10 en que podrá tenerlas a su costado si estuviese aquí; en caso contrario serán depositadas á mi bordo como U.S. lo indica.

En cuanto a la pólvora el fabricante aun no está en aptitud de entregarla antes de diez días de la fha., menor término en que podía hacer los cartuchos; salvé, naturalte. esta obstaculo ordenándole que tomara cuanto trabajador fuese necesario para que yo la recibiera el 11, día en que ha quedado en mandarla á bordo.

Las bombas de acero no pueden conseguirse de ningún modo para el día prefijado por U.S.; he dado cuanto paso ha sido necesario pero inútilmente.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

Nota.—(*)

En este momento acabo de recibir un parte telegráfico de Armonstrong en Newcastle comprometiéndose a fabricar de 150 á 200 balas solo en el término de quince días, no antes; desearía saber si U.S. cree conveniente mandarlas hacer.

GRAU

(*).—De puño y letra de Grau.

* * *

6

R. P.

Comandancia de la Corveta
de guerra "Unión".

Al Ancla, Greenhithe 6 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de poner en conocimiento de U.S. que habiendose dado por enfermo el Guardiamarina D. Ricardo Vera, mas por escusarse del servicio que por sufrir de un mal verdadero pues sus dolencias no le impedían salir a la Cámara, le hice comunicar por medio del Segundo que se diera de alta ó que si realmente padecía fuera a curarse a tierra, tanto por no ofrecer el buque por ahora medios de curación, como por ser perjudicial el ejemplo de un Oficial esento de todo servicio y no obstante transitando por todo el buque y disimulando perfectamente todo mal, en circunstancias en que la moralidad y disciplina son tan indispensables. Se fué en efecto á tierra pero permitiéndose antes dirijirme una carta llena de insubordinación y de insolencia que solo recibí después de su marcha.

Como me consta que goza de perfecta salud, suplico a U.S. se sirva emplear los medios que juzgue convenientes para que el citado Guardia Marina regrese á bordo.

Dios gue. a U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

7

R. P.

Comandancia de
la Corveta de Gra.
"Unión"

Londres Enero 7 de 1865.

Excmo. Sor. Ministro Plenipotenciario de la República del Perú cerca de S.M.B.

Sor. M.

Acompaño a U.S. la factura por duplicado correspondiente á los útiles de Detal y Contaduría de las Corbetas "Unión" y "América" para U.S. las mande abonar si lo cree conveniente.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

8

R. P.

Londres Enero 7 de 1865.

Comandancia de la
Corveta de Gra.
"Unión"

Excmo. Sor. Ministro Plenipotenciario de la República del Perú cerca del Gobº de S. M. B.

S. M.

Acompaño a U.S. la factura por duplicado correspondiente al vestuario de la Corbeta "Unión" pasada por la casa S. W. Silver & Comp. Todo está conforme con los precios estipulados en contrata.

Si U.S. cree conveniente mandarla pagar deduciendo el 2 1/2 por ciento por haber así convenido.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

M. G.

Greenhithe Enero 13 de 1865 (*)

Querido amigo

Son las 7 de la mañana y estoy zarpando. Como V. supondrá voy en un estado lamentable mis compases sin arreglar falto de carbón & & y con otras dificultades; espero que una vez en la mar ó marcha esto ó me lleva el diablo.

Le remito una lista de la jente que en el momento de la salida del buque de Greenhithe existían abordo. Segun esa lista es como se deben pagar las notas, lo mismo que la jente embarcada por Brown, pues habran lo menos cien individuos que se han embarcado, pero que no han venido abordo, por lo tanto le suplico tenga mucho cuidado que no se pague una nota sin que dicho individuo exista en la lista y por consiguiente abordo. Advertiré á U. que lo mismo se debe hacer (pues es costumbre) con las listas que pase Mr. Brown de la jente que ha embarcado. Lo mas claro y sencillo, desde que el individuo no ha marchado en el buque no tiene derecho á nada. Es preciso andar con cuidado para evitar fraudes. En la lista van especificados sus sueldos, y lo que han recibido adelantado.

Hagame el favor de pasarse por la tienda donde compré los utiles para el Detal, y reclamarles dos prensas y un sello, que equivocaron y que hubo que rehacerlos. La tienda es No. 24 Oxford Street. Que me lo manden á Plymouth.

Mucho le encargo decir al Ministro que por todas las causas que V. conoce no he podido salir antes, en fin amigo que V. que ha visto todo lo que he pasado se lo esplicará al Ministro.

Cuando vaya un tal Goodman con una cuentecita por 5 marineros que embarco, tendrá V. la bondad de no abonarle sino tres por haberse llevado desertado anoche á a dos de los que el mismo embarcó, uno de ellos es Henru Green James Alfred, los dos artilleros de preferencia y con 8 libras adelantadas. Mas vale si hay algun tropiezo que me lo consulte á Plymouth, que no permitir que nos roben esos pillos de posaderos.

(*).—Carta dirigida á A. B. Medina.

De los 70 hombres que ha debido traerme para la "América" no se han logrado reunir sino de 25 á 34.

Mil tropiezos hasta última hora con la máquina. He tenido que fletar un Vapor y hacerme remolcar.

Su amigo

M. GRAU

* * *

12

R. P.

Comandancia de la
Corveta de guerra
"Unión"

Al Ancla Greenhithe 12 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de adjuntar á U.S. la lista de los individuos contratados que existen á bordo de la corveta en el momento de salir. Los individuos que han sido comprometidos y no constan en dicha lista ó no se han presentado la mayor parte ó los he despedido por débiles ó enfermos.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

Lista de individuos contratados pa. la "Unión" y que existen á bordo en el momento de salir.

James Mc. Kean
Francis Peper
John Warren
Henry Pearse
Antonio Canareh
Henry Peterfield
Isaac Westhorp
Thomas Owen
W. Howard
Antonio Acevens
James Brown
William Blanford
James Holford (tachado)
Charles Loeson
Henry Green (tachado)
Peter Brown
Francis Owland
James Ryan
George Browns
John Adams
George White
John Louralt
John Bounds
Charles Pettit
Ham Sting
Hugh Kay
Charles Warner
Henry Riglett
Jeremiah Sullivan
James Anderson
Charles King
John Simpson
Paul Maduro
John Whurs
Edward Starkes
Miuz Pimper
Richard Esmond
John Touson

Thomas Andrews
Franz Long
Charles Johnson
Hy Haoms
Franz Pinil
Amos Kent
John Holland
Hugh Mc. Dowell
Nicolas Constantine
Frank Andrews
Joani Graci
Sebastian Paredes
Peter Soani
William Smith
William John
John Molha
Nicolo Stights
Maubin Giaconis
Pasena Sepano
Charles Wandeturm
James Brown
Franc Caralasti
John Phillips
Richard Crozton
James Moore
James Davies
Richard Bartlett
Alecander Barclay
John Duncan
John Hugh
William Fransley
Edward White
Thomas Howard
John Crawford
Joseph Sullivan
John Murphy
Denis Connel
Jeremiah Hurley

