

Emilio San Martín:

su entorno y su época



Manuel Zanutelli Rosas

EMILIO SAN MARTIN:
SU ENTORNO Y SU EPOCA

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

LA DIRECCION GENERAL DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

Edita esta obra con ocasión de las Bodas de Plata del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas

Callao, 23 setiembre 1994

Carátula:
Fotografía de un óleo del Guardiamarina Emilio San Martín y el Puerto del Callao en 1880

1ra. Edición:
setiembre 1994

Diagramación y Composición:
Kira Moreno Deza

A LA MEMORIA DEL GUARDIAMARINA

EMILIO SAN MARTIN

PATRONO DEL CUERPO DE
CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

INDICE

		Pág.
I	El terruño y los primeros años	7
II	En la Escuela Preparatoria: cultivando una vocación	11
III	¿Por qué la guerra?	19
IV	A bordo en cumplimiento del deber	31
V	La guerra y sus vicisitudes	35
VI	Un demoledor golpe frustrado	51
VII	El bombardeo del 10 de mayo de 1880	53
VIII	El combate: La Noche Heroica	59

ANEXOS

1	Declaración del patrón de la goleta "Amistad"	75
2	Declaración del patrón del "Mayro"	78
3	Lo que dijo el teniente segundo José Gálvez	81
4	Versión del oficial chileno Manuel Señoret	85
5	Parte médico del doctor Santiago Távara	89
6	Conclusión Fiscal	91
7	Perfil biográfico de José Gálvez Moreno	92
8	Perfil biográfico de Manuel Ugarte y Moscoso	97
9	Notas biográficas de los tripulantes de la "Independencia"	101
10	Procedencia de la dotación	103
11	Monitor "Atahualpa"	105
12	Transporte "Rímac"	106
13	Prisioneros de la escuadra enemiga	107
14	Armamento del monitor "Atahualpa"	108
15	Prisioneros a bordo del "Blanco Encalada"	109
16	Tripulación de la "Janequeo"	110
17	Epilogo	112
18	Fuentes de información	113

PROLOGO

Esta es una publicación en homenaje a la figura de Emilio San Martín, un joven de 19 años en la época aciaga de la Guerra del Pacífico, que murió en la bahía del Callao el 25 de mayo de 1880. Un libro que trata reparar un olvido, un injusto silencio.

San Martín integró la dotación de la lancha "Independencia", con José Gálvez, su comandante, y el practicante de medicina Manuel Ugarte Moscoso. Mediante una acción conjunta, uniendo esfuerzos, hicieron volar a la lancha-torpedo chilena "Janequeo" y volaron ellos mismos a bordo de su nave que el enemigo había tratado de abordar. Gálvez tuvo la suerte de sobrevivir a esa acción de armas, pero sus dos compañeros fueron devorados por el mar. Los restos de San Martín nunca pudieron ser encontrados.

Guardiamarina, provinciano nacido en la lejana Moyobamba, sin familia en puerto del Callao y en Lima, sólo sus condiscípulos de la Escuela Preparatoria se preocuparon de buscar su cadáver; sólo ellos recorrieron la bahía en busca del amigo fraterno con quien habían compartido muchas horas de vida a bordo del pontón "Meteoro", donde funcionaba la Escuela.

Los diarios prácticamente lo ignoraron, ninguno publicó siquiera un perfil biográfico en memoria del héroe. Mariano Felipe Paz Soldán, el autor clásico de la contienda, cuando publicó en 1886 su obra *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*, se limitó a transcribir el parte del teniente 2do. José Gálvez, mas no agregó ni una palabra referida a San Martín. Piérola mismo, tres días después de los sucesos, condecoró a Gálvez y a Ugarte con la Cruz de Acero e, insólitamente, ignoró a San Martín como si no hubiese tenido participación en el hundimiento de la "Janequeo". Y más todavía, como si su muerte no significase completamente nada. La imagen

del héroe se diluye y se pierde a través de los años. De él sólo queda una fotografía, al parecer de un óleo, y nada más.

Es a partir del 25 de mayo de 1973 que su nombre empieza a proyectarse en la dimensión que le corresponde, al instituirse por Resolución Ministerial el "Día del Guardacostas", escogiéndose la fecha en que Emilio San Martín cumplió su cita con el destino en defensa de la patria. Años después, el 23 de setiembre de 1988, se procedió a inaugurar un busto del héroe en la plazoleta que forma parte de la Plaza Grau, frente al local de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

Todas estas razones nos han impulsado a hacer conocer la trayectoria vital del guardiamarina San Martín, a quien la Marina de Guerra le rinde justo tributo a su memoria.

EL DIRECTOR DE CAPITANIAS Y GUARDACOSTAS

I EL TERRUÑO Y LOS PRIMEROS AÑOS

Nuestro personaje, Emilio San Martín, nace en Moyobamba en 1861. Poco se sabe de él y de su familia. El 23 de agosto de ese año es llevado a la pila bautismal por sus padres Agustín San Martín y Martina Peña. Tiene siete meses y el compañero de cura Evaristo Flores procede a ponerle el "óleo y crisma" en presencia de Manuel Hernández y Victoriana Murrieta, a quienes les hace saber la responsabilidad que asumen en su condición de padrinos. Parientes y amigos de la familia se han dado cita en la parroquia para celebrar más tarde el acontecimiento.

El niño no ha recibido sino un nombre, caso raro y excepcional para la época, y más aunque fuera bautizado al cabo de tanto tiempo desde que ocurrió su advenimiento. El documento eclesiástico nos dice que Emilio era hijo natural y que su padre era de Lima. ¿Qué hacía un hombre de la costa y sobre todo de la capital en un lugar tan remoto, en un medio natural distinto al suyo, con pocas oportunidades de desarrollo personal?

Moyobamba, en la época que nace Emilio San Martín pertenecía a la provincia litoral de Loreto, que tenía desde 1857 a esa ciudad por capital con los distritos de Moyobamba, Tingo María, Pachiza, Tarapoto, Santa Catalina, Sarayacu, La Laguna, Jeveros, Nauta, Orán, Pebas, Loreto, Balsapuerto y Andoas.

En 1814, según el censo de población de la provincia de Maynas, el pueblo de Moyobamba era más o menos numeroso, con 3,564 habitantes divididos así: 1,665 hombres y 1,817 mujeres. Ejercían su apostolado dos religiosos, las tropas ascendían a 64 soldados y había 18 esclavos.

Desde que en 1539 llegó a la zona el conquistador Alonso de Alvarado, uno de los lugartenientes de Francisco Pizarro, su nombre sonoro había ido rodando de boca en boca. En 1692 Moyobamba recibe la visita del padre misionero Samuel Fritz, un alemán natural de Bohemia incansable explorador de los ríos amazónicos, a quien no amedrentan ni las torrenteras ni

las trochas fangosas; traza mapas y estudia a las tribus, como genuino representante del cientificismo europeo. Allí estuvo también en noviembre de 1828 el teniente de la marina británica Henry Lister Maw, cuyo interés en la geografía, la botánica y las especies zoológicas de la selva son como un acicate para no doblegarse ante los rigores del clima, ni tampoco, ante el inhumano espectáculo de explotación del aborigen por el blanco.

En 1847, de acuerdo a los datos estadísticos del doctor Juan Crisóstomo Nieto, juez de primera instancia de Chachapoyas, que inserta Antonio Raimondi en el tercer tomo de su obra ***El Perú*** (Lima, 1879), Moyobamba tenía "más de 400 casas, todas con huertas". Con grandes espacios para el cultivo de fruta y artículos de panllevar, la vida se deslizaba tranquila, sin urgencias, como si el tiempo se hubiese detenido.

El 17 de setiembre de 1868 es elevada a provincia del ya departamento de Loreto(1). Constaba de los distritos de Calzada, Habana, Moyobamba, Rioja y Soritor, los que en total sumaban 14,554 habitantes de los cuales 8,608 radicaban en Moyobamba. Enclavada en plena selva, sus productos no podían ser comercializados por la falta de vías de comunicación adecuadas, y quienes se dedicaban a la agricultura, que eran la mayoría, prácticamente trabajaban para vivir. El clima cálido de la región era igual al de otras áreas comunes de la montaña.

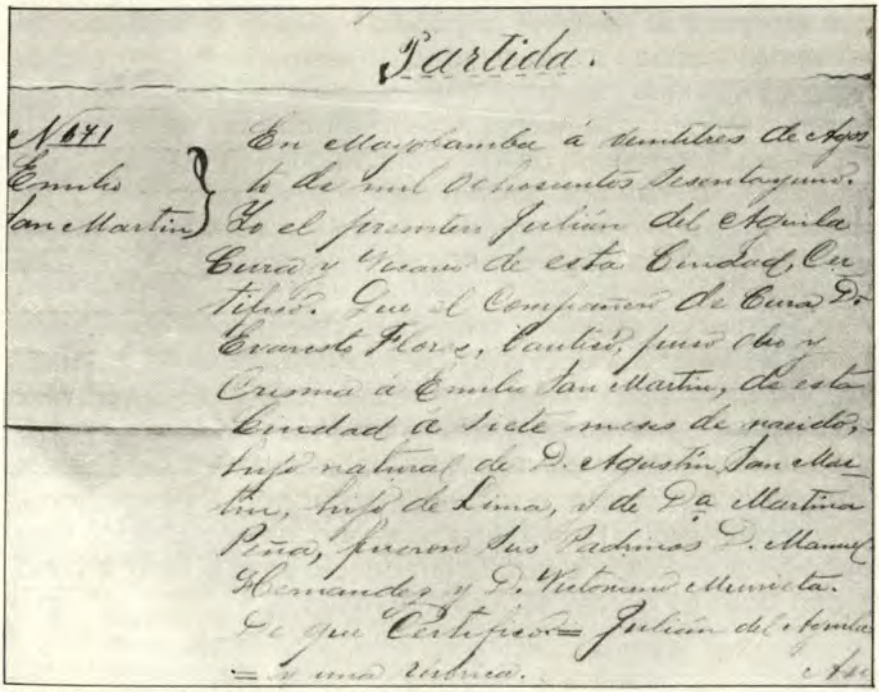
En 1877 Moyobamba había progresado de alguna manera(2). Poco, mas como sus tanganeros, fue hacia adelante contra la corriente y por eso el pueblo contaba con un colegio de secundaria para hombres y otro para mujeres, además de escuelas de

---

1) Moyobamba pasó a formar parte del departamento de San Martín desde el 17 de agosto de 1906.

2) Para una comparación entre lo que había sido y lo que era es importante el informe del capitán de fragata Francisco Carrasco al Supremo Gobierno, fechado en 1846, en calidad de miembro del grupo expedicionario que exploró la región de la Amazonía con el conde Francis de Castelnau. Figura en el tomo III de **El Perú** (Lima, 1879) de Antonio Raimondi.

primeras letras diseminadas en la ciudad y en los poblados aledaños. El sub-prefecto y el juez de paz representaban la justicia y eran, por la índole de su cargo, los personajes más importantes del medio. Conocida antes como MUYUPAMPA, situada a orillas del río Mayo a 97 metros sobre el nivel del río , su suelo no permitía el tránsito de los peatones cuando se desprendían las lluvias, porque se formaban hundiduras o surcos de más o menos "30 o más varas de ancho" en las calzadas. De tal manera que dirigirse de un barrio a otro se transformaba en algo extremadamente dificultoso. Sus calles eran estrechas, aunque rectas , pero el aspecto del pueblo no era halagador: " en lo general los techos están cubiertos con hojas de palmeras, aunque hay todos los elementos para fabricar tejas, pues la tierra es arcillosa y el combustible abundante y casi de balde", apunta Paz Soldán en el hoy raro *Diccionario Geográfico-Estadístico del Perú.*



Partida.

N 671
Emilio
San Martin

En Mayobamba á veintitres de Agosto de mil ochocientos sesenta y uno. Yo el presbitero Julián del Aguila Cura y Vicario de esta Ciudad, Certifico. Que el Compañero de Cura D. Evaristo Flores, bautizó, puso Oleo y Crisma á Emilio San Martin, de esta Ciudad á siete meses de nacido, hijo natural de D. Agustin San Martin, hijo de Lima, y de Dª Martina Peña, fueron sus Padrinos D. Manuel Hernandez y D. Victoriano Murrieta. De que Certifico = Julián del Aguila = y una rúbrica.

Partida de bautizo del héroe

El área en que había sido edificada la ciudad era bastante extensa, pues la superficie que ocupaba era "capaz de contener trescientos mil habitantes". A nadie le faltaban recursos para hacer frente a las necesidades diarias de subsistir, pero eso no era todo. La cotidianidad, la monotonía desesperante de cada hora agolletaba a todos aquellos que deseaban progresar y proyectar su existencia al futuro. No era posible pasarse la vida en una especie de "dolce farniente", comiendo paiche salado, carne fresca, o degustando abundosa fruta después de haber nadado en un brazo del río en medio de una vegetación paradisíaca.

¿Qué podía hacer Emilio San Martín en Moyobamba? Simplemente nada que no fuese condenarse al olvido. Estudiar y abrirse camino fue la meta que se impuso, idea que le inculcaron sus padres y que él, llegado el momento, pondría en práctica. Para viajar hasta Lima debía recorrer 942 kilómetros, distancia que separa a su tierra de la capital. ¿Quién lo trajo, dónde se instaló y cuándo surgió el deseo de ser marino? Son muchas interrogantes que debemos analizar, pero, en primer término, se debe señalar que hizo su ingreso en calidad de alumno a la Escuela Preparatoria de la marina de guerra el 17 de febrero de 1876. Ya veremos quiénes fueron sus compañeros y sus profesores y cómo se desarrolló su vida en una ciudad que sin ser una metrópoli, seguramente lo impactó.

El camino era largo y, sobre todo, difícil y lleno de peligros. Debió de dejar su hogar muy de mañana, lleno de ilusiones, rumbo al futuro. Quizás tomó la ruta de Calzada, Rioja, Chachapoyas, Levanto, Magdalena, Leymebamba, Balsas y Celendín. Siguió después hasta Cajamarca, bajó a Contumazá y Cascas y cruzó, en agotadoras jornadas, con dirección a la costa. En Huanchaco, puerto de Trujillo, a bordo de un caletero enfiló al Callao. Bien pudo dirigirse a Lima o quizá permaneció en el puerto, en uno u otro caso su periplo se había cumplido.

II EN LA ESCUELA PREPARATORIA: CULTIVANDO UNA VOCACION

La Escuela Preparatoria no tenía mucho tiempo de fundada. Era una institución nueva, con pocos años de funcionamiento, surgida por decisión del presidente Manuel Pardo, destinada a los jóvenes que necesitasen "adquirir los conocimientos indispensables para ingresar a las escuelas especiales de marina, de artillería y de ingenieros". Así lo precisa la Resolución Suprema del 23 de julio de 1873, que es, en otras palabras, su partida de nacimiento(3). No tiene local, pero una manera de resolver esa carencia fue la designación del vapor "Meteoro" para que, adaptándolo, desarrollasen en él todas las actividades de la Escuela. El único requisito para ser admitido era haber terminado la instrucción primaria, lo cual se comprobaba mediante el respectivo examen. Y, por supuesto, ser peruano.