John Hurley
Edward Denis
Henry Butler
Thomas Riordan
Phillip Thomas
Frederick Kameros
William Sedgwick
William Thornton
Thomas Stevens
Edward Swan
José María Vasquez
Edward Hammersmith
Austin Gustave
William Chapman
Mc. Dermott
Joaquin Ramos
John Porter
Jeremiah Oliveira
William Johnson
John Graham
Charles Simpson
Louis Gomez
Manuel Suarez
Antonio Barose
Pedro Barra
José Ma. Silva
George Conray
Jacob Wilson
José Soquin
Frank Bradley
Thomas Skimier
Henry Evans
Nicholas Sacom
Sposito Michal
John Loquerene
Henry Bowman
Bernard Waylau
M. St. Clair
Carl Mater
John Nicholas
Geord Spasech

Peter Paterson
Eljah Sacreda
George Nicholson
James Allen
Daniel Burns
Otto Hearn
John Richards
Correino
Fred Transen
George Clapp
Samuel Briddle
Mr. Simpson 2º Master
Mr. Benzi 2º Master
Mr. Cast 3º Ing.
Manuel
José María
Gonzaga Gonzales
José Cartagena
José Pino
Domingo Lorenzo
José Truers
Robert Prendergast
James Talbot
Edward Hedinglop
John Henry Slade
Peter Crown
Joseph Almada
Wolf Anderson
Joseph Jones
Frank Wrigth
William Fleusham
William Young
Carl Johnson
John Beasely
James Elliot
Joseph Katon
John Bray
George Battas
Henry Caver
Leufurstenham
Thomas Leeson

John Antonio
James Rafferty
J. Salas
Doctor Finch
James Wayland
Peter Hamon

William Arrau
Franco. Portillo.

El Ofl. de detal

PARDO

Vº Bº

MIGUEL GRAU

* * *

13

R. P.

Comandancia de la
Corveta de Gra. "Unión"

Al Ancla Greenhithe 12 de Enero de 1865.

Exmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Acompaño a U.S. la cuenta del Proveedor de Carne y Pan que ha surtido a la Corveta de mi mando durante la permanencia en este Puerto y que asciende a la suma de Setenta y seis libras est. — 0 chelines — 0 peniques (£ 76—"—"—) y cuya cuenta es conforme á lo que se ha recibido en los precios estipulados.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

14

R. P.

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Greenhithe 12 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

Adjunto a U.S. la factura duplicada correspondiente al vestuario, camas, & presentada por los fabricantes S.S. S.W. Silver y Cia. perteneciendo dichos artículos a la Corveta "América". Todo es conforme a los precios estipulados en contrata.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

15

R. P.

Comandancia de la
Corveta de guerra
"Unión"

Al Ancla Greenhithe 12 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

Adjunto á U.S. la factura duplicada correspondiente al armamento y pólvora de la Corveta "América" presentada por los fabri-

cantes S.S. Dean & Son y Cia. Todo es conforme á los precios estipulados en contrata.

Dios gue. á U. S.

MIGUEL GRAU

* * *

16

CHIEF SUPERINTENDENTS OFFICE

Guildhall, Plymouth. (*)
1865.

Plymouth Enero 18 de 1865.

Querido amigo

Hoy á las once del día desembarque con el objeto de saludar al Almirante Jefe del puerto y pedirle escusas por el saludo; y además suplicarle me hiciera el favor de permitirme que el Inspector de Máquinas del Arsenal viniera conmigo abordo á reconocer las averías que había sufrido esta en mi travesia de Greenhithe á este Puerto; el Almirante me ofreció hacerlo tan luego como dicho inspector se desocupase; al salir de la oficina para regresarme abordo fui detenido a pocos pasos de mi bote, por dos inspectores de Policia que me presentaron una orden de prisión, por haber infrinjido ciertas leyes inglesas que prohiben el enganche de súbditos Ingleses; esto sucedió á las 11 y 45 A.M. Por tanto me tiene V. ya preso y me conducen mañana á Londres por el tren de 8 de la mañana estaré en Londres a las 3 o 3 1/2 de la tarde; es preciso pues que vea V. al Sor. Kendall para que se vea un abogado y prepare mi defensa. Desearia que V. ó Mr. Kendall me esperaran en la Estación, y con eso saber el lugar donde me conducen. Segun creo es á Damford, pues en ese districto es donde han presentado la demanda.

V. comprenderá toda la hiel que se me habrá desarroyado con este suceso inesperado.

(*) Carta dirigida á A. B. Medina.

La causa de este acontecimiento es que los Comerciantes Españoles en Londres temblaron cuando supieron la existencia de este buque en Thamesis y se han valido de este subterfujio para detener el buque. Yo he protestado contra este acto advitrario haciendo responsable al demandante por todas sus consecuencias.

Tengame V. listo un abogado para salir de esto lo más pronto posible.

Avisele al Sor. Ministro este acontecimiento cuanto antes pero no poniendoselo de un modo grave, porque en realidad no lo es, pues creo que se resolverá pronto.

Sin mas por ahora que suscribirme de V. affmo. amigo y S.S.

MIGUEL GRAU

V. D.

Como en mis contratas para la jente digo que estoy plenamente autorizado por el Ministro, como efectivamente es así, desearia le avisara si lo tiene a bien mandarme una nota oficial en que se me autorice plenamente con ese objeto; pues ese documento me puede servir contra cargos que me puedan hacer, si le parece bien, puede V. hacerme ese servicio.

Su a.

GRAU

Todavía no he visto á García hoy después de mi prisión pero no dudo que tendra cuidado con el buque hasta mi regreso.

* * *

24

R. P.

Comandancia de la
Corveta de guerra
"Unión"

Al Ancla, Plymouth 17 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

Zarpé del Puerto de Greenhithe el día 13 del pte. á las 6 hs. 30' A.M., tomando un vapor que remolcó la corveta hasta el puerto de Gravesend en donde lo dejé y seguí mi viaje. A las 9hs. 30' A.M. sufrió la máquina una seria descomposición en una caldera y otra de menos importancia en un condensador obligándome a seguir navegando á la vela. Al anochecer mandó el práctico fondear, lo que en efecto se verificó largando las dos anclas por haberse declarado un recio temporal que dió por resultado la pérdida de una de ellas con veinte y cinco brazas de cadena averiada. Permanecimos en este estado hasta la mañana del 15 á las 11hs. 25' A.M., que habiendo amainado el tiempo y compuesto los maquinistas el condensador dí andar con tres calderas y seguí mi viaje hasta este puerto en el que fondée á las 2 hs. 10' P.M.

Sensible me es anunciar á U.S. que estas averías son de alguna consideración, pues el dictamen de los Maquinistas es que lo de la Caldera necesita ocho días de trabajo constante noche y día para ponerla en estado de servir; lo del Condensador, menos grave quedará remediado con dos días de trabajo y la construcción de una puerta nueva. Dichas composturas son de tal naturaleza, que á no verificarlas la máquina de la corveta no podrá quedar espedita y por consiguiente, con el objeto de no perder tiempo, voy a proceder a buscar obreros que den principio al trabajo inmediatamente.

Fondeo en este instante y la "America" no está en el Puerto.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

25

R. P.

Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Plymouth 18 de Enero de 1865. (*)

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de poner en conocimiento de U.S. que el Comandante de la Corveta, Teniente 1º D. Miguel Grau ha sido aprehendido hoy en tierra al salir de casa del Almirante, Jefe del Apostadero, á quien había ido a visitar. Los motivos que hayan podido motivar esa arrestación, aun no los conozco de un modo oficial, razon por la cual no me permito comunicarlos a U.S.