Emilio San Martín procedía de una de las tantas escuelas de primeras letras de su pueblo, aunque cabe la posibilidad que hubiese sido alumno del Colegio Nacional de San José, fundada el 28 de enero de 1869.

El "Meteoro" había sido construido en 1864 en Filadelfia y comprado por el Perú en 1867. Inservible en 1870 -casco y máquina en mal estado-, a pesar de ser puesto en remate meses después, nadie se interesó por él y tuvo que ser convertido en pontón y más tarde en local de la Escuela Preparatoria. Hay que suponer que fue debidamente acondicionado. Desplazaba 1,121 toneladas.

El reglamento de la Escuela Preparatoria, publicado en el diario oficial el 3 de setiembre de 1874, puntualiza las obligaciones

3) Memoria del ramo de Marina que presenta a la legislatura de 1874 el Ministro de Guerra y Marina. Lima, 1874. Imprenta de "La Opinión Nacional", pág. 36.

de los alumnos, referidas, por ejemplo, al aseo, la moralidad, vocabulario, tareas escolares, comportamiento; y, también, las prohibiciones: nada de licor, nada de tabaco, nada de barajas, marcada distancia con los marineros y personal de sirvientes. Los estudios se realizaban en cinco años.

Adolescente, San Martín tuvo por compañeros a un grupo de bulliciosos muchachos con quienes es posible forjara una fraterna amistad: Juan Mulgrew, Carlos T. Barandiarán y Luis B. Arce y Folchs, quienes tendrán la gloria de participar en la heroica defensa del puerto de Arica el 7 de junio de 1880; Carlos



***CARLOS BENJAMIN TIZON**, Compañero de Estudios de Emilio San Martín en la Escuela Preparatoria*

Benjamín Tizón, en Angamos a cargo de la ametralladora Gatling instalada en la cofa del monitor; y, en el mismo combate, Manuel Villar Arriaga (herido), Grimaldo Villavicencio (herido), Manuel Elías Bonnemaison, Federico Sotomayor y Vigil, aquel que escribió a su padre desde el cautiverio de San Bernardo: "Nos resolvimos al combate con la seguridad de sucumbir antes que rendirnos"; y Domingo Valle Riestra, a cuyo retorno a la patria servirá como artillero en la batalla de Miraflores. ¡Qué formidable promoción de combatientes! Condiscípulos de Emilio San Martín fueron, también, Federico de la Haza, Bruno Bueno, Parcemón García, Lisandro García, Ernesto Silva Rodríguez, Pedro y Guillermo Black, hijos del oficial de marina de este apellido que se había distinguido como explorador de los ríos Yavarí y Putumayo; los hermanos Carlos, Gustavo y Armando Flores Guerra, los tres vástagos del comerciante radicado en el Callao José Armando Flores Guerra; y entre otros Guillermo Spiers.

No todos llegaron el mismo año, unos primero, otros después, fueron incorporándose con el idéntico entusiasmo por ser marinos.

Los documentos relativos a los años de estudiante de Emilio San Martín (1876-1879) son muy escasos, tan pocos que se hace difícil reconstruir esta etapa de la existencia del futuro héroe del Callao.

El director de la Escuela, Camilo Carrillo, por entonces capitán de navío, era un profesional distinguido que había desempeñado importantes cargos: secretario de la comisión de límites con el Brasil en 1861, Comandante de la fragata "Independencia" en 1867, vocal de la Junta Reformadora de las Ordenanzas Navales, director de la Escuela Naval en 1870 y posteriormente también de la Escuela Preparatoria.

Lo acompañaba en la Sub-dirección un joven y eficiente oficial, el capitán de fragata Guillermo Pareja, mientras que

los otros cargos lo desempeñaban el capitán de corbeta graduado Francisco M. Frías como jefe del detall, el oficial 1ro del cuerpo político José Becerra ejercía el puesto de contador, el coronel Emilio Siles Fernández de Córdova el de inspector y José Rafael Fonseca, más tarde alcalde del Callao, el de médico.

Se les impartía instrucción media en un ambiente de disciplina, pero a la vez de comprensión y afecto. Dictaba el curso de análisis y mecánica el profesor Artidoro García Godos (1845-1918) cuyo nombre, para muchos, quizá no diga nada. En esa época era ya licenciado en matemáticas y catedrático en la universidad de San Marcos en las asignaturas de álgebra superior y cálculo infinitesimal. Enrique Benites (1837-1917) tenía a su cargo geografía universal; en su calidad de docente había ganado prestigio en el Colegio Peruano, para el cual editó la obra *Curso de Historia del Perú* (1874), ampliación del compendio impreso en el año anterior para las escuelas primarias. Sebastián Lorente y Benel, bachiller en letras y jurisprudencia, enseñaba francés; pero trabajaba también en la Escuela Naval y en el colegio Dos de Mayo que dirigía Teodoro Morinieri, casado con Margarita Bolognesi y por lo tanto hermano político de los coroneles Mariano y Francisco Bolognesi. El capitán de corbeta graduado Manuel Ignacio Espinoza, al correr de los años valiente defensor de la patria en el Morro de Arica, era profesor de álgebra; de geometría descriptiva y dibujo José Maticorena; Miguel A. Urbina de aritmética; Pedro Valera de física y de química, así como Manuel B. Pérez y el médico José Rafael Fonseca de gramática castellana y zoología y botánica, respectivamente. Formaban parte asimismo de este selecto equipo de maestros Arturo García, quien se encargaba de dictar historia antigua, media y moderna; Manuel Rodríguez filosofía, Carlos Hastings inglés, Francisco Courtheaux los ejercitaba en armas y el presbítero Manuel Gil los introducía en los dogmas de la religión.

El examen del primer semestre se rendía del 10 al 24 de

julio y el correspondiente al segundo el 2 de enero, con asistencia del presidente de la república.

Los alumnos que se enfermaban solían medicinarse en sus domicilios hasta su reincorporación a clases, y aquellos que carecían de familiares que pudiesen encargarse de curarlos eran internados en el hospital, como sucedió con un muchacho de nombre Diego Grange el 18 de junio de 1877, quien fue conducido a Lima e internado en el hospital Dos de Mayo.

La memoria que escribió Camilo Carrillo en 1877 es importante por la valiosa información que aporta, muy útil para ampliar la proyección de la Escuela de aquellos lejanos años. "Respecto a la enseñanza que se ofrece en estos establecimientos -dice en su condición de director tanto de la Escuela Preparatoria como de la Escuela Naval-, he procurado con ahinco que sea tan sólida como extensa. Los profesores que la dictan son dignos por muchos títulos de la estimación del gobierno; su idoneidad es irrecusable, su laboriosidad digna de encomio".

En otras páginas señala: "Los estudios que son esencialmente teóricos, no necesitan más auxilio que el de un buen profesor y libros buenos; pero las ciencias matemáticas y físicas que se resuelven inmediatamente en la práctica no pueden ser estudiadas con la esperanza de un provechoso resultado, si no se cuenta de antemano con los instrumentos que son indispensables para la aplicación ventajosa. Por este motivo me he visto precisado a hacer algunos sacrificios para la adquisición de esos valiosos elementos y puedo regocijarme con la seguridad de haberme acercado en lo posible a satisfacer las exigencias actuales de estos planteles".

Por los informes que aporta sabemos que la mensualidad que abonaban los padres de familia era moderada: "Muchos de estos (jóvenes) sólo pagan diez y veinte soles por pensión,

aun cuando la mayor parte de ellos da cuarenta". Pide, por lo tanto, que se aumente en diez soles el concepto de pago por alumno.

Con excepción del primer domingo del mes, que era de su salida, los muchachos siempre permanecían a bordo. Se reintegraban a la Escuela en la noche del mismo día. Pero no dejaban de ser mortificantes los casos de aquellos que, aduciendo estar enfermos, no volvían a la nave oportunamente; o el muy frecuente de quienes simplemente se quedaban en tierra. Camilo Carrillo expresaba al ministro de Guerra y Marina en 1877 que había "procurando establecer tenazmente en los alumnos el respeto por las autoridades y la sumisa obediencia a las prescripciones del Reglamento".

Dos eran las vías de comunicación que se utilizaba para dirigirse a Lima: la férrea, inaugurada el 5 de abril de 1851 por el presidente Ramón Castilla a escasas dos semanas del término de su gobierno, y la carretera o viejo camino del tiempo de la colonia flanqueada por los tapiales de los fundos olorosos a fruta, a hortalizas, a campo cultivado que eran como un regalo para los ojos. El viaje se hacía placentero aunque no tan cómodo como el que se realizaba en tren (o "ferrocarril inglés"), porque se ejecutaba en coches halados por dos y, en ocasiones, por cuatro caballos. Es decir, la antigua diligencia que hasta más o menos la década de 1840 tenía que ser escoltada por gendarmes convenientemente armados para rechazar a los asaltantes que acechaban desde los carrizales de La Legua. La puerta de entrada a la capital se presentaba en la plazuela Dos de Mayo; constituía una novedad, pues acababa de ser inaugurada el 29 de julio de 1874 por el presidente Manuel Pardo en la zona que antes se conocía con el Ovalo de la Reina.

Los estudios se iniciaban muy de mañana, a las 5 en verano y 5:30 en invierno, y terminaban al caer la tarde. A las 5 pm.

comían y a las 8 de la noche, después de un refrigerio y lectura del reglamento, todos sin excepción se iban a sus dormitorios, o, más propiamente a los camarotes. A pesar de esta rigurosidad y del húmedo clima limeño las afecciones bronquiales -en un conjunto de educandos que fluctuaba entre 120 y 136- no se daban en gran proporción. En 1877, por ejemplo, sólo fueron afectados por esa dolencia siete alumnos, mientras que las fiebres intermitentes (22 casos) fueron mas frecuentes, y, en menor escala la disentería, gastralgias y conjuntivitis.



Camilo Carrillo, director de la Escuela Naval y de la Escuela Preparatoria. combatió en Miraflores como artillero. Ministro de Guerra y Marina en 1899 durante el mandato presidencial de Eduardo López de Romaña

Su estancia en la Escuela se desarrolla sin contratiempos. Ningún problema de orden personal altera el curso de su preparación. Emilio San Martín acata disciplinadamente las disposiciones internas de su centro de estudios, cumple estrictamente con sus tareas y, como todo joven de su edad, alterna con sus compañeros es sus ratos libres. Pasea con ellos en sus días de salida, discute sobre las posibilidades futuras de la profesión que han elegido, sueña con realizar exitosos viajes de altura y, embebido de horizontes, ve pasar los días lleno de ilusiones.

Esa tranquilidad, esa paz que los acuna y los mece, es, de vez en cuando, quebrada por los rumores que se filtran en la Escuela y que todos comprobarán después en los periódicos. El teniente segundo Bernabé Carrasco, con otros oficiales (Manuel María Carrasco, Luis Germán Astete, Pablo Duffó, Manuel Fernández Dávila) se apoderan del monitor "Huáscar" en la bahía del Callao el 6 de mayo de 1877; se sublevan contra el gobierno de Mariano Ignacio Prado en favor de Nicolás de Piérola, a quien recojerán en el sur. Creyéndose fuertes levantan en el palo mayor la Insignia presidencial. El 29 se enfrenta el monitor en la bahía de Pacocha a la fragata Inglesa "Shah" y a la corbeta "Amethyst" de la misma nacionalidad para terminar después el jefe de la revolución deponiendo las armas ante el capitán de navío Juan Guillermo More, que había arrumbado para combatirlo al mando de la segunda división naval.

Otro suceso que debió impactar en el ánimo de los estudiantes fue el asesinato del ex presidente Manuel Pardo, ocurrió el 16 de noviembre de 1878, en el local del Senado por el sargento Melchor Montoya. Todo eso sería empequeñecido sin embargo por otras noticias que debió estremecerlos hondamente: la invasión de Antofagasta por los chilenos y el virtual golpe de gracia a los bolivianos, y el empeoramiento de las relaciones diplomáticas del Perú con Chile.

III ¿POR QUE LA GUERRA?

Chile siempre miró hacia el norte. Se ahogaba en la delgada y pequeña franja de tierra de su zona costera. A Bolivia le sobraba litoral que no explotaba y además carecía de flota naval; más aún, nunca se preocupó de poblar tan grande y rico territorio donde no sólo el salitre, sino diversos y valiosos minerales lo hacían motivo de codicia. Chile buscó un pretexto para salir de su pobreza y de pronto lo encontró.

El general Mariano Melgarejo concedió a José Santos Ossa, el 5 de setiembre de 1868 y el 13 de setiembre de 1870 la explotación de las salitreras del litoral, "descubiertas y por descubrir" y lo autorizó igualmente a la construcción de una línea férrea. Como en Bolivia los gobernantes solían caer violentamente de un momento a otro, y Melgarejo no fue una excepción, en 1871 el Congreso, por ley del 14 de agosto, anuló las adjudicaciones hechas por el anterior mandatario. Pero el año siguiente Domingo Alemparte Arteaga, que representaba a la parte afectada, esto es a la casa Milbourne y Cía. que había recibido en traspaso las concesiones, logró el privilegio sólo de quince años y circunscrito a las salitreras en un área restringida. Lo mismo sucedió con el ferrocarril. Esta empresa traspasó sus derechos a la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta la que, como la anterior, envió un emisario en busca de lo que consideraba una adecuada transacción, que fue aprobada por Resolución Legislativa el 14 de febrero de 1878. Mediante este dispositivo se rescataba para Bolivia el pago del un impuesto de 10 centavos por quintal de salitre exportado. Al ser publicada la ley y antes incluso que hubiese entrado en vigor, la empresa fue puesta bajo la protección del gobierno de Chile, el que, a través de su Encargado de Negocios reclamó la derogatoria de la Ley del 14 de febrero que obligaba la cancelación de los diez centavos; ley que, en el concepto del gobierno chileno, vulneraba el tratado del 6 de agosto de

1874, según el cual quedaba señalado que Bolivia se abstenía de imponer otras contribuciones. Bolivia no accedió a la demanda y respondió que el pago de los diez centavos de la ley del 14 de febrero, no era un impuesto general y que por eso mismo no estaba comprendido en el artículo cuarto del tratado; que era, sí, de carácter privado y por lo tanto fuera de los límites del tratado.

La protesta del gobierno de Santiago y la ocupación de Antofagasta el 14 de febrero de 1879 sería, al fin, el resultado de este problema que al parecer bien elaborado fue el pretexto para hacer realidad los planes de agresión.