Inutil creo asegurar á U.S. que durante la ausencia del Comandante no descuidaré ni el órden, ni la vigilancia, ni la disciplina.

Dios gue. á U.S.

F. PARDO

2º Comandante

(*) Oficio ya publicado en la pág. 26 del libro de Geraldo Arosemena Garland "El Almirante Miguel Grau". — Tercera edición. — Lima, 1959.

* * *

28

R. P.

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Plymouth 22 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de acompañar á U.S. la cuenta del Fabricante de Máquinas Mr. John Penn & Son. Es conforme con los precios estipulados por contrata.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

R. P.

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Plymouth 23 de Enero de 1865. (*)

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

En conformidad con la orden de U.S. zarpé del Puerto de Greenhithe el día 13 del pte. en dirección al de Plymouth adonde llegué el 17. El mismo día mandé al Teniente Pardo á poner en conocimiento del Sor. Almirante Jefe del Apostadero el arribo de la Corveta y al mismo tiempo á escusarme de la salva á la plaza por hallarse el buque maltratado por el temporal sufrido en el viaje. Al día siguiente fuí yo mismo con el objeto de saludar á dho. Jefe en persona. Al salir de su casa en dirección a mi bote y á unos cuantos pasos de dha. casa fuí detenido por el Superintendente Brandon, Constabulary, del Condado de Kent, y otro Agente de Plymouth que me presentaron un libramiento de prisión firmado por Mr. Fleet, juez de Paz de Dartford y solicitado por Mr. Prisje y Mr. Crapes por infracción á una ley inglesa de enganche de tripulación. Hice algunas observaciones pero inutilmente y ni aun se quiso admitir la palabra de honor que ofrecí de presentarme preso al sitio á que quisieran citarme con el objeto de evitar que se ultrajara mi uniforme prendiendome como un criminal; finalmente tuve que contentarme con protestar de la ofensa que se hacía a mi pais en mi persona. Fui conducido al Guildhall de Plymouth adonde pasé la noche escoltado por dos agentes de Policía. Al siguiente día salí de allí a las 8 hs. 30' A.M. en dirección a Londres y después a Dartford en donde me hicieron alojar en una posada Bull siempre custodiado por dos esbirros.

(*) Oficio ya publicado en las págs. 29 y 30 del libro de Geraldo Arosemena Garland "El Almirante Miguel Grau". — Tercera Edición. — Lima, 1959.

Al próximo día a la 1hs. P.M. fuí llevado al Juzgado de Dartford a donde estan reunidos majistrados testigos y acusadores.

Escuso decir á U.S. los debates que dicha cuestión originó; yo por mi parte solo tuve que contestar a la sencilla pregunta de si era el Comandante de la "Unión". Después de esto fuí puesto en libertad.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de U.S.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

R. P.

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Plymouth 25 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de poner en conocimiento de U.S. el desagradable acontecimiento ocurrido hoy á bordo de la Corveta "América". Segun me ha referido su mismo Comandante al llamar la gente al trabajo se negó absolutate. Me fuí a bordo inmediatate. y argumentos ni amenazas han sido suficiente pa. contenerlos llevando algunos de ellos su atrevimiento hasta embarcarse en un bote é irse á tierra, siendo del todo imposible detenerlos.

Las causas de semejante conducta segun ellos decían son para unos el haberse embarcado creyendo hacerlo en un Confederado, otros alegaban que no se les daba café. Por ahora se ha podido calmar la escitación de sus ánimos, siendo imposible castigarlos como me-

recen por temor de acarrear al buque nuevos tropiezos con el Gobierno Inglés.

El trabajo de la máquina de la "Unión" sigue con la mayor actividad, no obstante por más esfuerzos que he hecho no he podido conseguir que concluyan antes del término prefijado en la contrata que los operarios hicieron con el Comandante García. Se trabaja noche y día.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

35

R. P.

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Plymouth 25 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de adjuntar a U.S. la factura duplicada presentada por Mr. Baker, que ha provisto al buque de mi mando de los Artículos de Contramaestre, Condestable, Carpintero y Piloto. Es conforme a los precios estipulados en contrata y debo advertir que hé convenido con él en el descuento del 5% que U.S. se servirá hacer en dicha cuenta.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

39

R. P.

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Plymouth 30 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de adjuntar á U.S. un Estado General del buque de mi mando. El de Subsistencia y Consumo irá mañana lo mismo que mi cuenta con esa Legación.

He recibido las comunicaciones de U.S. fha. 2 del corriente y quedarán obedecidas estrictamente.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU.

* * *

40

REPUBLICA DEL PERU

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Plymouth 1º de Febrero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de acompañar á U.S. la cuenta duplicada que presenta Mr. Baker por una ancla, una cadena y algunos otros ar-

tículos de contramaestre. Todo es conforme con los precios estipulados con el Comandante García.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

42

Al Ancla Plymouth 2 de Febrero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de adjuntar á U.S. la cuenta de Mr. Thomas J. Dyer que ha surtido al buque de mi mando en ciento cuarenta y seis toneladas de carbón. Es conforme con los precios estipulados y susceptible además de descuento.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

43

REPUBLICA DEL PERU

Al Ancla Plymouth 2 de Febrero de 1865. (*)

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

(*) En el original no figura ningún anexo.

S. M.

Al dador de la presente Mr. Brown le fueron prometidas veinte libras (£ 20.) porque embarcara en las Corvetas "Unión" y "América" cuatrocientos hombres y aunque no es ese el número que en efecto ha embarcado lo pongo en conocimiento de U.S. para que se sirva abonarle dicha suma si lo juzga conveniente.

Adjunto á U.S. la lista de los hombres embarcados por dicho Mr. Brown y la suma de los dos meses de avance que les he pagado.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

44

R. P.

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Plymouth 2 de Febrero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de adjuntar á U.S. la lista de la jente embarcada por Mr. Brown en la que se especifica la cantidad que cada individuo ha recibido por los meses de avance. Igualte. vá una lista de revista del po. po. Enero y otras de Presentes.

Haré observar á U.S. que Mr. Brown recibió setecientas cincuenta libras (£ 750) que habrá que deducir de sus cuentas por el embarque de gente en ambos buques.

Los trabajos del buque siguen con actividad y el Superintendente de la Factoría me ofrece que estaremos listos pa. el sábado. Por lo demás no hay ninguna novedad á bordo.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

ARMADA NACIONAL

Lista de Presentes el día de la fecha

OFICIALIDAD

Comandante Teniente 1º	D. Miguel Grau
id. 2º	„ Felipe Pardo
Guardia Marina	„ Ricardo Vera
id.	„ José Correa
2º Piloto	„ James Mc. Rean
3º id.	„ John F. Piper
Cirujano Contratado	„ Henry Finch
Contador id.	„ Harry Peter Tayler

OFICIALES DE MAR

Contramaestre	John Warren	Armero	Thomas Owen
Condestable	Wn. Pearse	Herrero	Bennett Yualore
1er. Carpintero	Aun. Canariet	2º Guardián	Ant. Asvedo
2º id.	Hy. Porefield	id.	Wn. Blandford
Calafate	Isaac Westhorp	id.	Charles Howard

2º Guardián James Brown

DESPENSERO

Carlo Bacon

COCINERO DE EQUIPAJE

Jeremías Oliveira

ARTILLEROS DE PREFERENCIA

George Brown
Henry Bowman
James Ryan
Charles Nason
Ed. White

ARTILLEROS ORDINARIOS

James Owland
Richard Esmora
Richard Croxton
Peter Brown
Francisco Portillo
John Porter
Henry Riglett

MARINEROS

Manuel Medina
Ciríaco Lisen
José Durán
Adolph Hick
Carston Nogel
John Wilsen
R. Haaz
José Silva
José Joaquin
Louis Gomez
Charles Petit
John Adams
Hans String
James Anderson
Andrew White
José María Silva
José Suarez
Pedro Villa
Charles King
Peter Giovanni
Manuel Cayetana
Domingo Lorenzo
John Davis
Charles Wardebarn
Nicholas Sriglits
José Lavalle
John Hughes
Pascuale Sepona
James Brown
Hugh Mc. Dowell
August Kays
Thomas Andrews
Michael Jacob
Giovanni Lognio
Giovanni Giarnalva
John Whiers
Vincent Pipers
John Johnson
José Cartagena
John Simpson
Pedro Barra
José Gonzalez
Nicolas Constantino
John Bound
Giovanni Grassi
Wn. Thompson
John Harmes
James Moore
José Pino
Thomas Howard
Sebastián Paredes
José Almeda

George Nicholas
George Spagis
Charles Warner
Esposito Michael
Macubrin Giacomo
John Brown
Thomas Pinkney

GRUMETES

John Graham
Amos Kent
Antonio Albarracin
Francisco Cavalletti
Henry Harmes
Charles Johnson
Paul Maduro
Wn. Trausley
Edward Harker
José María
Franz Piel
Wn. Schon
Alexander Barclay
Frank Woolen
Charles Moore
Giovanni Angeni
Jacob Wiggers
Joham Hermann
Hans Jansen
John Geser
Charles Brown
Manuel Techeira
Joani Nicholas

PAJES

Frank Long
Wn. Smith
Joaquin Ramos
Daniel O'Bryan
Eliseo Carreiro
Charles Simpson
Henry Caver

MAQUINISTAS

1er. Mr. Thomas Coleman
2º „ Robert Cummings
3º Mr. Robert Osborne
4º „ James Stoddart

FOGONEROS

Jeremiah Hurley
Denis Cornnell
Fred. Camarad
Agustin Gutiérrez
Wn. Thornton
Steven Nicholls
John Murphy
John Mc. Dermott
Ed. Davidson
Thomas Reardon
Edward Barnett
Thomas Andrews

CARBONEROS

José M. Vásquez
Henry Baker
Wn. Chapman
James Weyland
Edward Swann
Henry Butler
Wn. Sedgwick
John Stevens
Wn. Hammersmith

Al Ancla Plymouth 2 de Febrero de 1865.

Henry Tayler
Contador

Vº Bº

MIGUEL GRAU

* * *

49

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Recibí las comunicaciones de U.S. fha. 2 del presente y la órden para que verifique mi salida hoy mismo; le daré cumplimiento saliendo en la noche ó al amanecer pues los trabajos de la caldera que quedarán concluídos esta tarde requieren aún pequeños remates por los mismos Maquinistas del buque y que solo tomarán pocas horas.

Por lo demás el buque se halla en perfecto estado pues el tiempo que desgraciadamente hemos perdido en el reparo de la caldera, lo hemos aprovechado en hacer desaparecer mil pequeños defectos

que todo buque saca del astillero y que el tiempo y el uso ván haciendo conocer.

Los compases quedaron ayer perfectamente arreglados y presentan la mayor seguridad.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

50

R. P.

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla Plymouth 5 de Febrero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Con fha. 11 del po. po. me dirijí a esa Legación con el objeto de que se concediera una asignación de cinco libras deducidas del sueldo del Contramaestre del buque de mi mando John Warren, á su mujer Mrs. Warren. Me ha suplicado el interesado que suspenda dicha asignación. Lo que pongo en conocimiento de U.S. pa. que se sirva ordenar no sea abonada.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

R. P.

ARMADA NACIONAL

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Armada Nacional

Al Ancla, Funchal 15 de Febrero de 1865

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Tengo el honor de poner en conocimiento de U.S. que llegamos á este Puerto el día 12 del pte. después de un viaje bastante feliz.

A pesar del buen tiempo que casi constantemente nos acompañó, sufrimos una avería de muy poca consideración en la caldera de proa de Estribor que en nada nos impide seguir nuestro viaje y que facilte. podremos reparar en Rio Janeiro ocasionando á penas una demora de dos ó tres días.

El convoy ha sido conservado rigurosamente hta. aquí y ambos buques han hecho el carbon y la aguada con la mayor velocidad.

No perderé esta ocasión de poner á U.S. al cabo de la buena marcha á la vela y de sus escelentes cualidades marineras.

Hoy nos ponemos en marcha para Cabo Verde de donde seguiré dando parte á U.S. de cuanto ocurra.

A pesar de que, sin duda el Comandante Pardo de Zela habrá dado cuenta á U.S. de nuestra feliz travesia hta. este puerto, creo de mi deber hacerlo también en vista del vivo interés que U.S. toma en el exito de nuestra espedición.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

REPUBLICA DEL PERU

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al Ancla, Rio Janeiro 7 de Abril de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

Concluídas todas las reparaciones de la Máquina de la Corbeta salí á la mar con la "America" el 26 del próº pasº en dirección de Montevideo.

Al siguiente día á las 4 h. 30' A.M. hallandonos a una distancia de ciento veinte millas al Sur y navegando á Máquina con rumbo al SO. del Compás principió á soplar fuertemente del Sudoeste y á engrosar la mar de un modo alarmante. A las 7 hs. perdí á un hombre, el Marinero Giovani Grassi, que se encontraba aferrando la Trinquetilla y que tuve el dolor de ver perecer sin que fuese humanate posible salvarlo; poco después se desenganchó el moco, á lo que siguió la rotura del Botalón de Foe. Momentos después saltaron los estayes de Trinquete y de velacho y vino abajo el palo Trinquete cuya caída rindió al Mayor y este á su vez al de Mesana; quedando solamente en la cubierta la chimenea. Desgracias que se sucedieron con cortisimos intervalos y que no pudieron contrarrestar los inauditos esfuerzos que para ello se hicieron.

Intenté seguir caminando á Máquina pero la maniobra y velamen que íbamos arrastrando se enredaron de tal modo en la hélice que no solo paralizaron sus movimientos sino que impidieron traerla arriba, como lo intenté para aclararla.

En esta situación y sufriendo el buque, como es de suponerse, recios balances, permanecimos cuatro horas sin ser vistos por la "América" de la que nos ocultaba una espesa neblina. Por fin nos descubrió y dió remolque hta. este puerto adonde llegamos el 28 á las 2 h. P.M.

En el acto pasé parte de lo ocurrido al Sr. Ministro de la República en el Brasil. El arsenal del Gobierno nos ofreció tomar á su cargo la obra de las reparaciones como lo había hecho con las ante-

riores, y aún la emprendió; pero la noticia que trajo el último vapor de Europa del embargo que ha puesto el Gobierno Francés sobre los buques que se construían en Francia pa. el Brasil, embargo originado por la guerra de este pais con el Paraguay, ha hecho que desistan y no puedan darnos operario alguno por necesitarlos ellos mismos de un modo urjente.