Como entre Bolivia y Chile no había telégrafo, el presidente Hilarión Daza se enteró del suceso seis días después, es decir el 20 de febrero, pero por causas inexplicables ocultó las noticias hasta el 26 y el 1ro de marzo dictó una serie de medidas destinadas a cautelar los intereses de Bolivia. El artículo 1ro de su decreto decía: "Queda cortado todo comercio y comunicaciones con la república de Chile, mientras dure la guerra que ha promovido a Bolivia". El artículo 2º señalaba: "Los chilenos residentes en el territorio boliviano serán obligados a desocuparlo en el término de diez días contados desde la notificación".

Daza invocó al Perú el cumplimiento del tratado secreto del 6 de febrero de 1873, que nuestro país puso en ejecución después de haber agotado todas las posibilidades de "mediación amistosa" ante el gobierno chileno a través de su enviado extraordinario José Antonio de Lavalle, quien propuso someter al arbitraje el asunto del impuesto que había originado el estado de guerra. Sin embargo, todo evolucionó contrariamente a los buenos deseos del Perú de evitar el enfrentamiento y se vio envuelto en la conflagración sin estar preparado para intervenir en un hecho de tal naturaleza.

El 3 de abril de 1879 el ministro de Relaciones Exteriores peruano Manuel Irigoyen recibió una ingrata nota de Joaquín Godoy, representante diplomático chileno en Lima, que no era otra cosa que el anuncio del rompimiento de relaciones entre el Perú y Chile. A partir del 5 la guerra quedaba declarada. El documento que el presidente Aníbal Pinto hizo publicar decía: "Señor Intendente. En virtud de la facultad que me confiere el número 18 del artículo 82 de la Constitución del Estado y la ley del 4 del presente; He acordado y decreto: El gobierno de Chile declara la guerra al gobierno del Perú. El ministro de Relaciones Exteriores comunicará a las naciones amigas esta declaración, exponiendo los justos motivos de la guerra; y el del Interior la hará llegar a noticia de los ciudadanos de la república mandándola publicar con la solemnidad debida. Dado en Santiago el 5 de abril de 1879. *A.Pinto. -B.Prat. -Alejandro Fierro. -C.Saavedra. -J. Gana. -Julio Zegers*"

Ese mismo día el presidente Mariano Ignacio Prado envió este cable al ministro de Guerra de Chile:

> *"Hoy que Chile ha declarado la guerra a mi patria, la clase de general de división con que el Congreso de esa República tuvo a bien investirme, es incompatible con los deberes de peruano y mandatario del Perú. Por tanto, renuncio al generalato, dando las debidas gracias por el honor que se me dispensó.*
>
> *Dios guarde a Us.*
> *Mariano I. Prado".*

Veamos cómo estaba formada nuestra escuadra. Su mejor nave era , sin lugar a dudas, el monitor "Huáscar". Construido en 1864 en Inglaterra por Laird Brothers, en Birkenhead, bajo la supervisión del capitán de navío José María Salcedo, sus

dimensiones eran las siguientes:

Eslora	200	pies ingleses
Manga	35	" "
Puntal	28	" "
Calado a popa	28	" "
Calado a proa	16	" "
Toneladas	1.130	

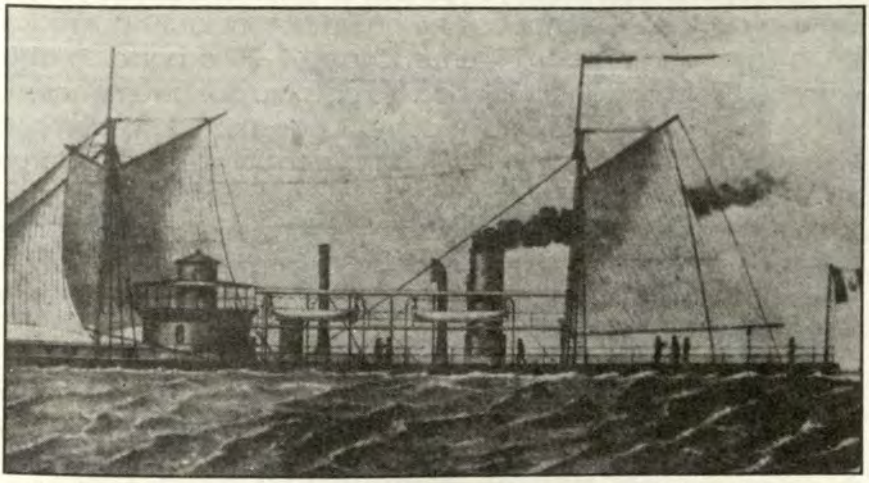
Tenía dos cañones Armstrong de 300 libras sobre una torre giratoria protegida por una plancha de hierro de cinco pulgadas. Estaba blindado con una coraza de 4.1/2 pulgadas de espesor en su centro y 2.1/2 en sus extremos. La torre de mando había sido situada en la parte posterior de los cañones. Su fuerza era de 300 caballos para andar de 10 a 11 millas.

Ya vamos a ver cual era el caso de las demás unidades. La escuadra peruana, en total descuido, se hallaba, decía Vicuña Mackenna, "desarbolada y dispersa". Y esa afirmación era real, verídica, dolorosamente cierta. Ninguna de nuestras naves podía entrar en combate, ni desplazarse de un puerto a otro con soltura, con seguridad. De haberlo intentado hubiesen acabado en el fondo del mar. Unas permanecían en el dique por fallas en sus calderas y otras porque era necesario someterlas a un total y apremiante recorrido. Eso lo sabía el enemigo, y eso precisamente le daba fuerzas para su desaforado intento de invasión; pero aún así les faltó valor, porque en Chile nadie se atrevió a ordenar la invasión mientras el "Huáscar" - ¡un solo buque!- estuvo a flote. El monitor se pasearía por sus costas y los haría vivir en permanente zozobra. A eso el historiador venezolano Jacinto López lo llamó "el milagro de la guerra". El "Huáscar", dijo, "prestó al Perú servicios incomparables".

El caso de los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa" es muy doloroso. Por su inutilidad se convirtieron en dos moles

de fierro a las que, en caso de un viaje largo, era necesario remolcar. Terminarían como pontones. Su adquisición por el gobierno significó un desacierto muy lamentable. Habían pertenecido a la marina de los Estados Unidos con los nombres de "Oneoto" y "Catawba". Construidos por Alex Swift & Co. y Niles Works, de Cincinnati, Ohio, su diseño fue exclusivo para navegar en ríos, pero no en el mar. Sus características fueron estas:

Eslora	226 pies
Manga	43 pies
Puntal	14 pies
Tonelaje	1034 toneladas
Aparejo	Pailebot
Caballos	330 HP
Carboneras (capacidad)	135 ton.
Cañones	2 de 500
Sistema de artillería.	Dahlgren

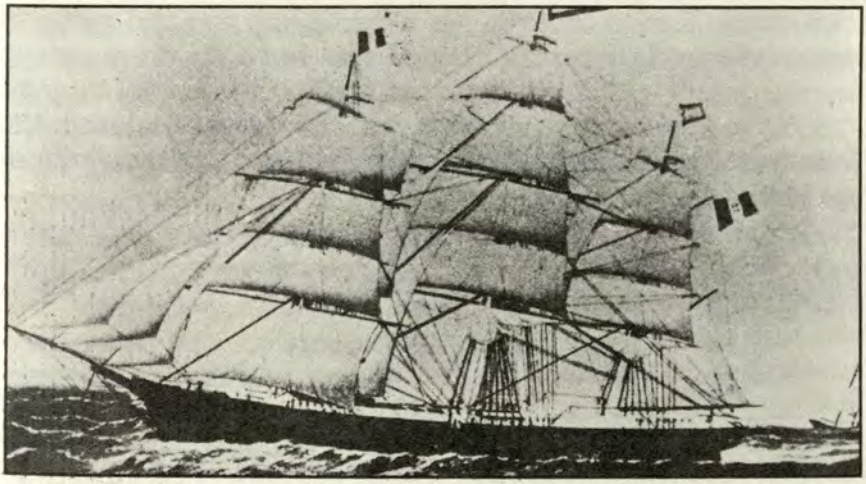


Monitor "Manco Cápac", sin capacidad marinera, pesado, inútil; terminó como batería flotante en la bahía del Callao. Su gemelo "Atahualpa" cumplió igual función en el puerto de Arica. La adquisición de ambas naves fue un escándalo y sus compradores nunca fueron sancionados

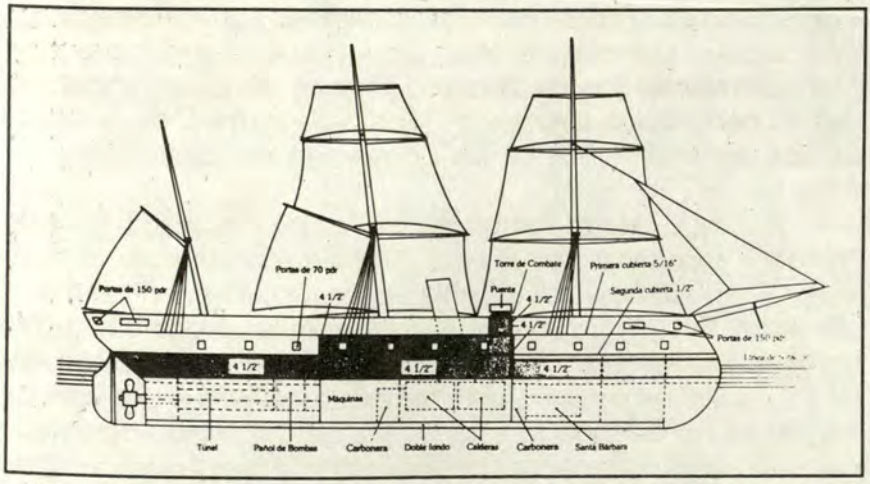
Su blindaje estaba constituido por cinco planchas de fierro de una pulgada, "cada una empernadas a la obra de madera, que es de 5 pies de ancho y 2 pies de espesor". Su torre era maciza: la formaban diez planchas de fierro; giraba mediante una máquina a vapor. Sin embargo, el andar de la nave era extremadamente lento, apenas de 4 a 5 millas por hora.

La dolosa compra se firmó en Lima en octubre de 1867, a como diese lugar, de acuerdo a los intereses en pugna. No se reparó en los valiosos informes de oficiales de la marina de guerra, como Juan Guillermo More, Camilo Carrillo y Julio Tellería, quienes sin otro propósito que el de salvar los intereses del Perú, señalaron los defectos de dichas embarcaciones. Una prueba de lo que dijeron se puso de manifiesto cuando se ordenó largar amarras del puerto de Nueva Orleans el 12 de enero de 1869. Para que pudiesen navegar se les acondicionó brazolas en las escotillas y una especie de rompeolas en "las bases de las torres". Entre la cubierta y el mar casi no había distancia: 21 pulgadas en la línea de flotación, 9 en el centro y 20 a popa. Hubo entonces necesidad de comprar dos barcos para que los remolcasen: el "Marañón" y el "Reyes", y como la desgracia no siempre viene sola, el "Reyes" terminó chocando con uno de los monitores y se fue al fondo del mar con su preciosa carga de víveres y dinero de la escuadra. Culpable o responsable del accidente fue el capitán de fragata Leopoldo Sánchez Calderón, quien fue enjuiciado y, con suerte, librado de responsabilidad. Los monitores arribaron al Callao el 11 de mayo de 1870.

También formaba parte de las unidades navales la fragata "Independencia". Tenía aparejo de barca y fue construida en Londres en 1864 por Samuda Hermanos y lanzada en 1864. Era una mole de 2,004 toneladas, pero con escaso poder de fuego, pues contaba con dos cañones rayados de 150 sobre cubierta y doce de a 70 en batería. Carecía, pues, de potencia. Por tal razón Miguel Grau apuntaba en 1878: "Dicho buque en la



Fragata "independencia", cuyo encallamiento en Punta Gruesa, bahía de Iquique, contribuyó decididamente a la pérdida de la guerra naval. A su comandante, capitán de navío Juan Guillermo More, tuvo que vigilársele después del hundimiento de su nave porque estuvo a punto de suicidarse



Plano de fragata "Independencia" que nos permite apreciar la distribución de sus compartimientos, blindaje y velamen

actualidad que la artillería y el blindaje han tomado mayores proporciones, sólo puede considerarse entre los de tercero o cuarto orden". En ese año sus calderas, como las del "Manco Cápac" y el "Atahualpa", se hallaban completamente deterioradas, inservibles, a causa del mal estado de los tubos. Las dimensiones de la nave eran:

Eslora	215 pies
Manga	42.9 pulgadas
Puntal	22.6 pulgadas
Calado a popa	20.6 pulgadas
Calado a proa	18.6 pulgadas

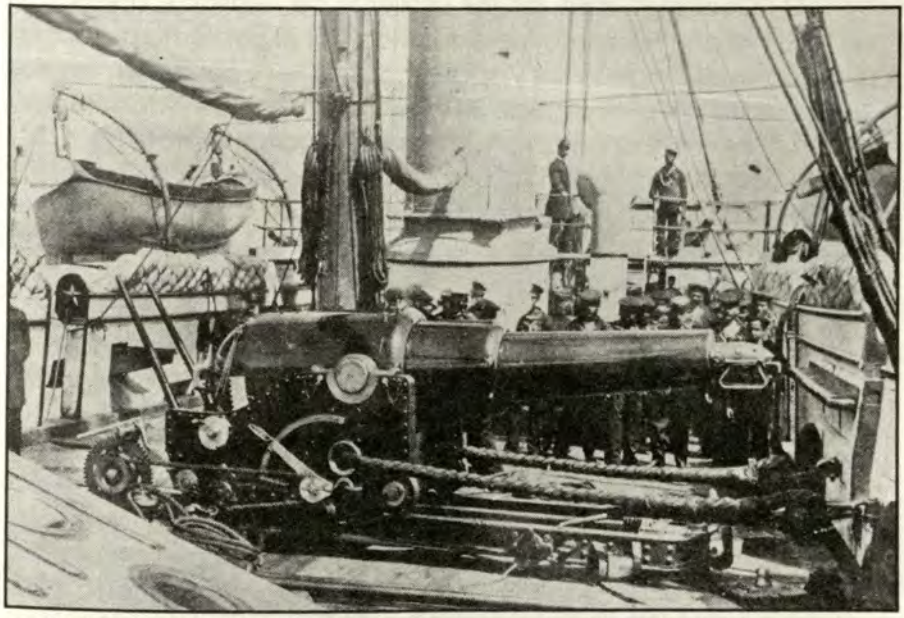
La impulsaba una máquina con 440 caballos con cuatro calderas, lo que le permitía a la "Independencia" (en buen estado) una velocidad de 10 a 11 millas. Blindaje: 4.1/2 pulgadas. El historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna decía:" ...la fragata "Independencia", que ha sido la almirante y orgullo de nuestros vecinos, aunque excelente buque, cuenta ya con 14 años de vida y sus cañones de mayor calibre son sólo de 150". Y agregaba en su obra *Episodios Marítimos* o *Las Dos Esmeraldas*: "Su casco es además de fierro y aunque está dividido en tres compartimientos longitudinales a prueba de agua, sabido es que la perforación del casco debajo de la línea de flotación es casi siempre mortal en los buques de ese material".