En esta virtud se pidieron á varios constructores particulares para que se hicieran cargo de la total reparación de la Corbeta. La que más ventajosa ha parecido tanto por su menor espacio de tiempo como por sus precios es la de los S.S. Sabron y Capdeville, constructores de esta ciudad que han ofrecido dejarnos listos para la mar en cuarenta días, y es la que ha sido aceptada finalte. de acuerdo con el S. Ministro.

He tenido en estas circunstancias que deplorar la mala conducta del 1er. Maquinista Mr. Thomas Coleman y del 3º Mr. Robert Osborne que habiendo faltado en un todo á los terminos de su contrata, he creído deber despedir como doy cuenta á U.S. en nota separada.

La "América" salió de este Puerto pa. el de Montevideo el 3 del presente.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

89

Comandancia
de la Corbeta de Guerra
"Unión"

REPUBLICA DEL PERU

Al Ancla Rio de Janeiro 7 de Abril de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Con fha. 29 del proº pasº he dado de baja del buque de mi mando á los Maquinistas, 1ro. Mr. Thomas Coleman y 3º Mr. Robert Osborne porque a más de las serias averías á que las repetidas faltas de sobriedad y cuidado de estos individuos dieron lugar, su porterior conducta ha requerido la medida tomada tanto por precaver nuevos accidentes cuando por la moralidad y disciplina del buque.

En la noche de nuestra salida de este puerto 26 del proº pasº, ambos se encontraban completate. ebrios; por el momento impedí que tuvieran la menor injerencia con la Máquina. Al sigte. dia hallandose el Primero con la cabeza despejada, recibió órdenes mías a las que no pudo dar total cumplimiento por hallarse momentos después en el último estado de embriaguez, el mas absoluto embrutecimiento, á tal punto que hubo que hacerlo guardar por dos individuos que evitaran que fuera á la Máquina á hacer algun grave perjuicio.

Esto sucedia en momentos que desarbolabamos y que el buque se encontraba en una situación apremiante.

Han sido pagados de sus haberes hta. el día, descontando de ellos, al 1ro. treinta libras por la asignación de quince libras (£ 15) que dejó en Londres y de que dí aviso á U.S. con fecha 11 del pasº Enero, cuya asignación habrá sido percibida por la esposa en Marzo y lo será segurate. este mes. La del Tercero, de que también dí aviso á U.S. en igual fecha, es de diez libras (£ 10) y solo se ha descontado por un mes, por no haber alcanzado mas dho. individuo.

Asignaciones que naturalte. deberán ser suspendidas desde el recibo de la pte. y lo comunico á U.S. pº si ellos a su llegada las reclamáran.

Igualte. pondré en conocimiento de U.S. que les he negado el pasaje de regreso y los tres meses de sueldo que les asegura el Artiº 3º de su contrata en caso de que sean despedidos porque el mismo artiº pone por requisito indispensable el que sean sóbrios, esactos y atentos á su deber, condiciones á que han faltado repetidas veces y ultimate. de un modo escandaloso.

Dios Gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

* * *

REPUBLICA DEL PERU

Comandancia
de la Corbeta de Guerra
"Unión"

Al ancla en Rio de Janeiro á 23 de Mayo de 1865.

Al Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

S. M.

En corroboración á lo que tuve el honor de esponer á V. E. en fecha 7 de Abril último debo añadir que estando á terminar las obras de la reparación de la Corbeta "Unión" de mi mando he girado hoy una cambial á 90 d/vista a favor del London & Brasilian Bank, limited, á cargo de los Sres. J. Thomson, F. Bonar & Cª de esa y por cuenta de la carta de crédito que los mismos Sres. espedieron á mi favor en 13 Enero ppdo. por £ 8000, cual libranza es por la cantidad de £ 5700,10,5.— equivalentes al cambio de 24/8 pns pr. 1//000 á Rs. 55,000//000 de esta moneda, cuyo giro he efectuado hoy para aprovechar la salida del paquete para Europa y competentemte. autorizado por el Sor. Ministro de la República en el Brasil.

Acompaño certificado de este Consulado del Perú, por el cual se prueba que lo practicado al respecto de la reparación de la Corbeta "Unión" fué aprobado por el mencionado Sor. Ministro en esta Corte. Confío quede pronta la Corbeta en la semana entrante, y saldré acto continuo para mi destino.

Debo también prevenir a V.E. que por procsimo paquete inglés giraré sobre los mismos Sres. J. Thomson F. Bonar & Cª el valor de provisiones frescas y consumidas durante mi permanencia en este puerto, asi que por un mes de víveres por haber fornecido ya los de cuatro meses que se embarcaron en San Nazaire, escepto carne salada, galleta y harina.

Dios Gue. á V.E.

MIGUEL GRAU

CONSULADO PERUANO EN RIO DE JANEIRO

El Cónsul del Perú, en ésta plaza, Certifica: qué habiendo recibido órden de S. Exa. el Sor. Ministro del Perú en ésta Corte, para invitar a los Constructores Navales que presentaron propuestas en la Cancillería de éste Consulado para las reparaciones de la Corbeta Peruana "Unión", tubo lugar la abertura de propuestas en 6 Abril de 1865, ante la Comisión nombrada por dicho Sor. Ministro componiendo del Sor. Dr. Dn. Juan Fco. Selaya, Secretario de 1a. clase de la Legación del Perú, de Dn. Miguel Grau, Comandante de la Corbeta "Unión" y del respectivo Consul cuyas propuestas, después de ecsaminadas, resultó ser más ventajosa la de los Sres. P. Sabron fils y A. Capdevielle por cincuenta y cinco Contos de Reis, moneda corriente de este Imperio, con cuarenta días laborables para la terminación de las obras.— Aceptada por la Comisión dicha propuesta fué elevada al conocimiento de S. Exª el Sor. Ministro de la República en ésta Corte, cuyo Sor. aprobando lo determinado por la citada Comisión, autorizó para emprenderse las obras necesarias y en su vista, fué aceptada definitivamente la propuesta de los Sres. P. Sabron fils y A. Capdevielle.

Y para que conste donde convenga, firma y sella el presente en Rio de Janeiro á 23 de Mayo de 1865.

MANUEL CALBO

* * *

113

Comandancia de la
Corveta de Guerra
"Unión"

Al ancla en Rio de Janeiro 5 de Junio de 1865.

Al Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República del Perú en Londres.

Sor. Ministro

Tengo el honor de confirmar a V. Exª mi anterior comunicación del 23 del mes ppdo. En ella para las reparaciones de la Corbeta "Unión" le manifestaba que á más de las £ 5700.10.5. que libré a favor

del London & Brasilian Bank, me vería obligado a girar nuevamente por este paquete por los víveres consumidos y demás que tuviera necesidad de aumentar, para continuar mi viage al Perú.

Efectivamente ha tenido lugar la operación citada no por lo indispensable como creía, sino por el complemento de la carta de crédito que me facilitó V.Exª; esto es por £ 2299.9.7 que por la anterior libranza forman las £ 8000 de la mencionada carta de crédito.

Para tomar esta resolución, contra mi voluntad, he debido tener presente que, en Montevideo, punto de recalo para tomar carbón, es país generalmente de transacciones no abultadas en cambios y actualmente muy paralizado no solamente por la época de invierno si que también por la guerra en que estan aquellos estados contra la República del Paraguay; agreguese a esto la desconfianza en general que ecsiste por la revolución en algunos departamentos del Perú, que segun he palpado aqui ha tenido bastante influencia para hacer sumamente dificil la colocación del crédito referido, no habiendo querido tomar el resto de £ 2299.9.7. el London & Brasilian Bank y efectuandolo con bastante repugnancia Mauá Mac Gregor & Cª

Conocerá V. Exª que en vista de lo referido me esponía a quedarme en Montevideo sin recursos para pagar lo que debiera y para evitarlo de acuerdo con el Sor. Ministro de la República en el Brasil, he tomado la deliberación que antecede contando que ella merecerá la aprobación de V. Exª Los fondos que sobren, los llevaré en Soberanos, y servirán no solamente para pagar el carbon y demás que se tome en Montevideo, sino también para cualquiera otro gasto imprevisto que pudiera ocurrir.

Siendo corta la cantidad que tendré abordo y pareciendome que no era prudente navegar sin algun credito, oficié al Sor. Ministro de la República en este Imperio para que me proporcionara una nueva carta de crédito sobre Montevideo por £ 1000 para cualesquiera evento que ocurriera al buque en éstos mares.

No creía a la verdad que por una cantidad tan insignificante fuera negocio tan dificil en una plaza de tanto giro como ésta, pero el resultado práctico me ha demostrado que la actual situación del Perú ha puesto a estos banqueros y demás comerciantes en alarma; solo a los esfuerzos del Sor. Ministro de la República debo haberse obtenido la citada carta, cuya copia tengo el honor de incluir á V. Exª con la presente nota.

La letra a favor de Mauá Mac Gregor & Cª por £ 2299.9.7. es á 90 días vista, habiendo podido pasarla a 24 1/2 pens. por 1//000 rs. de ésta moneda.

Después de una porción de dias de continuadas lluvias que entorpecieron bastante los trabajos de abordo, se halla la Corbeta pronta para hacerse a la mar, lo que tendrá lugar mañana.

Debo manifestar a V. Exª que la Corbeta ha quedado perfectamente reparada y á mi entera satisfacción.

Dios gde. á V. Exª

MIGUEL GRAU

* * *

COPIA

Rio de Janeiro 5 de Junio de 1865.

Sres. Mauá & Cía.

Montevideo

Al Sor. Dn. Miguel Grau, Comandante de la Corbeta Peruana "Unión" pueden ustedes suplir hasta la cantidad de mil Libras Esterlinas, £ 1000.— al cambio de esa plaza, deduciendo su comisión de uno por ciento, contra giros que el referido Sor. Comandante les dará á cargo del Sor. Ministro del Perú en Londres al plazo usual.

Soy de Vds. muy ato y S.S. y amº
firmado: pp. Baron de Mauá
Alfredo Basto

Es copia
M. GRAU

* * *

120

REPUBLICA DEL PERU

Comandancia
de la Corbeta de Guerra
"Unión"

Al ancla Montevideo Junio 17 del 65.

Al Excmo. Sor. Enviado Extraordinario i Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres.

S. M.

Apesar del mal tiempo que ha reinado aquí desde mi arribo he logrado hoi concluir de embarcar el carbón, 241 toneladas. Mañana al rayar el día sarparé para el Pacífico, si el tiempo lo permite, en busca del proximo puerto conforme a las instrucciones de V. S.

He creído prudente pagar el carbón que he tomado aquí, con la carta de crédito por mil libras del Barón de Mauá y conservar las mil y pico de libras que aun existen en mi poder del crédito de 8,000 libras que me expidió V. S. en Londres i atender con esta suma a cualquiera emergencia de mar y compra de carbón en Chile. En esta virtud ha girado contra V. S. por 918£ 4S a favor del Barón de Mauá al cambio de 54 importe de 241 toneladas de carbón según la cuenta adjunta, más el uno por ciento que carga dicha casa por haber expedido el crédito.

Dios gue. a V. S.

MIGUEL GRAU

El Gobierno Peruano
por la Corbeta de Guerra "Unión"
á Roberto Wilson — Debe

1865		
Junio 17	241 toneladas de Carbón de piedra de Cardiff a $ 1650	$ 3976.50
	Por peones para descargar el Carbon	64.00
		4040.50

Recibí el importe
Montev^{o} ut supra

ROBERTO WILSON

* * *

No. 1

Comandancia
de la Corbeta de Guerra
"Unión"

Al Ancla, Valparaíso Julio 6 de 1865.

Señor Cónsul General de la República del Perú en Valparaíso.

S. C.

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. que hoy á las 12 hs. 30' P. M. he llegado á éste puerto procedente del de Montevideo con 15 días de un viaje feliz, no obstante haber esperimentado durante la travesía repetidos y fuertes temporales.

Mi objeto al tocar aquí es puramente para tomar carbón y agua, una vez esto abordo continuaré mi viaje al Callao, lo que pongo en conocimiento de V. S. para lo que le pueda convenir.

Dios gue. á V. S.

MIGUEL GRAU

* * *

No. 35

CONSULADO GENERAL DEL
PERU EN CHILE
VALPARAISO

Valparaíso, Diciembre 2 de 1865.

Al Excmo. Señor Ministro de Estado,
en el Despacho de Relaciones Exteriores.

S. M.

Con profundo pesar me veo en la necesidad de poner en conocimiento de V. E. el fallecimiento del ciudadano peruano, Coronel Don Juan Manuel Grau, acaecido en este puerto el día 30 del próximo pasado Noviembre á las ocho y media de la noche, después de una lijera enfermedad de tisis pulmonar, segun la opinion de los medicos que lo asistian.

No hizo disposiciones testamentarias, pues al solicitarselo me manifestó haber dejado todo arreglado en esa Capital.

A petición mía y á mi presencia se ha hecho por la autoridad local de esta ciudad el inventario de los efectos del finado, los que lacrados y sellados, existen en mi poder á disposición de quien corresponda.

Dios gue. á V. E.

FEDERICO EMILIO CONDELL

NOTAS

(1).—Oficio Reservado del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Relaciones Exteriores.— Lima, 29 de diciembre de 1863.

(2).—Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Relaciones Exteriores.— Lima, 12 de enero de 1864: "hoy sale para Inglaterra con un oficial del arma (Grau) el Capitán de Corbeta Aurelio García y García..."

(3).—Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Capitán de Corbeta Aurelio García y García.— Lima, 13 de enero de 1864.

(4).—Ib. nota 3.

(5).—Ib. nota 3.

(6).—Informe del Comandante Aurelio García y García al Supremo Gobierno sobre buques blindados.— Londres, 29 de febrero de 1864.

(7).—Oficio del Cónsul del Perú en Londres al Ministro del Perú en la Gran Bretaña.— Londres, 7 de diciembre de 1864.— Le remite diversas cuentas de gastos.— Pág. 3 del anexo.

(8).—Ib. Pág. 4 del anexo.

(9).—Ricardo Aranda.— "Tratados del Perú".— Tomo VI.— Págs. 172 y siguientes.— Lima, 1896.

(10).—Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Capitán de Corbeta Aurelio García y García.— Lima, 28 de abril de 1864.

(11).—Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Lima, 28 de mayo de 1864.

(12).—Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Lima, 13 de abril de 1864.