Formaba parte, también, de la flota naval la corbeta "Unión". Construida en Nantes, Francia, en 1864 por la casa Verns Hermanos ese mismo año fue incorporada a la armada peruana. Sus 450 caballos de fuerza que le daban sus cuatro calderos tubulares, le permitían un rápido andar de 12 a 13 millas por hora. Desplazaba 1,150 toneladas y medía 243 pies de eslora, 36.1/2 de manga y 16 de puntal. Artillada con doce pequeños cañones rayados de 70 libras y uno de a 9 que llamaban "El Malcriado", en la época de la guerra era la única nave en buenas condiciones, pues años antes, en 1873, había sido

sometida a una adecuada reparación de casco (de madera, forrado en cobre, interiormente reforzado con planchas de fierro), máquinas y arboladura.

Otra nave fue la cañonera "Pilcomayo", goleta de 600 toneladas construida en Londres por Money Wigram e hijo en 1874, bajo la supervisión del capitán de navío Manuel Ferreyros. Con un poder de 180 caballos, su andar era de 10 a 11 millas por hora, aunque en casos de emergencia podía aumentar la velocidad. Su casco de madera soportaba el peso de dos cañones rayados Armstrong y cuatro de a 40. Sus dimensiones eran las siguientes: eslora 175 pies, manga 24.4 y puntal 14.6. El 18 de setiembre de 1879 la "Pilcomayo" fue capturada por el blindado "Blanco Encalada" a la altura de Punta Coles.

Es preciso ahora decir algo de los transportes. El "Talismán"



Colisa de 115 de la "Magallanes", nave que formó parte de la escuadra chilena

fue construido en Glasgow (Escocia) en 1871, en él se embarcó Nicolás de Piérola en 1874 con el fin de preparar la revolución que derrocara al presidente Manuel Pardo. Era un buquecito rápido, con un andar de 10 a 11 millas por hora, que podía conducir hasta dos mil soldados o material de guerra con relativa comodidad. Medía 170 pies de eslora, 23 de manga y 12 de puntal, con 310 toneladas de desplazamiento. Todo de fierro con dos calderas tubulares que le daban una fuerza de 90 caballos, fue incorporado a la marina de guerra en 1876, al acabar el juicio que se les siguió a los rebeldes liderados por Piérola, y que fueron apresados el 2 de noviembre de 1874 en Pacocha, puerto inmediato a Ilo, con su tripulación y su cargamento. Piérola, el eterno revolucionario, escapó. El "Talismán" se dirigió a Mollendo y de allí al Callao con otra tripulación al mando del capitán de corbeta Leopoldo Sánchez.

El "Chalaco" salió de los astilleros de Glasgow (Escocia) en 1863 y al año siguiente fue adquirido por el gobierno peruano a la Compañía Inglesa de Vapores. Sus dimensiones eran como sigue: Eslora 296 pies, manga 34 y puntal 21. Tenía 999 toneladas y, como armas sobre cubierta, dos cañoncitos Parrots de a 30 libras y dos de apenas 12. Sus calderas le daban una fuerza de 300 caballos. Un año antes de la contienda Grau recomendó el cambio total de los tubos, el parchado de sus hornillas y el recorrido de todas sus partes. Su casco era de fierro.

El "Limeña" también fue botado de los astilleros de Glasgow, pero tres años antes, en 1860. Desplazaba 1,162 toneladas. Adquirido a la Compañía Inglesa de Vapores en 1877 para que formase parte de la escuadra, sus calderas le daban una fuerza de 350 caballos, lo que le permitía tener una velocidad promedio de 10 millas. Era de fierro y contaba con artillería, aunque sólo para defenderse. Nave de regular dimensión (267 pies de eslora, 40 de manga y 18 de puntal), realizaría durante la guerra una excelente faena en la conducción de armamento y soldados

al sur del país. En 1878 sus calderas, en mal estado, tuvieron que ser cambiadas.

El ejército tampoco estaba en situación de combatir. No hay una relación precisa del número de efectivos que lo conformaban. Se cuenta con cifras aproximadas que varían entre 5,500 a 8,000 hombres, entre oficiales, soldados, policía urbana, rural y celadores. Además la masa de la tropa era puramente indígena con escasa preparación militar. (4).

En el caso de la escuadra chilena, el historiador italiano Tomás Caivano, con residencia en el Perú, hizo el siguiente resumen:

Blindados

"Lord Cochrane"	con 6 cañones de 300
"Blanco Encalada"	con 6 cañones de 300

Buques de Madera

Corbeta "Chacabuco"	con 9 cañones: dos de a 150 y siete de a 70 y 40
Corbeta "O'Higgins"	con 9 cañones: de a 150 y siete de a 70 y 40
Corbeta "Esmeralda"	con 12 cañones de a 68
Cañonera "Magallanes"	con 4 cañones: uno de 115 y tres de a 70
Cañonera "Covadonga"	con 2 cañones de a 150

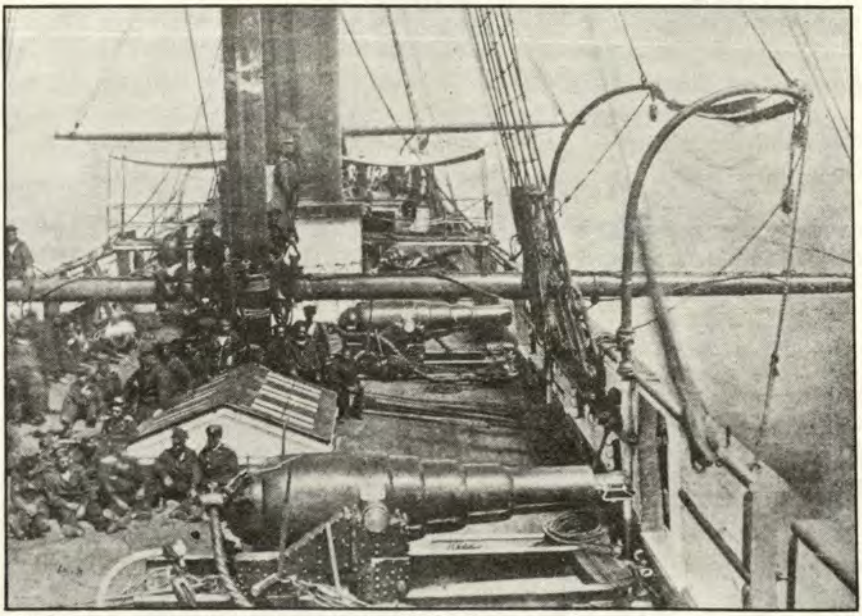
Hizo, además, esta reflexión: "Los dos blindados gemelos Lord *Cochrane* y *Blanco Encalada*, armados de 6 cañones de a 300 libras, de los mejores sistemas modernos, y que hacen fuego sobre una batería abierta a todos los puntos del compás, tienen una coraza de nueve pulgadas, la capacidad de 2,032

---

(4) Estas cantidades, naturalmente, variaron al crearse el Ejército de Reserva. Pero fue un ejército que nació apresuradamente, sin adecuados mandos, con jefes improvisados y con civiles que por necesidades de la guerra tuvieron que transformarse en soldados de la noche a la mañana.

toneladas y una fuerza motriz de mil caballos cada una, con una doble hélice que las hace virar sobre sí mismas, en caso necesario, con la mayor ligereza y rapidez. Como último por menor añadiremos que fueron construidos en Inglaterra, sin economía alguna, en el puerto militar de Hull, bajo la inmediata dirección del constructor en jefe de la marina de guerra inglesa, y que fueron botados al mar, uno en 1874, y otro en 1875".

Bolivia a pesar de tener un vasto litoral no se había preocupado de formar una armada ni de comprar un barco; alejada la capital de la costa, sin vías de comunicación, carente incluso hasta de telégrafo, dejó pasar los años de golpe de estado en golpe de estado, y cuando abrió los ojos hacia el mar, ya era tarde.



Batería en cubierta de la corbeta "Abtao"

IV A BORDO EN CUMPLIMIENTO DEL DEBER

La guerra iba a comenzar. Lo sabían todos y en las más altas esferas empezaron a prepararse para hacer frente al enemigo. Demasiado tarde. El camino del calvario se encontraba trazado y no quedaba otro recurso que seguirlo. Cuando el 5 de abril Chile le declara la guerra al Perú, ya muchos jóvenes estudiantes habían dejado la Escuela Preparatoria para integrarse a las dotaciones de nuestra modesta flota naval.

El mundo mágico de la adolescencia quedaba atrás para todos ellos: Emilio San Martín y sus compañeros ingresaban a una violenta y acelerada adultez.

Por decisión del presidente de la República, a mérito de un oficio del Comandante General de la escuadra, el 31 de marzo se había resuelto que veinticuatro alumnos de la Escuela Preparatoria "de los más adelantados y aparentes para el servicio de mar" pasasen a disposición de la Comandancia General para que fuesen destinados a los buques en la clase de aspirantes. Se les asignó una renta o sueldo de veinte soles mensuales, que percibirían mientras durase el conflicto.

Se estipulaba igualmente que al término de la contienda volverían los referidos alumnos a continuar sus estudios en las Escuelas Naval y Preparatoria.

Al "Huáscar" van Carlos Benjamín Tizón, Daniel Rivera y Federico Sotomayor. Al "Manco Cápac" Carlos Barandiarán, Alberto Vargas, Carlos Leguía y Benjamín Arce. A la "Independencia" Florentino Flores, José M. Saavedra, Adolfo Santillana, Domingo Valle Riestra, José A. Morante, Arturo A. Narvarte, Arturo de la

Haza y Javier Maldonado. Al monitor "Atahualpa" Próspero Monsalve, Lisandro García, Clemente Alcalá y nuestro personaje, Emilio San Martín.

Figuran también los nombres de aquellos que fueron destinados a otras unidades, como los transportes "Limeña" y "Talismán", la corbeta "Unión" y la cañonera "Pilcomayo".

Los primeros meses de la guerra los sostiene exclusivamente la marina. Se combate en Chipana el 12 de abril, el 21 de mayo se produce la irreparable pérdida de la fragata "Independencia" en Punta Gruesa, aunque el "Huáscar" hunde a la corbeta "Esmeralda". Grau recorre el litoral chileno con su legendario monitor, mientras la "Unión" con Aurelio García y García toma rumbo a Punta Arenas y los capitanes de los transportes realizan audaces viajes a Panamá en busca de armas para hacer frente al enemigo. Llega sin embargo el día fatal de Angamos y sólo entonces los buques chilenos pasean su bandera desafiante por los puertos peruanos. En tierra se combate en Pisagua (2 de noviembre) y en Germania (6 de noviembre).

El 12 de ese mes 69 aspirantes reciben alborozados su nombramiento de guardiamarinas. El documento que los acredita en tal condición está rubricado por el general González de la Cotera, quien desempeña el cargo de Ministro de Guerra y Marina. Se les extiende el respectivo documento en atención a sus "aptitudes y servicios".

Al fin y al cabo, habían transcurrido ocho meses desde que dejaron la Escuela Preparatoria para formar parte de las dotaciones de los buques, y por tal razón fogueados en el

servicio estaban capacitados para asumir responsabilidades mayores.

Cito algunos nombres: Carlos T. Barandiarán, Luis B. Arce y Folchs, Juan Mulgrew, Emilio San Martín, Arturo de la Haza, Alfredo Villavicencio, Abel Raygada y Bruno Bueno. Se les expidió el título según las ordenanzas establecidas.

¿Qué ha pasado en todo ese tiempo en la vida de Emilio San Martín? Recordemos que él era de Moyobamba y que quizá no tenía familiares ni en el puerto ni en Lima, en cambio sus compañeros, con muy ligeras excepciones, procedían de Lima y Callao. ¿Dónde acudía en sus salidas, a quién expresarle su pensamiento en torno de la contienda, narrarle lo que ha visto, decirle todo lo que guardaba? Ya veremos, cuando llegue el momento, cómo cuando se produce la voladura de las lanchas "Independencia" y "Janequeo" y él desaparece en las profundidades del mar, nadie, absolutamente nadie indaga por sus restos; sus padres al parecer estaban en su lejana Moyobamba y si tuvo algunos familiares cercanos en la capital ninguno de ellos levantó su voz para indagar sobre su destino final.

La derrota de San Francisco produce honda conmoción en todos los estratos sociales, pero la noticia del triunfo de Tarapacá (27 de noviembre) llega como para mitigar las amarguras de la guerra.

Quien revise los periódicos de aquellos años podrá comprobar que al paso de los meses el irresponsable triunfalismo desaparece de sus páginas, a medida que se daba cuenta de los reveses que sufrían los defensores de la integridad nacional. Los diarios salían en la tarde y rápidamente

desaparecían. Eran ocho, número bastante apreciable para una ciudad que alcanzaba un total de 100,156 habitantes, entre los cuales 42,694 eran blancos y los demás de dividían en mestizos (23,120), indígenas (19,630), negros (9,088) y chinos (5,624).

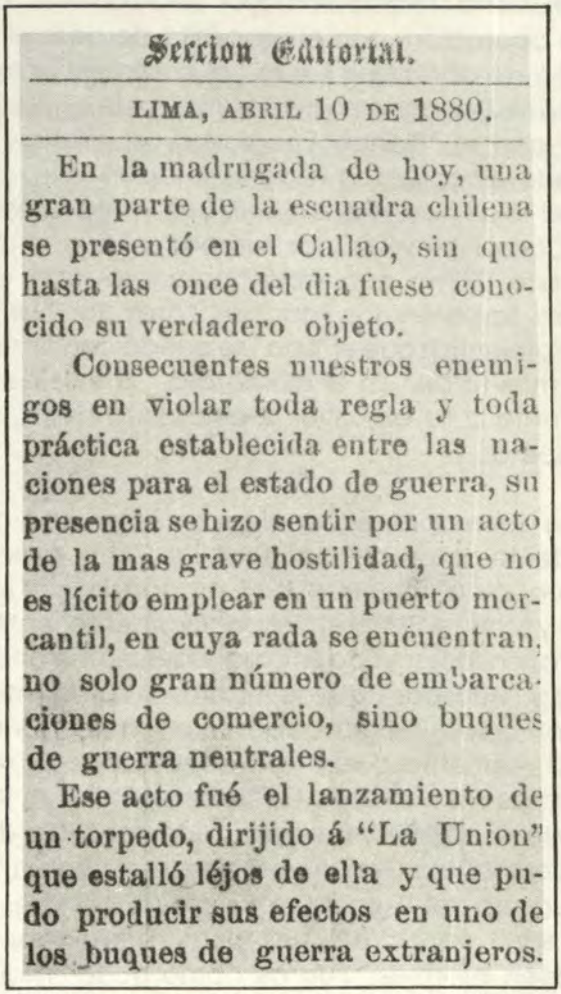
En abril de 1880 el avance del ejército chileno empieza a reflejar la realidad que se temía: la ocupación de Lima. Pero la escuadra se adelanta y bloquea el Callao, no sólo como una manera de mostrar su poderío, sino como una posibilidad para un pronto desembarco.