(13).—M. F. Vegas.— "Historia de la Marina de Guerra del Perú".— Lima, 1929.— Pág. 299.

(14).—Ib. nota 12.

(15).—Oficio de Federico L. Barreda, Ministro del Perú en los Estados Unidos al Ministro de Relaciones Exteriores.— Londres, 30 de agosto de 1864.

(16).—Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Lima, 28 de diciembre de 1864.

(17).—Acta de la Junta de Guerra celebrada en el Callao el 24 de noviembre de 1864.

(18).—Rosendo Melo.— "Historia de la Marina del Perú".— Tomo I.— Lima, 1907.— Pág. 236.

(19).—Manuel I. Vegas, ob. cit.— Pág. 108.

(20).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **Unión** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Londres, 30 de diciembre de 1864.

(21).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **Unión** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Londres, 6 de enero de 1865.

(22).—Oficio del Ministro del Perú en Francia y Gran Bretaña al Encargado de la Legación del Perú en Londres.— París, 11 de enero de 1865.

(23).—Carta de Grau a Medina.— Londres, 13 de enero de 1865.

(24).—Carta de Grau a Medina.— Plymouth, 18 de enero de 1865.

(25).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **América** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Plymouth, 26 de enero de 1865.

(26).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **Unión** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Funchal, 15 de febrero de 1865.

(27).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **América** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Funchal, 14 de febrero de 1865.

(28).—Felipe A. Barreda.— "El Caballero de los Mares, — Almirante Miguel Grau".— Lima, 1959.— Pág. 6.

(29).—Raúl Porras Barrenechea.— "Elogio de D. Miguel Grau".— Lima, 1955.— Pág. 30.

(30).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **América** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— San Vicente, 9 de marzo de 1865.

(31).—Oficio del Comandante de la Corbeta **Unión** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Rio de Janeiro, 7 de abril de 1865.

(32).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **América** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Río de Janeiro, 2 de abril de 1865: "salgo mañana para Montevideo..." Oficio del Ministro del Perú en el Brasil al Ministro del Perú en Gran Breta-

ña.— Río de Janeiro, 4 de abril de 1865: "La **América** volvió a tomar la mar ayer a las tres de la tarde..."

(33).—Ib. Aranda, ob. cit. Pág. 523.

(34).—Ib. Aranda, ob. cit. Pág. 545.

(35).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **Unión** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Río de Janeiro, 7 de abril de 1865.

(36).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **Unión** al Ministro del Perú en Gran Bretaña.— Río de Janeiro, 5 de junio de 1865.

(37).—Oficio del Comandante de la Corbeta de Guerra **Unión** al Cónsul General del Perú en Valparaíso.— Al ancla, 6 de julio de 1865.

(38).—Oficio del Cónsul General del Perú en Valparaíso al Ministro de Relaciones Exteriores.— Valparaíso, 10 de abril de 1865.

(39).—Nota del Encargado de Negocios de Su Majestad Británica en el Perú al Ministro de Relaciones Exteriores.— Lima, 16 de agosto de 1865.

NOTA.—Los números subrayados que aparecen en el ángulo superior derecho de los oficios corresponden a la numeración adoptada por la Legación en Londres para registrar el ingreso de cada documento en forma correlativa y de acuerdo con sus fechas.

INDICE ONOMASTICO

Abtao, 37, 45, 57
Adams, J., 22
Africa, 45
Africa Occidental Francesa, 46
Aguirre, Elías, 36, 53
Allende, José, 31
Amazonas, 18, 30, 31, 32, 37
América, 21, 23, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 47, 48, 51, 53, 54
América del Sur, 15
Angamos, 36, 40, 45
Apurímac, 23
Arequipa, 50, 53
Argentina, 53
Aquiles, 18
Arguedas F. Prada, Juan, 53
Arrazola, Lorenzo, 19
Arriola, Agustín, 19

Barton, Juan, 55
Barreda Bolívar, Felipe A., 54
Barreda y Aguilar, Federico L., 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 37, 38, 42, 43, 44, 48, 51, 56, 57
Bélgica, 30, 36
Benavides, José B., 53
Berenguela, 37
Birkenhead, 18, 22, 23
Blanca, 37
Bolivia, 50
Bolognesi, Francisco, 16, 56
Boston, 22
Brasil, 47, 48, 49, 51, 53, 54
Brighton, 28
Buenos Aires, 46
Burdeos, 27, 28, 29

Cabieses, Hercilio, 31, 32
Cabo de Hornos, 28
Cabo Verde, 46
Cádiz, 15
Calbó, Manuel, 51
Calderón, Pedro José, 49, 50
Callao, 19, 20, 30, 31, 35, 37, 49, 50, 54, 56
Callao, 31, 32
Capdevielle, A., 51
Caribe, 26
Carreño, José Rosendo, 31
Carreño, Pedro José, 31
Casós, Fernando, 53
Castañón, José, 54
Castilla, Ramón, 50, 52
Castillo, Fermín del, 55
Colón, 37
Correa, José, 45
Covadonga, 15, 19
Cuba, 26
Chalaco, 31, 32
Chatham, 18
Chayahué, 37
Chile, 17, 23, 37, 54
Chincha, 54
Chincha, Islas de, 20

Dartford, 42
De la Barrera, Luis, 31
De la Guarda, Manuel, 17, 21
De la Haza, Antonio, 31
De la Haza, Pedro, 31, 32
De la Rosa, Daniel R., 31
De la Quintana, Manuel, 37

Echenique, José Rufino, 50, 52
Egipto, 23
Ericcson, John, 22
España, 15, 19, 20, 26, 38, 49 57
Espinar, Enrique, 53
Estados Unidos, 21, 22, 25, 26, 28, 33, 43
Europa, 16, 17, 28, 30

Fradera, Esteban, 50
Francia, 15, 27, 28, 30, 34, 43, 50, 51
Funchal, 45, 46

Gálvez, Pedro, 15, 25, 26, 27, 28, 29, 30
García y García, Aurelio, 17, 18, 21, 22, 23, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 36, 37, 38, 56
Georgia La, 18, 23
Gran Bretaña, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 25, 27, 33, 43, 54
Grassi, Giovanni, 47
Grau y Berrío, Juan Manuel, 54
Grau, Miguel, 17, 18, 22, 23, 28, 29, 30, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 58
Gravesand, 33, 41
Greenhithe, 33, 41
Great Australia, 54
Guise, 31

Hampton Roads, 22
Huaraz, 31, 32
Huáscar, 18, 21, 23, 26, 40, 56
Héctor, 18

Independencia, 18, 21, 23, 32, 56
Inglaterra
Iquique, 19
Isabel II, 29

Kendall, Enrique, 17, 42
Kent, Condado de, 41

Laird Bross, 18, 22
Lerzundi, 17, 31, 55
Lima, 27, 30, 52, 53, 54
Liverpool, 18
Loa, 23, 31, 32
Londres, 17, 27, 28, 29, 30, 34, 36, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 46, 51, 56, 57
Lota, 53
Llaque, José M., 54

Madeira, 45, 46
Madrid, 15, 29, 49
Magallanes, Estrecho de, 28
Margate, Punta de, 33
Mariátegui, Ignacio, 31, 32
Marqués de la Victoria, 46
Medina, A. B., 37, 38, 39, 42
Medina, Manuel, 45
Medina, Miguel, 31, 50
Melo, Rosendo, 33
Merrimac, 22
México, 15
Moore, Juan José, 31
Monassir, 18, 22
Monitor, 17, 22
Montero, Lizardo, 31, 53, 55
Montevideo, 46, 47, 48, 52
Muñoz, Alejandro, 31, 32

Nantes, 27
Nueva York, 22
Numancia, 16, 21, 37, 46

Osma, José Joaquín de, 15
Oyague, Emilio, 53

Pacífico, Océano, 15, 17, 26, 37, 44, 49, 50, 56, 57
Pacheco, Toribio, 54
Palacios, Enrique, 36
Palma, Ricardo, 56
Pará, 56
Paraguay, 47, 50, 51
Pardo de Zela, Juan, 21, 30, 33, 37, 39, 42, 43, 45, 46, 47, 48
Pardo y Aliaga, Felipe, 15
Pardo y Lavalle, Felipe A., 42, 45
Pardo y Lavalle, Manuel, 25, 28, 29, 30, 56
Pareja, José Manuel, 37, 49, 50, 52
París, 27, 28, 30, 37, 57
Pastor Sevilla, Mariano, 54

Pearce, Guillermo 55
Penn & Son, 24
Perú, 15, 17, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58
Pezet, Juan Antonio, 15, 17, 31, 32, 49, 50, 51, 53
Pinzón Luis H., 19, 32, 37
Piura, 54
Plaza, 31
Plymouth, 33, 34, 37, 38, 39, 41, 42, 45
Portsmouth, 18
Porras Barrenechea, Raúl, 46
Prado, Mariano Ignacio, 50
Prusia, 29
Puerto Rico, 26

Raygada, Abel, 31
Resolución, 15, 19, 25, 50
Ribeyro, Juan Antonio, 19
Río de Janeiro, 33, 39, 46, 47, 50, 53, 54
Royal Sovereign, 18
Russell, Conde de, 29, 42

Sabrón, P., 51
Sachaca, 31, 37
Salazar y Mazarredo, Eusebio, 19
Salcedo, José María, 18, 21, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32
Samuda Bross, 18, 23
Samudio y Penk 18
Santiago, 54
Saint-Nazaire, 27, 30, 33, 38
San Francisco, 32
San Lorenzo, 36
San Vicente, 46
Santo Domingo, 15, 26
Sanz, Francisco, 31, 32
Sanz, Mariano J., 17, 18, 25, 26, 27, 28
Selaya, Juan Francisco, 51
Seoane, Buenaventura, 47, 48, 51, 52, 53
Sevilla, José, 25, 28, 29, 30
Shangay, 30, 32
Shearnef, 33
Shearwater, 55
Silva Rodríguez, José María, 31
Slater, Telfourd. 42
Southampton, 37
Sud América, 22, 37, 38, 43

Talambo, 49
Támesis, 17, 18, 33
Tayler, Harry Peter, 45, 54, 55
Thomas, La Chambre & Cía., 30
Thomsen & Cía., 37
Tizón, Amaro G., 21
Tousson, 18, 22
Triunfo, 15, 19
Tucker, John, 36
Tumbes, 23, 31

Unión, 21, 23, 32, 34, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 51, 53, 54, 57
Uruaguay, 46, 54

Valparaíso, 52, 53, 54
Valle-Riestra, Ramón, 19
Vegas García, 33
Vencedora, 15
Vera, Ricardo, 36, 37, 45
Victoria, 31
Villa de Madrid, 37, 49
Vivanco, Manuel Ignacio de, 37, 49, 52

Washington, 23, 29, 37, 57

ARCHIVO DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

(Legajos revisados)

1864

1.—Correspondencia diversa a la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
2.—Correspondencia de la Comandancia General de Marina al Ministerio de Relaciones Exteriores.
3.—Correspondencia del Ministerio de Guerra y Marina al Ministerio de Relaciones Exteriores.
4.—Correspondencia del Foreign Office con la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
5.—Correspondencia del Ministerio de Guerra y Marina con la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
6.—Correspondencia del Ministerio de Hacienda con la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
7.—Correspondencia del Ministerio de Relaciones Exteriores con la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
8.—Correspondencia de la Legación del Perú en Francia con el Ministerio de Relaciones Exteriores.
9.—Servicio Consular del Perú en Francia.
Consulados en:

Bayona;
Burdeos;
El Havre;
Nantes y Saint-Nazaire;
París.

10.—Servicio Consular del Perú en la Gran Bretaña.
Consulados en:

Londres;
Liverpool.

1865

11.—Correspondencia diversa a la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
12.—Correspondencia de la Comandancia General de Marina con el Ministerio de Relaciones Exteriores.

13.—Correspondencia del Ministerio de Guerra y Marina con el Ministerio de Relaciones Exteriores.
14.—Correspondencia del Foreign Office con la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
15.—Correspondencia del Ministerio de Guerra y Marina con la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
16.—Correspondencia del Ministerio de Hacienda con la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
17.—Correspondencia del Ministerio de Relaciones Exteriores con la Legación del Perú en la Gran Bretaña.
18.—Correspondencia de la Legación del Perú en Francia con el Ministerio de Relaciones Exteriores.
19.—Servicio Consular del Perú en Chile.
Consulados en:

Coquimbo;
Talcahuano;
Copiapó;
Valparaíso.

20.—Servicio Consular del Perú en Francia.
Consulados en:

Burdeos;
El Havre;
Marsella;
Nantes y Saint-Nazaire;
Niza;
París.

21.—Servicio Consular del Perú en la Gran Bretaña.
Consulados en:

Londres;
Liverpool;
Southampton.

BIBLIOGRAFIA

Ricardo Aranda: **Tratados del Perú.**—Tomo VI.—Lima, 1896.

Geraldo Arosemena Garland: **El Almirante Miguel Grau.**—3a. Edición.—Lima, 1959.

Felipe A. Barreda: **El Caballero de los Mares.—Almirante Miguel Grau.**—Lima, 1959.

Jorge Basadre: **Historia de la República del Perú.**—Tomo I.—3a. Edición.—Lima, 1946.

Jorge Basadre: **Chile, Perú y Bolivia Independientes.**—Barcelona, 1948.

Pedro Dávalos y Lissón: **La Primera Centuria.**—Tomo IV.—Lima, 1926.

Rosendo Melo: **Historia de la Marina del Perú.**—Tomo I.—Lima, 1907.

Pedro de Novo y Colson: **La Guerra de España en el Pacífico.**—Madrid, 1882.

Raúl Porras Barrenechea: **José Toribio Pacheco.**—Lima, 1928.

Raúl Porras Barreneachea: **Elogio de D. Miguel Grau.**—Lima, 1955.

José de la Riva Agüero: **Historia del Perú** (Selección).—Lima, 1953.—Tomo II.

Manuel I. Vegas: **Historia de la Marina de Guerra del Perú.**—Lima, 1929.

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas
Clas: 935.051-67-1961
No. Inv: — 0460
Fecha:
Inst:

ESTE LIBRO SE TERMINO DE IMPRIMIR EN LOS TALLERES GRAFICOS DE PACIFIC PRESS EL 4 DE JUNIO DE 1961

BIBLIOTECA
"GENERALISIMO SAN MARTIN"
Clas. P.E 359.32 /G
Cat. az-az
No. Ing. 4051
Fecha 29-70