V LA GUERRA Y SUS VICISITUDES

Después del fracaso del bloqueo de Arica por la escuadra chilena, el nuevo objetivo del alto mando naval fue el Callao. El ministro de Guerra, Rafael Sotomayor, decía que era "urgentísimo" realizar esa operación, con el propósito de destruir la corbeta "Unión". El 6 de abril a las 7 a.m. el contralmirante Galvarino Riveros zarpó de Pacocha en cumplimiento de su misión. Navegó en convoy con el "Blanco Encalada", el monitor "Huáscar" (chileno desde su captura en Angamos), la cañonera "Pilcomayo" (apresada el 18 de noviembre de 1879 en Punta Coles al capitán de fragata Carlos Ferreyros), y los transportes "Angamos" y "Matías Cousiño", este último con abundante provisión de carbón. Lo siguieron también las lanchas torpedo "Janequeo" y "Guacolda", mientras que el "Loa" se quedó con orden de iniciar la jornada más tarde, en el mismo día. El 9 la escuadrilla se encontró frente a su objetivo, a cincuenta millas, pero echó anclas y esperó.

Riveros quiso aprovechar el factor sorpresa y decidió dar un contundente golpe de mano. A las 8 pm. ordenó que las lanchas "Guacolda" y "Janequeo", mandadas por los tenientes Luis A. Goñi y Manuel Señoret, respectivamente, enfilasen hasta la bahía. Para brindarles ayuda en caso necesario fueron convoyadas por el monitor "Huáscar", que se mantuvo a prudente distancia. Pero la misión que se les acababa de encomendar no era fácil y llegado el momento cada uno de los oficiales se encontró solo al frente de sus hombres. La "Janequeo", con Señoret, fue a dar lejos de su objetivo, a causa de la neblina y de la noche cerrada; su compañero, Goñi, tuvo mejor suerte y con la "Guacolda" en la madrugada del 10 capturó a unos pescadores muy cerca a la isla de San Lorenzo, quienes fueron presionados para que le suministrasen informes. Fue así como pudo dirigirse al lugar donde se encontraba la corbeta "Unión" a fin de lanzarle un torpedo. Su buena estrella sin embargo se hizo añicos, porque

la "Guacolda" se estrelló a 10 metros de distancia contra una palizada que la protegía de esa clase de ataques sorpresivos, y Goñi se vio en la necesidad de hacer volar el torpedo en su afán de causar algún daño. Como pudo emprendió la retirada



Seccion Editorial.

LIMA, ABRIL 10 DE 1880.

En la madrugada de hoy, una gran parte de la escuadra chilena se presentó en el Callao, sin que hasta las once del dia fuese conocido su verdadero objeto.

Consecuentes nuestros enemigos en violar toda regla y toda práctica establecida entre las naciones para el estado de guerra, su presencia se hizo sentir por un acto de la mas grave hostilidad, que no es lícito emplear en un puerto mercantil, en cuya rada se encuentran, no solo gran número de embarcaciones de comercio, sino buques de guerra neutrales.

Ese acto fué el lanzamiento de un torpedo, dirijido á "La Union" que estalló léjos de ella y que pudo producir sus efectos en uno de los buques de guerra extranjeros.

Editorial del diario "El Peruano", apareció el 10 de abril de 1880. Da cuenta de la escuadra chilena en el Callao

a toda marcha. Lo que siguió después fue una gran explosión que levantó columnas de agua y nada más. Mariano Felipe Paz Soldán en su *Narración histórica de la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia* dice que se puso en peligro a los buques neutrales, en especial al italiano "Garibaldi". Una versión más amplia del suceso fue publicada por el diario "La Patria" (10 de abril de 1880); dijo que en el frustrado ataque a la corbeta "Unión" en la madrugada de ese día, "los chilenos corrieron el peligro de sufrir el más tremendo equívoco". Confundieron a la "Alaska", de bandera norteamericana, con la corbeta peruana a la que tenían la misión de hundir, y poco después "casi hacen volar la fragata italiana *Garibaldi*, la que viéndose atacada de cerca, hizo fuego sobre la lancha".

Ya no necesitaba el contralmirante Galvarino Riveros ocultar su presencia y apenas amaneció la hizo notar. Encomendó al teniente Alvaro Bianchi y a un aspirante de apellido Schumaker, del "Blanco Encalada" para que se dirigiesen al puerto a fin de poner en conocimiento de las autoridades civiles y militares, así como del cuerpo consular, que el Callao, desde ese momento, era sometido a bloqueo. Igual misión cumplieron ante los jefes de las naves extranjeras que se encontraban en la bahía: la "Victorieuse" y la "Decrós", francesas; la "Shannon", inglesa; la "Hansa", alemana; la "Alaska", norteamericana; y la "Garibaldi", italiana.

Cuando la lancha del "Blanco Encalada" arribó al fondeadero, una embarcación de la "Unión" se acercó a ella. El capitán de corbeta que la mandaba le dijo al teniente Bianchi que le entregase los oficios que portaba para hacerlos llegar a su destino. En el *Diario de bitácora* de la corbeta correspondiente a ese día, se lee: "A las 11 h. 15 m. se vio una lanchita enemiga que venía al puerto con bandera de parlamento. Se mandó de a bordo otra con el 3er jefe Sor. capitán de corbeta don E.M. Bernavides".

República de Chile.—Comandancia en Jefe de la escuadra.—Rada del Callao, Abril 10 de 1880.

Señor:

Por órden del Supremo Gobierno de Chile, vengo á establecer el bloqueo de este puerto y de las caletas próximas que de él dependen.

Lo notifico á US. haciéndole saber que tengo instrucciones para conceder ocho dias de plazo, á fin de que efectúen su carga ó descarga las naves de comercio neutrales surtas en esta bahía y se alejen de ella.

Pudiendo las operaciones de la guerra hacer necesario romper fuegos sobre las fortalezas, los edificios de estas poblaciones y sobre cualquier punto de esta:

Creo de mi deber notificar á US. con el objeto de que estos habitantes y los buques neutrales se encuentren prevenidos anticipadamente.

Dios guarde á US.

Galvarino Riveros.

Al señor jefe militar y civil del Callao.

Agresiva nota del almirante chileno Galvarino Riveros, mediante la cual señala establecer el bloqueo del puerto

La notificación dirigida al prefecto Pedro José Saavedra decía:

Una copia de la nota pasada a la autoridad política del Callao fue hecha llegar al decano del cuerpo consular con

residencia en el puerto, que era José Flores Guerra. La respuesta no se hizo esperar, fue enérgica, emanada de los ministros residentes en Lima. Debemos llamar vuestra atención, le dijeron al jefe de la escuadra bloqueadora, "que la mayor de las fortunas muebles e inmuebles del Callao pertenecen a neutrales". Y, en cuanto a la posibilidad de hacer fuego sobre la ciudad, le indicaron que no precisaba el plazo, "como es de uso en idénticos casos".



Contralmirante Galvarino Riveros, jefe de la escuadra bloqueadora del Callao

De otro lado, la contestación del jefe militar y civil del Callao fue serena, altiva y contundente. Cuando llegue el momento en que las fuerzas de su mando "rompan fuego sobre las fortalezas y edificios de esta rada", dijo, "puede V.S. estar seguro que esa hostilidad será rechazada con todo el rigor que exigen las agresiones injustas y violentas".

Mientras se procedía al cambio de notas, los tripulantes de la "Unión" movieron el buque "de su fondeadero a más a la playa". En la noche lo situaron "atrás de la Dársena", valiéndose para la faena en ambos casos de la lancha del muelle y de la "Arno". Alistaron la batería de estribor y montaron en la amura un cañón Parrot y un Armstrong de a 70.

El plazo fue ampliado de ocho a diez días para que las naves mercantes neutrales dejasen libre la rada, pero no se dieron seguridades de evitar que las propiedades de los extranjeros fuesen alcanzadas por la artillería naval. "Tendrán forzosamente que sufrir las deplorables consecuencias del estado de guerra".

Todos estos hechos dieron origen a un natural temor en quienes vivían en el puerto. La advertencia de un inminente bombardeo hizo que cientos de vecinos del Callao abandonasen la ciudad. "La emigración a Lima continúa en gran escala, tanto de parte de las familias como de muchos comerciantes extranjeros", se comentaba en los periódicos. El viejo camino colonial del tiempo del Virrey O'Higgins se vio así, de un momento a otro, congestionado por gente que sobre modestas carretas, conducía sus enseres; hubo también quienes utilizaron el tren, cuya meta final era la estación de Desamparados. Evitar los peligros de la lucha y salvar la vida era lo más sensato desde el momento en que eran mujeres y niños, ancianos y enfermos. Ningún hombre en condiciones de combatir abandonó la ciudad. Civiles y militares cerraron filas ante el enemigo y redoblaron sus actividades para repeler el ataque. En Ancón, Chorrillos, Miraflores y Magdalena los pobladores se vieron obligados a

dejar sus casas ante el serio peligro que afrontaban.

En la capital el prefecto Juan Martín Echenique solicitó al director de la Beneficencia que pusiese a su disposición la Plaza de Acho para dar acogida a todos aquellos que huían del puerto. Aquellos que tenían parientes fueron alojados por ellos, y quienes contaban con dinero alquilaron cuartos y casas. En el Callao la vida comercial se vio reducida, la mayoría de establecimientos cerró sus puertas, como habían hecho también algunos hogares.

El marino e historiador Rosendo Melo, con residencia en la calle Paz Soldán, al paso de los años escribió: "La ciudad era un laberinto de casas en completo abandono. En la noche sus calles solitarias y obscuras hacían pavorosas las encrucijadas y amenazantes los ruidos más naturales". El alumbrado público, que solía hacerse con faroles a gas, fue suprimido para evitar que sus rayos de luz sirviesen de referencia a los enemigos.

Como suele suceder cuando se quiera la tranquilidad pública a causa de disturbios, revoluciones o casos de guerra, se originó, de un momento a otro, una violenta alza de precios en los artículos "de alimento" y "de primera necesidad". Esta situación obligó al presidente Nicolás de Piérola, con fecha 12 de abril, a emitir un decreto mediante el cual puso freno a la especulación. Nada, dijo, podrá ser vendido a precio mayor al que tenía "el 8 del presente".

Para evitar el desabastecimiento de la capital y el Callao, ordenó que el ferrocarril de Lima a Chicla y los demás ferrocarriles nacionales transportasen gratis los alimentos que se importasen para cualquiera de las dos ciudades. Dispuso asimismo que fuesen exceptuados del servicio militar los que se ocupasen del acarreo y provisión de víveres. "a cuyo efecto se les expedirá por los subprefectos los correspondientes boletos de excepción". Recomendó que los prefectos en sus respectivos departamentos

estimularan y favorecieran, "por todos los medios a su alcance la producción acopio y especialmente el transporte de las subsistencias". Dejó al criterio de las autoridades municipales la especificación del precio de los artículos.

En tal sentido, dos días después el alcalde del Callao, José R. Fonseca, fijó la tarifa de los productos que a continuación se expresan:

Carne de primera clase: S/. 1.30 Kg. y S/. 0.60 la libra; de segunda S/. 1.19 Kg. y S/. 0.50 la libra; pan S/. 0.76 Kg. y S/. 0.35 la libra; arroz de primera S/. 0.40 Kg. y S/. 0.22 la libra; de segunda S/. 0.30 Kg. y S/. 0.18 la libra; papas S/. 0.14 Kg. y 0.06 la libra; frejol S/. 0.20 Kg. y S/. 0.09 la libra; chuño S/. 0.54 Kg. y S/. 0.25 la libra; pallares S/. 0.25 Kg. y S/. 0.10 la libra; maíz S/. 0.15 Kg. y S/. 0.07 la libra; trigo 0.30 Kg. y S/. 0.14 la libra; harina de primera a S/. 0.52 Kg. y S/. 0.24 la libra; fideos S/. 0.76 Kg. y S/. 0.35 la libra; manteca S/. 1.63 Kg. y S/. 0.75 la libra, cada huevo S/. 0.10, el kilo de camote S/. 0.06, la libra S/. 0.03; y el azúcar blanca S/. 0.65 Kg. y S/. 0.30 la libra.

Un hecho digno de descartarse es la actitud que asumieron numerosos jefes de la marina en el afán de prestar su concurso para defender el puerto del ataque chileno. Pidieron ser ubicados "en cualquier puesto" con tal de hacer frente al enemigo. Ellos fueron: Antonio de la Haza (contralmirante). José Rosendo Carreño, Francisco Carrasco, Amaro González Tizón, Carlos Ferreyros, Diego de la Haza, Hercilio Cabieses, Gaspar Zelaya, Nicolás Portal, Aurelio García y García, Ramón Valle Riestra (capitanes de navío). Pedro Santillana, Luis Germán Astete, Patricio Iriarte, Leandro Mariátegui, Gregorio Pérez, Julio Sagástegui, Agustín María Arriola, Genaro Carrillo (capitanes de fragata), Arístides Vigil, Gustavo Donayre (capitanes de corbeta), Narciso García y García, Manuel M. Valderrama, Alejandro Roldán (tenientes primero), Manuel Balbuena (teniente segundo), Mariano de

la Torre Roncal (alférez de fragata), Carlos Revoredo (guadiamarina), Abel Meza (exguardiamarina), y José Félix Ramírez (ex-Comisario de Guerra del Cuerpo Político).

En el hospital de sangre instalado en la zona de Baquíjano, así como en el moderno nosocomio de Guadalupe, todo estaba preparado para recibir a los heridos. Listo para repeler cualquier intento de desembarco se hallaba el batallín "Guarnición de Marina", creado el 10 de Enero de ese año.

Las defensas del puerto, según Clemente Markham, "consistían en primer lugar, en las dos históricas y redondas torres del Castillo denominadas hoy "Independencia" y "Manco Cápac", artillada la primera con dos cañones Blakeley de a 500 libras y la segunda con cuatro Vavasseur de a 300. En la faja de tierra había dos Rodmann de a 1000 libras de carga ligera. En la playa, dos baterías giratorias protegidas, llamadas "Junín" y "Mercedes", una al norte de la ciudad y otra al sur, en la lengua de tierra, dotadas ambas de Armstrongs de a 500 libras. Entre ellas estaban los fuertes "Ayacucho" y "Santa Rosa", cada uno con cañones Blakeley de a 500 libras. Además de los cañones de grueso calibre había seis baterías pequeñas denominadas "Maipú", "Provisional", "Zepita", "Abtao", "Pichincha" e "Independencia", con dos, cinco, ocho, seis, cuatro y seis cañones de a 32, respectivamente, cañones de ligero calibre de muy poco uso".

Los días fueron pasando en una aparente calma, sin notarse en la escuadra bloqueadora ningún movimiento que hiciese pensar en un inminente ataque. Algo se estaba tramando, algo que no se podía determinar, y por tal razón las autoridades redoblaron la guardia de toda la faja costera. A las 9 de la noche del 17 de ese mes de abril los chilenos en tres falúas pretendieron un desembarco por la playa del fundo Márquez, a dos millas del norte del Callao, pero el jefe del grupo de vigías que se encontraba en esa zona con un destacamento de veintidós

gendarmes los rechazó con un nutrido fuego de fusilería. La lucha duró hasta las doce de la noche en que los botes enemigos se retiraron, al parecer con algunas víctimas. "Hasta nosotros llegaban repetidas exclamaciones de dolor, lo que hace creer que han sido heridos algunos tripulantes"- se comentó en el informe remitido al coronel jefe del regimiento de gendarmes a caballo.

La noticia cundió rápidamente en el puerto. En los fuertes se dio la voz de alarma porque bien podía suponerse que el enemigo intentaría poner pie en tierra en cualquier otra zona del litoral chalaco. Lo mismo sucedió a bordo de los buques acoderados en los muelles de la dársena; en una especie zafarrancho de combate toda la dotación que descansaba fue a ocupar sus respectivos puestos.

En el lugar de los acontecimientos los gendarmes afianzaron sus posiciones y esperaron. En la madrugada llegaron con el fin de reforzarlos los batallones "Libres de Cajamarca" y "Paucarpata". Esta insólita e inexplicable tardanza pudo ser fatal; si se hubiese realizado un segundo intento de desembarco, acaso la situación de quienes defendían esa porción de terreno se hubiese visto complicada. Afortunadamente nada pasó y pronto aparecieron las primeras luces del alba.

El día 20, plazo señalado por Galvarino Riveros, no se dio comienzo al bombardeo. A pesar de la intensidad de los momentos que se vivían, los pobladores recorrieron las calles y muchos, en sus casas, como se había hecho con los fuertes, izaron la bandera nacional. No era un desafío o una provocación, sino un sentimiento de identidad con la tierra, con la raza, con la memoria de todos aquellos que desde Pisagua habían ido cayendo en defensa de la patria. El Callao, recordaría más tarde Mariano Felipe Paz Soldan, "parecía estar engalanado como para una gran fiesta".

Ese fue uno de los grandes momentos que vivieron los defensores del puerto; se iban a revivir las jornadas de 1857, en que el pueblo y la guarnición que lo defendía, combatieron en las calles a las tropas insurgentes de Manuel Ignacio de Vivanco; se repetían, se estaban repitiendo, con iguales perfiles heroicos las horas en que soldados, milicianos y marinos en tierra y mar, aplastaron a los españoles que el 2 de mayo de 1866, a cañonazos, quisieron doblegar a sus defensores. La guerra aglutinó voluntades, limó asperezas, hizo olvidar rencillas; el rico y el pobre vistieron el mismo uniforme, participaron de los mismos anhelos, dormitaron en el mismo suelo, de cara al mar, en espera del enemigo común. Los Rivera, los Soroa, los Miangolarra, los Del Real, los Richardson, los Higginson, los Black estuvieron en primera línea con los fleteros y jornaleros de la dársena, con los cargadores del ferrocarril transandino y los viejos tipógrafos de "El Chalaco" y "El Porvenir".

En Lima, el prefecto Juan Martín Echenique hizo circular la siguiente proclama:

Pueblo de Lima:

Hoy se cumple el plazo señalado por los enemigos de la patria para romper sus hostilidades sobre la plaza del Callao.

Hoy un pueblo entusiasta se levanta con toda la altivez republicana para rechazar y confundir a esos hijos extraviados de América, cuya avaricia y deslealtad constituyen el oprobio de su raza y la vergüenza de su historia.

¿Qué laudable propósito persiguen las naves de Chile en las aguas del Callao?

El que han de perseguir siempre en Antofagasta, en Mejillones, en Pisagua, en Iquique y en toda Arica: el de reinvindicación y el vandalaje.

Nosotros en cambio defendemos la libertad y la justicia, esos sacrosantos principios que inspiraron a nuestros padres la gloriosa epopeya de la Independencia, y que hoy nos conducirá a las resplandecientes alturas de la victoria.

Como tenemos la convicción de nuestro derecho, así debemos tener la convicción de nuestro triunfo.

La gloria, que es la consecuencia de la virtud y del valor, brillará en la frente de nuestros soldados y marinos e iluminará bien pronto la conciencia americana, perturbada por el crimen de un pueblo fratricida.

¡Felices los que hoy presentes los pechos a las balas enemigas, y más felices todavía los que riegen con su sangre generosa, el suelo de esta patria querida!

Respetables matronas:

Nada temáis por vuestros hermanos, por vuestros hijos y esposos. Mantened vuestro espíritu tranquilo y levantado: no nos amenaza el arrojo español, como el 2 de mayo de 1866; tenemos delante la alevosía chilena.

Sólo podemos temer en tan solemnes circunstancias, que los blindados enemigos no se coloquen jamás al alcance de nuestras baterías.

Mas, si escucháis el estruendo del cañón, preparad coronas y laureles para ceñir la frente de nuestros guerreros, por que ese estruendo, os lo juro, será el anuncio de una espléndida victoria.

El día 22 las naves neutrales levaron anclas y se alejaron de la zona de combate: los chilenos iban a empezar la lucha y, naturalmente, la contestación tendría que ser inmediata. Quedarse en la rada hubiese sido una actitud suicida que ninguna nave extranjera estuvo dispuesta a correr.

Cerca de las 2 de la tarde el "Huáscar", la "Pilcomayo" y el vapor "Angamos" dispararon sobre el Callao. Lo hicieron incansable y sistemáticamente durante cuatro horas, desde la distancia de 5,000 metros, por lo que no tuvieron mucha fortuna; sólo lograron dañar ligeramente los pontones "Marañón" y Meteoro".

Como los dos se encontraban entre la dársena y el malecón de fleteros, tuvieron la mala suerte de ser tocados por las bombas. Un hombre de la dotación del transporte "Oroya" fue alcanzado por el casco de una bomba y murió. Desde el mar contestaron el ataque el monitor "Atahualpa" y la corbeta "Unión".

El corresponsal del diario limeño "La Patria" Benito Neto, que informó desde el Callao los pormenores del suceso, hizo estas precisiones que debemos conocer:

A las 2.26 un tiro del "Huáscar" ha chocado entre el muro de la Dársena. Continúa el fuego por ambas partes. El grito de ¡Viva el Perú! resuena en todas partes.

A las 2.40 un casco de bomba ha dado a bordo del "Marañón". Se inicia el incendio. Torreón Independencia dispara. El combate empieza a empeñarse con alguna viveza. Un tiro nuestro cae en la proa del "Huáscar".

A las 2.42 baterías del Norte contestan al enemigo.

A las 2.45 torreones, azoteas y miradores poblados de gente. Entusiasmo indescriptible.

A las 2.47 todas las punterías enemigas han sido dirigidas hacia la dársena.

A las 3.06 un bombazo del "Angamos" ha caído en Baquijano.

A las 3.10 un muerto a bordo del "Oroya".

A las 3.23 las ambulancias recorren la plaza.

A las 3.30 el "Cousiño" permanece cerca de la Isla de San Lorenzo y se mantiene detrás del "Blanco".

A las 4.15 tres amagos de incendio: uno en la calle de Paita, otro en la plaza del mercado, y otro más, apagados por la bomba Lima y compañía Salvadora. Un tiro de la "Pilcomayo" ha caído en la plaza Matriz, en el jardín.

A las 5.05 escuadra chilena se retira haciendo proa hacia la Isla. Tres tiros de nuestras baterías salúdanlos en su vergonzosa despedida.

Para estar con los defensores del Callao en ese momento de peligro, Piérola viajó apresuradamente de Lima con el general Ramón Vargas Machuca y su séquito de edecanes. A ellos se unió el prefecto Saavedra, quien, desde uno de los torreones del Real Felipe, había visto la evolución de las naves. El primer mandatario recorrió las baterías del Sur y animó a cada uno de los combatientes.

El jefe del servicio de sanidad militar, Dr. Santiago Távara Renovales, en su parte de ocurrencias del día, señaló que había sido herido el marinero de la lancha "Arnao" Zenovio Noel y fallecido el artillero de preferencia John Grant de la corbeta "Unión". También fueron recogidos por las ambulancias de la Cruz Roja, para ser conducidos al hospital de sangre de Bellavista,

los ciudadanos José Medina , Juan Loyola y Vicente Murrieta: el primero fue encontrado en la plaza de la Victoria (que después se llamó Grau) y los dos últimos en la plaza Matriz.

Los comisarios de los distritos primero y segundo dieron cuenta que las paredes de una casa de la calle Teatro se habían derrumbado a causa de un proyectil disparado por uno de los buques; lo mismo sucedió con otras de las calles Salom y California y con un almacén de la calle de Lima. Todos los cristales del hotel "Roma" volaron hechos pedazos a consecuencia de una cercana explosión. En el barrio de Guatemala una bomba desmanteló dos habitaciones.

Los amagos de incendio fueron neutralizados oportunamente por las compañías de bomberos, entre ellas la "Chalaca", "Salvadora", Bellavista" y "Garibaldi".

Al día siguiente a las cuatro de la madrugada se deslizaron entre la neblina que cubría la bahía las torpederas "Janequeo" y "Guacolda" con el propósito de volar el monitor "Atahualpa", pero fueron repelidas a balazos por los tripulantes de la corbeta "Unión" que sé hallaban de guardia y velaban el sueño de los demás defensores. En su huida las embarcaciones chilenas se encontraron con la pesada lancha "Urcos", de bandera peruana, y se trabó un recio y desigual combate. Una bomba lanzada por el enemigo hirió al teniente del ejército José M. Delgado, al alférez de fragata Domingo Valle Riestra y a cuatro miembros de la tripulación. Los chilenos se distanciaron, pero recibieron su merecida carga de plomo. El cañón de la "Urcos" alcanzó a darle un disparo a la popa de la "Janequeo", mientras que la "Guacolda" recibía abundante y certero fuego de ametralladora.

Día tras día se producían los bombardeos y los disparos de armas cortas de uno y otro lado, hasta que inesperadamente

el 24 de abril Galvarino Riveros decidió suspender toda clase de ataque; "consideraba insuficiente el número de buques de su escuadra para el bloqueo del Callao". El 5 de mayo el "Huáscar" se aproximó al Real Felipe y le hizo 9 disparos sin ninguna consecuencia. Poco después con el refuerzo del "Amazonas" y la "O'Higgins", Galvarino Riveros dio comienzo a una nueva etapa de amedrentamiento contra los defensores, sin lograr su propósito. Todos los mantuvieron con el fuego de sus cañones a prudente distancia, que el enemigo respetó por el miedo de ser alcanzado.

El 10 de mayo marca otra etapa de esta lucha.

VI UN DEMOLEDOR GOLPE FRUSTRADO

El 5 de mayo en la mañana el comandante del transporte "Amazonas" y varios oficiales a su mando advirtieron que sobre la superficie del mar, cerca donde se encontraba, había dos objetos que "flotaban a merced de la corriente, a no larga distancia uno de otro". No cabía dudas, la sospecha que tuvieron, al observarlos con detenimiento los hizo gritar: ¡Torpedos!

De inmediato fue arriado un bote para que los reconociese, pero en ese mismo instante, desde uno de los fuertes, dispararon contra la nave chilena para distraer a la tripulación y hacer que concentrase su atención en otras tareas. Sin embargo, las órdenes del jefe enemigo se cumplieron al pie de la letra y uno de los torpedos fue hecho volar con tiros de ametralladora; el otro, "enlazándolo del arco con las precauciones debidas, fue traído al costado de este blindado y remolcado en seguida hacia la playa de la isla de San Lorenzo". El propósito era "examinarlo detenidamente "mas chocó en la playa y estalló. Por su fuerza explosiva se calculó que el torpedo había tenido una carga de 300 libras de pólvora. Rasgándose las vestiduras el almirante Galvarino Riveros, en su informe al ministro de marina, hacía este comentario: "Esa tentativa merece duros calificativos".

Lo que pasó fue lo siguiente. En la noche anterior dos torpedos mecánicos flotantes Mc Evoy habían sido lanzados al mar por miembros de lo que Benjamín Vicuña Mackemantan lleno de resentimientos hacia un país donde había vivido - con evidente exageración y fuera de la realidad llamó "división de torpedistas". ¡Ojalá hubiese tenido el Perú tal cuerpo especializado! Sólo contó con un diminuto grupo de trabajo que estuvo al mando del capitán de fragata Leopoldo Sánchez Calderón e integraron los alféreces Decio Oyague, Carlos Bondy

y Gil Cárdenas; por el ingeniero Manuel J. Cuadros y por "dos o tres mecánicos yanquis expertos en la preparación de minas y torpedos".

VII EL BOMBARDEO DEL 10 DE MAYO

El 10 de mayo la escuadra inició un nuevo ataque al Callao, desde la 1 pm. hasta las 5.30 pm. El "Huáscar", desde una distancia de 5,000 metros de la dársena, hizo disparos con sus cañones de 40 y después, a 2,000, con los de su torre. Los demás buques variaron sus posiciones desde 4,000 a 7,000 metros. Un solo y ambicioso fin los impulsaba: hundir a la "Unión". Comandante de la nave era Manuel Villavicencio y el segundo Arístides Aljovín, marinos de innumerables viajes redondos en su vida, fogueados, acostumbrados a dar la cara a la adversidad, sin miedo a la muerte. Lo habían demostrado ya el 17 de marzo en Arica al romper el bloqueo, ante la mirada atónita de las dotaciones extranjeras y el estupor y rabia de quienes querían apresarlos.

Algunos cañonazos dieron en la nave, pero sin causarle grandes daños, a pesar de producirse un incendio a bordo. Un disparo hizo explosión en la sala de máquina y el casco de una bomba destruyó un cañón de a 12 de la batería de babor; otro tiro hizo añicos la despensa. Mala suerte para el bote del transporte "Limeña" que trata de acercarse en su ayuda: una granada lo hunde y toda su dotación está a punto de ahogarse. Al final sólo un guardiamarina, de apellido Arbulú, queda con serias contusiones. Más allá el bergantín "Saucy Jack" es echado a pique. El ánimo no se doblega y, por el contrario, a pesar de la notoria desventaja en calidad de armamento el "Huáscar" sufre estragos a causa de los tres cañonazos que le impactaron.

A los chilenos se les hace duro reconocer los daños del monitor; son, para ellos, pequeñas averías a pesar de haberse abierto una vía de agua bajo la línea de flotación. Quisiera pensar que la prudencia, y no el miedo, hizo que la flota se retirara. "En este bombardeo se tiene, como en el del 22 de abril, unos cuantos heridos y poco daño a la ciudad, lo mismo que a nuestra escuadra"- escribió en su diario personal el maquinista italiano Pedro Luis Storace.

La "O'Higgins", situada en Miraflores, hizo fuego sobre las baterías del Sur en la que causó algunas bajas. Desde otras posiciones la bombardearon también el "Blanco Encalada", la "Pilcomayo" y el "Angamos".

Es importante conocer la cuenta de los proyectiles disparados contra el Callao ese día, porque sólo así se puede tener una idea muy clara del significado de esa jornada:



Blindado "Cochrane". Grupo de oficiales que combatió en Angamos

El "Huáscar"	145
La "Pilcomayo"	108
La "O'Higgins"	100
El "Angamos"	32
El "Amazonas"	25
El "Blanco Encalada"	8

Los atacantes consideraron que la puntería había sido certera y que el 70% de los disparos cayó en la dársena, en los fuertes y en la población. Obsérvese bien: Galvarino Riveros llama "disparos certeros" a los que hicieron daño (¿de propósito?) en la población.

¿Quiénes peleaban en las baterías? En las del centro era el jefe el coronel graduado Miguel Coloma, las del norte eran mandadas por el coronel Pedro La Fuente y las del Sur por el capitán de navío Luis Germán Astete.

En la cuenta de los disparos chilenos aparece el "Blanco Encalada" con sólo 8, número casi simbólico en un combate.

¿Qué había pasado? El prefecto Pedro José Saavedra, en el parte oficial remitido al Secretario de Estado en el despacho de Guerra, le dice: "el combate se había formalizado de una manera satisfactoria para nuestras armas, pues esos cañones muy bien servidos por sus actuales jefes, hicieron sus tiros tan certeros, que al segundo disparo del de sotavento, huyó vergonzosamente el blindado *Blanco Encalada*, dando atrás a su máquina con la mayor precipitación hasta tomar su acostumbrada posición en el cabezo de la isla, separándose así definitivamente de la línea de combate, a la que no volvió a entrar".

Como en anterior ocasión, el Jefe Supremo asistió al combate, a caballo, rodeado por su *guardia de corps* y acompañado por algunos ministros. Quiso ver en el mismo terreno lo que estaba pasando; después se retiró, vivado a veces acaso por los mismos que hacía unos meses habían aclamado a Prado; y mirado con indiferencia por otros, ocupados más bien en controlar el trabajo de chinos contratados para llenar sacos de tierra.

El personal naval herido en la acción de armas de ese día fue el siguiente:

Del "Limeña": Guardiamarina José A. Arbulú en el pie y cara por casco de bomba, grumete Manuel Ramos en la mano izquierda, marinero Melchor Medina en las piernas, marinero Carlos Videla en las piernas y mano izquierda y marinero José María Carrillo, quien, más tarde, dejó de existir.

De la "Unión": Marinero Mariano Ferré en la pierna izquierda a causa de la explosión de un saquete, artillero ordinario Avelino Mendral quemado en el brazo y cara por igual motivo (grave), artillero ordinario Manuel Vargas amputación del brazo izquierdo y artillero de preferencia Eugenio Hiller en la mano.

Del "Oroya": Artillero ordinario Juan Hercelles en el pecho y brazo izquierdo (grave), y primer calafate Juan Chamaba herida leve en la pierna izquierda.

También fueron heridos un bombero de la "Unión Chalaca", tres miembros de las ambulancias, un oficial y seis soldados de la Artillería Naval y dos paisanos. Dos cantineras del batallón "Mirabe" -Patricia Vallejos y Victoria Palomino- rindieron la vida en La Punta al ser alcanzadas por la explosión de una bomba cuando se disponían a preparar el rancho.

El cálculo de los disparos hechos por las baterías fue así:

Sur	
Batería de La Punta	20
Batería Santa Rosa	02
Torre de La Merced	07
Centro	
Torreón Manco Cápac	06
Torreón Independencia	05

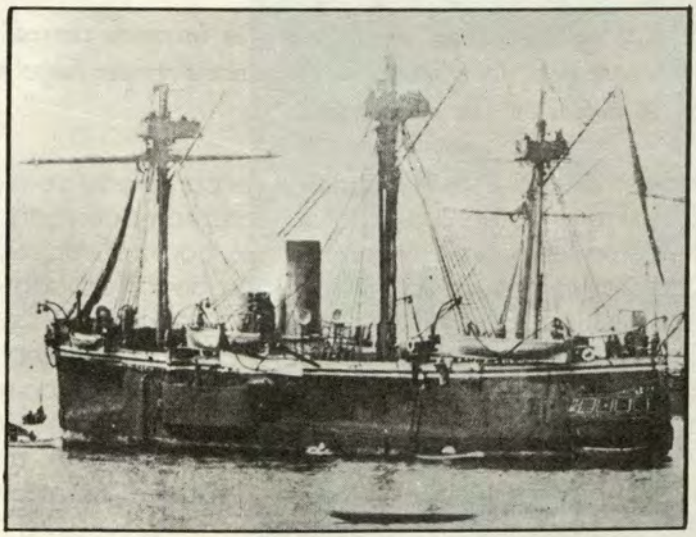
Norte

Batería Ayacucho	10
Torre Junín	12
Batería Pacocha	24

La escuadra hizo:

Corbeta "Unión"	31
Transporte "Talismán"	31
Transporte "Oroya"	01

El jefe del servicio de sanidad, doctor José Casimiro Ulloa, estuvo en los hospitales de sangre con sus ayudantes para impartir las órdenes de oportuna atención de los heridos. Todos fueron internados en el hospital San Juan de Dios de Bellavista por razones de seguridad, pues el Guadalupe de la alameda Garibaldi - inaugurado el 8 de diciembre de 1865 y, por lo tanto, nuevo en la época de la guerra- por su ubicación cerca al mar era



Blindado "Cochrane" al ancia en Valparaíso

un peligro. El pueblo de Bellavista, en cambio, a prudente distancia de la zona de combate, rodeado de huertas y chacras, era el lugar ideal para una adecuada recuperación.

Después de estos hechos los chilenos procedieron a bloquear Ancón. El comandante de la corbeta "O'Higgins", Jorge Montt, le hizo llegar al jefe militar y civil de ese puerto esta nota, fechada el 11 de mayo:

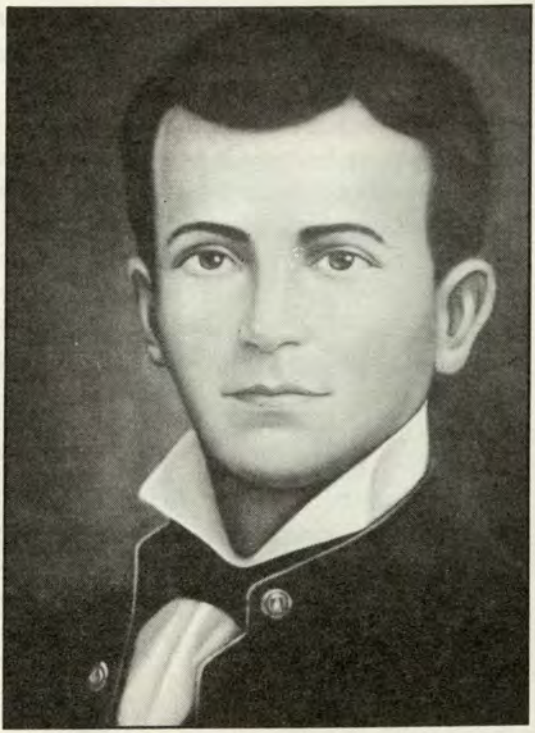
> *"Señor:*
>
> *Vengo por orden superior a establecer el bloqueo de este puerto y caletas vecinas, concediendo un plazo improrrogable de ocho días para que los buques mercantes neutrales desocupen el fondeadero. Hago presente a V.S. que mis instrucciones me imponen el deber de impedir, en cuanto me sea posible, el servicio de este ferrocarril, y haré fuego sobre él siempre que lo vea en movimiento.*
>
> *Las agresiones que desde tierra se intenten contra esta u otra nave del bloqueo, me obligarán a romper fuego sobre la población sin aviso previo."*

No siempre quienes tuvieron que ver con el arte de la guerra en el caso de la defensa del Callao actuaron acertadamente. Se cometieron serios o mayúsculos errores, como el haber dejado la isla de San Lorenzo a libre disposición de los atacantes. Lo mismo había sucedido en 1866 durante el combate del 2 de mayo, situación que bien aprovechada por el brigadier español Casto Méndez Núñez le dio óptimos resultados, porque allí pudo reparar sus naves y enterrar a sus muertos. En el caso de los chilenos fue su tabla de salvación, era apostadero, muralla, hospital, cementerio y todo lo que las exigencias de la guerra les demandaba.

VIII EL COMBATE: LA NOCHE HEROICA

Vamos a reconstruir lo que sucedió en la noche el 24 al 25 de mayo (1880), basándose en la sumaria que se mandó instruir por orden suprema ese mismo día, y que estuvo a cargo en calidad de Juez Fiscal, del capitán de corbeta Manuel Alzola, y en condición de escribano de Leopoldo Arteaga; aunque finalmente la sumaria sería firmada por Gervasio Santillana.

A las 9 de la noche del 24 los tenientes segundos José Gálvez y Julio Benites, así como el alférez Pedro Bernales, fueron llamados por el Mayor de Ordenes a su despacho. El primero al mando de la lancha "Independencia", y el segundo de la



Emilio San Martín, quien fue bautizado en Moyobamba, como se demuestra mediante su respectiva partida, el de agosto de mil ochocientos sesentiuno

"Resguardo", tenían la misión de proteger "el buen éxito de la comisión que iba a desempeñar" la lancha "Callao" jefaturada por Bernales. Se les dijo que si divisaban algún buque o lancha enemigos suspendiesen el trabajo, retirándose para evadir cualquier combate.

La misión era fondear dos torpedos en la bahía.

Salieron una hora después en convoy desde el Muelle Dársena. La "Independencia" llevaba el rumbo, seguida por la "Resguardo" que navegaba por el costado de estribor, y por la popa de ambas, a una distancia de cien metros poco más o menos, seguía la "Callao". La noche "estaba muy clara", según diría más tarde el teniente Benites. Y eso, para el cumplimiento de su cometido, les creaba serios riesgos.

"Casi de continuo navegamos en las mismas condiciones hasta una distancia de tres millas y tercio que indicó la corredera" -expresó Benites. Al sur de los buques neutrales se aguantaron por haberse quedado atrás la lancha "Callao". Esperaron hasta la 1.10 am. y, como no llegaba, Gálvez se impacientó. Ordenó que se la buscase y se la hiciese adelantar. Cuando el jefe de la "Callao" escuchó lo dispuesto por Gálvez ya había acabado de fondear los torpedos, por lo que Benites le expuso "avanzar fino" para reunirse las tres embarcaciones y regresar al fondeadero. Una vez juntos se afirmaron con el propósito de levantar vapor, "pues nuestro manómetro-recordaría Benites- sólo indicaba cuarenta libras, cantidad insuficiente para imprimirle una mediana velocidad a la lancha".

Las precauciones que se tomaban eran explicables. Ninguna de las lanchas peruanas se igualaba a las chilenas. La "Janequeo" era de acero y tenía una velocidad de 18 nudos; como armamento montaba un cañón Hotchiss moderno y, además, cargaba tres torpedos Mc. Evoy. Fue llevada a Chile desde Inglaterra

completamente desarmada. La "Guacolda" tenía otra historia. Fue capturada por el transporte "Amazonas" cuando era conducida desde Panamá al Perú que la había comprado en Estados Unidos.

El caso de las embarcaciones peruanas que esa noche iban a enfrentárseles era distinto. Ninguna podía ser catalogada ni siquiera con el calificativo de regular. La "Independencia", por ejemplo, "era una batea ancha, corta, sin cubierta, rasa y pesada". Así la calificó Rosendo Melo, autor de la *Historia de la Marina del Perú*. De su chimenea se desprendían grandes columnas de humo y chispas que, "a manera de fuegos artificiales", denunciaban su presencia. Para el caso, más hubiera valido dejarla en el puerto que arriesgarse a cumplir misión alguna en ella. Quienes la conducían estaban conscientes del peligro a que estaban expuestos, pero era lo único a mano en aquellas horas de peligro para el país, y asumían las consecuencias con serenidad y cierto desprecio a la muerte. Su armamento era un cañón Blakeley de a 12 que perteneció al transporte "Rímac",



Dibujo sobre el combate el Callao que fue publicado en el tercer tomo de El Callao: Monografía Histórico-Geográfica, de Rosendo Melo

montado en una cureña de madera en el castillo de proa, y una ametralladora de cinco cañones en la cámara de proa. A popa se situó un torpedo de mecha con cincuenta libras de pólvora. De la condición de las otras lanchas hay poco que decir, o en todo caso mucho, por no haber estado preparadas para un combate.

Se encontraban a la altura del cabezo de la isla.
-¡Estamos listos, vámonos!- decía el alférez Bernales.

Pero Gálvez, según la versión de quienes participaron en la misión contestó que no, "que él iba a buscar las lanchas enemigas". Entonces todos se pusieron en movimiento, pero observaron una lancha y más afuera un buque que hacía señales. El frío calaba hasta los huesos por lo que Gálvez, para protegerse del viento helado de la madrugada se había puesto un capote que, sin saberlo, le causaría serios problemas. Ordenó hacer fuego sobre la lancha y dispararon cuatro tiros con el cañón. Sin embargo, no pudieron continuar porque saltaron los cáncamos de los bragueros. La lancha enemiga no contestó el fuego, situación que Gálvez y los demás oficiales aprovecharon para enfilar hacia el norte, fuera de los buques mercantes. Describiendo un círculo se aproximaron por la popa de la fragata italiana "Garibaldi" y más tarde tomaron rumbo al dique.

En ese instante "avistaron dos humos de las lanchas enemigas que venían en demanda de la *Independencia*"-relató el marinero Felipe Castillo en su declaración ante el Juez Fiscal. Como el cañón de la "Independencia" había sido asegurado al caperol con las tiras de los palanquines, el guardiamarina San Martín, según Gálvez, pudo disparar pero un solo tiro porque volvió a quedar inutilizado.

Gálvez, consciente del peligro en que se hallaba, ordenó dar "toda fuerza a la máquina", pero el mayor andar de las lanchas enemigas hizo que su orden se diluyera en la nada;

ambas le dieron alcance y se colocaron, una a babor y otra a estribor, "dando la lancha grande un proazo por la popa a la *Independencia* quedándose atracada al mismo tiempo".

Lo que se armó entonces fue una lucha cuerpo a cuerpo. Para defenderse de los asaltantes, los marineros utilizaban sus rifles Remington y las carabinas Henry. Eleuterio Medina, dando vivas al Perú hacía fuego contra los chilenos, mas fue herido; cuando cayó al agua su compañero Rivera le alcanzó un pedazo de tabla para "que se ayudara a sostener".

A estas alturas, ¿qué pasaba con Gálvez? El cabo de cañón John Mc Donald dice que dicho oficial pidió un cuchillo para cortar la mecha del torpedo que se disponía a lanzar sobre una de las embarcaciones, y que "no habiéndolo conseguido la cortó con su espada, dándole fuego en seguida en la lámpara de uno de los faroles de señales".

Ramón Caso, a cargo de la ametralladora -que funcionó mientras pudo, porque terminó descomponiéndose-, en su declaración al Juez Fiscal realizada el 28 de ese mes de mayo en el salón del cementerio de Baquíjano, donde se encontraba para curarse de las heridas que sufrió, narró que Gálvez se pasó a popa y con la ayuda del guardiamarina San Martín y del practicante de medicina Ugarte tiraron el torpedo "sobre la lancha enemiga". Con dos tiros de carabina Winchester, diría más tarde Gálvez, hizo volar la lancha "Janequeo". Así aparece en su declaración del 2 de junio, formulada en su domicilio de la calle Plumereros número 86 al Juez Fiscal. Caso "quedó sin vista por haber recibido el fogonazo en la cara". La explosión lo aventó al agua y así, herido, fue recogido por "un bote que lo llevó al Mayro, donde le curaron la cara con aceite" y a las cinco de la mañana lo llevaron a tierra.

Sebastián Herrera, que también participó en esos hechos,

comentaría que mientras Gálvez disparaba (o trataba de disparar) el cañón, San Martín y Ugarte "se ocupaban de alistar un torpedo que tenían".

El cabo de mar John Mc Donald, en su manifestación del 20 de junio, señaló haber visto al teniente Gálvez, al practicante de medicina Ugarte y al guardiamarina San Martín, "preparando el torpedo a popa".

Después de la explosión un oficial chileno empezó a gritar a su gente: "¡Armen remos, armen remos!" Pero los marinos le respondieron que no podían.

Volvamos ahora a las otras lanchas peruanas. La "Resguardo", desde lejos, hizo fuego con la ametralladora. Quiso ayudar. Su dotación llegó a desesperarse. Como siempre, la improvisación echó por tierra tan noble empeño. Benites diría después que la ametralladora había sido mal montada, "que estaba reposando sobre un trípode movible sin sujeción alguna en sus pies sobre un cajón roto en la mitad y a demasiada altura sobre la línea de flotación, dando esto lugar a que se cayese sobre la borda y casi al agua".

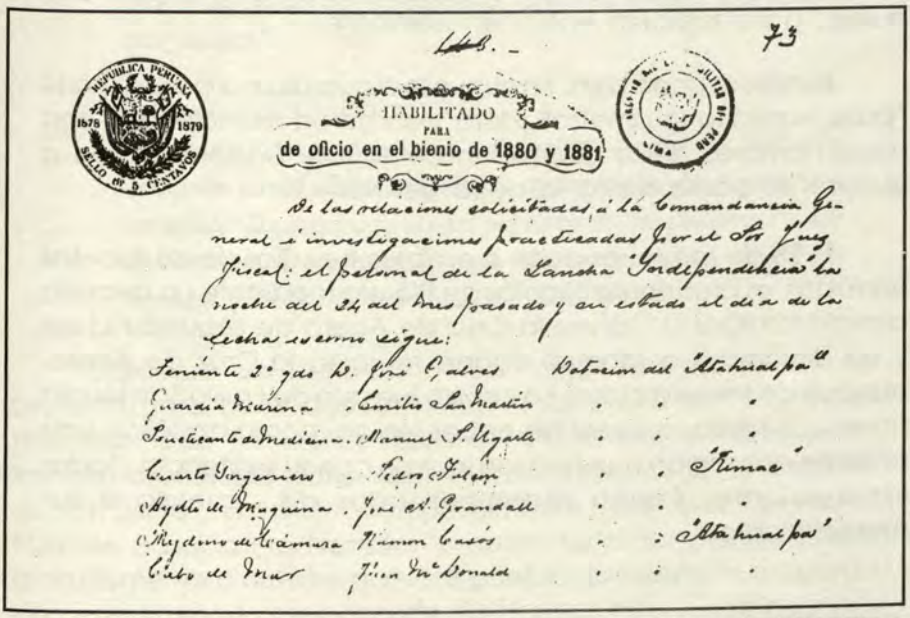
Hagamos justicia a la otra embarcación. La "Callao" casi no tenía medios de defensa. Apenas contaba con dos rifles que el teniente Gálvez le había prestado a su comandante, el alférez Pedro Bernales. Eso explica que apenas viese al enemigo se deslizase a todo vapor hacia la costa.

Gálvez a causa de la explosión se fue al fondo de su lancha, al lado de la proa, herido, casi ciego, y hubiera encon-trado por tumba el océano si un marinero de apellido Villanueva con riesgo de su vida, olvidando su propia condición de náufrago, no se hubiese preocupado por salvarlo. Como pudo le quitó el capote, por eso cuando el agua inundó la embarcación y

todos fueron tragados por el mar, Gálvez, aunque con grandes esfuerzos, logró salir a la superficie donde fue recogido por un bote chileno y conducido al "Blanco Encalada" en condición de prisionero; de allí lo llevaron al "Kielder Castle", donde se había acondicionado un hospital.

La nave más cercana al lugar del combate fue la "Guacolda", cuya tripulación se dedicó a brindar auxilio a los sobrevivientes, tanto de su propia nacionalidad como peruanos. También de los buques neutrales se desprendieron botes para colaborar en el recojo de náufragos.

A bordo del "Blanco Encalada", el teniente Manuel Señoret, de manera amigable y de marino a marino, sin ningún dejo de rencor, le dijo a Gálvez:



Dotación de la lancha "Independencia", según documento exhumado del Archivo Histórico Militar

- Yo he sido su rival y he salido más afortunado, pues apenas he sacado una leve herida en el brazo, pero sepa usted que me ha echado mi lancha a pique (5).

Quienes no cayeron prisioneros fue porque ganaron a nado embarcaciones surtas en la bahía, rumbo al "Mayro", como fue el caso de Mac Donald, Caso, Felipe Castillo, Eduardo Rivera, Francisco Villalva y otros.

La "Resguardo" y la "Callao" hicieron lo que pudieron. Aquélla se alejó un poco, en espera de las lanchas de ronda para que le suministrasen municiones. Ni la "Urcos" ni la "Arnao" llegaron oportunamente, a pesar de haber transcurrido una hora de espera. Una hora que a Benites le pareció un siglo. Entonces arrancó hacia el muelle y en el trayecto se encontró con la "Callao", que" con la misma vana esperanza" lo mismo, el auxilio, para también entrar en combate.

Benites se portó bien. En el muelle el guardiamarina Seminario "puso expedita la ametralladora", cargaron municiones y con doce hombres de la guarnición del Muelle Dársena se fue a recorrer la bahía hasta la boca del río.

El 28 de mayo, es decir a escasos tres días de los sucesos narrados, el presidente Nicolás de Piérola mediante un decreto acordó otorgar a Gálvez la Cruz de Acero de segunda clase y un diploma y a Manuel Ugarte también la Cruz de Acero, aunque de tercera clase. Lo insólito fue que de Emilio San Martín no se dijo nada, a pesar de haber tenido, como aquéllos, una brillante actuación que terminó incluso con su existencia. Todos los tripulantes fueron recompensados de acuerdo a sus merecimientos.

---

(5) Pág. 31 de la sumaria.

¿Por qué esa omisión incomprensible y absurda? Por qué incluso los mismos diarios dedicaron extensas columnas para resaltar el perfil de Gálvez y Ugarte, que indudablemente eran merecedores de elogios y público reconocimiento, y pasaron inadvertida la imagen de San Martín?

El 31 de mayo de 1880 el diario "El Nacional" trazó estas líneas suscritas por Manuel F. Horta:

> *"El cadáver del guardiamarina San Martín aún no ha aparecido. Compañero de Gálvez y Ugarte en el combate con las lanchas chilenas, habiéndolos ayudado a lanzar el torpedo sobre el enemigo, ha pasado desapercibido".* Y agregó: *Víctima de ese grado heroico, su cadáver parece destinado a las profundidades del océano, así como su memoria a los abismos del olvido sin que en las listas de recompensas figure su nombre a la altura que merece".*

En otro párrafo señala:

> *"Nosotros consecuentes con esa juventud, que ha hecho la campaña naval abandonando las comodidades del hogar para satisfacer las inspiraciones del patriotismo, no podemos menos de consignarle un recuerdo para más tarde, cuando la guerra termine y venga la tranquilidad de la paz".*

El vocero del periodismo "La Patria" levantó su voz de protesta para decir que la memoria de Emilio San Martín les merecía "todo género de respetos" y que, por lo mismo, eran los miembros de ese diario "los primeros en reconocer el heroísmo de su muerte". Era pues "completamente falso" que San Martín hubiese pasado inadvertido "y quien tal cosa piensa ultraja gratuitamente a nuestro patriota pueblo que siempre recuerda con entusiasmo la memoria de sus buenos hijos y que hoy sólo tiene palabras de admiración para Gálvez, Ugarte, San Martín

y demás tripulantes de la lancha *"Independencia"*.

Lo cierto es que se llenaron muchas columnas para resaltar la presencia de Ugarte a bordo de la lancha y la decisión de Gálvez en hacer volar la nave del enemigo; pero nadie se preocupó de proyectar la figura de San Martín, con excepción de unas líneas a vuela pluma que trazó "El Nacional" que intentamos rescatar del olvido y que son las siguientes:

> *"El aspirante de marina de ese nombre (Emilio San Martín) ha muerto a la temprana edad de 18 años. Nos ha extrañado mucho que su nombre mil veces glorioso no figure en el de los premios y recompensas tributadas a los valientes de nuestras armas que también han sabido colocar el pabellón del Perú, y más que con él han levantado a inmensa altura de la bandera americana y democrática en los diferentes encuentros que han tenido con los enemigos, que sólo han dado pruebas de inusitada crueldad, de cobardía o de asechanza mezquina y ruin en naciones jóvenes como las de América y que tienen tarde o temprano que tremolar en sus naves vigorosas el estandarte de la civilización universal. Esperando que el Supremo Gobierno haga justicia, cerramos este suelto".*

El gobierno no escuchó este llamado y simplemente ignoró a nuestro personaje, por razones que es imposible comprender. Tres días después de los sucesos, es decir el 28 de mayo, Piérola hizo publicar este decreto en el diario "El Peruano" que transcribimos como una prueba de la ligereza con que se actuó en esos días.

Nicolás de Piérola, Jefe Supremo de la República y Protector de la Raza Indígena.

Considerando:

Primero: *Que es digno de especial conmemoración el combate de la pequeña lancha a vapor peruana "Independencia", al mando del teniente segundo de la armada José Gálvez contra fuerzas excesivamente superiores del enemigo y su audaz término en la madrugada del 25 del presente.*

Segundo: *Que si bien no está enteradamente concluido el proceso que se instruye sobre aquel glorioso hecho, está plenamente comprobado el esforzado comportamiento del teniente Gálvez y del ciudadano Manuel Ugarte, ya merecedor por otros hechos, y víctima en el combate.*

Decreto:

Art. Primero.- *El suceso mencionado y los hombres del teniente José Gálvez y del ciudadano Manuel Ugarte serán inscritos en el Gran Libro de la República, no obstante lo prescrito por el artículo tercero del Supremo Decreto del 26 del presente.*

Art. Segundo.- *Acuérdase al primero de estos la Cruz de Acero de segunda clase, con la pensión anexa correspondiente, extendiéndose el diploma respectivo.*

Art. Tercero.- *En la sala de sesiones de la Legión del Mérito, se conservará el retrato del ciudadano Manuel Ugarte condecorado con la Cruz de Acero de tercera clase. Una pensión de las correspondientes a esta será gozada por el más inmediato de sus deudos, que fuese menor de edad o mujer soltera e indigente.*

Art. Cuarto.- *Los demás tripulantes de la lancha "Independencia" serán recompensados conforme el merecimiento que del proceso que se instruye resultasen haber contraído.*

El Secretario de Estado en el despacho de Marina, queda encargado del cumplimiento de este decreto, y de hacerlo publicar y circular.

Dado en la casa de gobierno de Lima, a los 28 días del mes de mayo de 1880.

Nicolás de Piérola — *Manuel Villar*
Secretario de Marina

Al cabo de muchos años, en octubre de 1891, la madre de San Martín empezó a recibir la modesta pensión de cincuenta soles mensuales.

La Marina de Guerra del Perú incorporó, mediante Resolución Suprema de fecha 8 de octubre de 1947, ocho unidades cedidas por la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica en el marco del Convenio de Asistencia Mutua, y entre ellas figuraban dos embarcaciones del tipo barreminas, a una de las cuales se le asignó, con toda justicia, en memoria de uno de los héroes del Combate del 25 de mayo de 1880, el nombre de BAP "Guardiamarina San Martín". Dichas unidades arribaron al Callao el 16 de diciembre del mismo año.

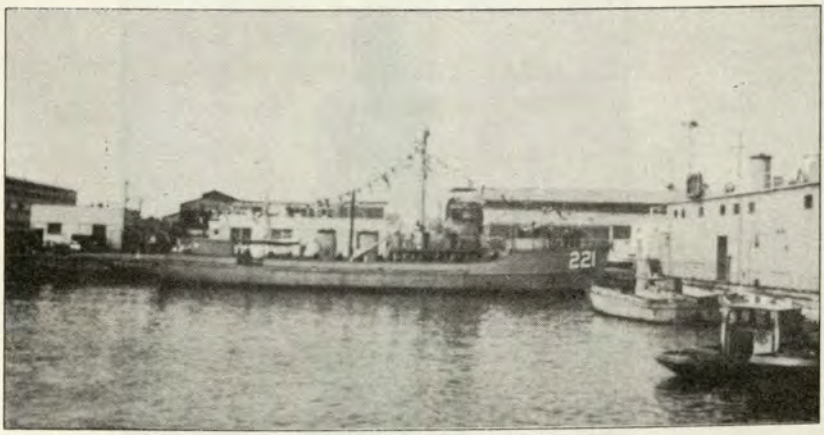
Esta unidad al haber sido incorporada, posteriormente al Servicio de Hidrografía y Faros, con fecha 10 de setiembre de 1953, se le asignó el distintivo y nombre de AHI-138 BAP "San Martín". En virtud de una nueva composición de las fuerzas Navales, por Decreto Supremo N° 017-068/MA de fecha 6 de setiembre de 1968, pasó a formar parte de la Primera División de la Flotilla de Patrulleras de Costa junto con su unidad similar el BAP "Bondy", asignándoles la misión de control en el ámbito de la función de policía marítima, realizando así operaciones de patrullaje a lo largo del litoral nacional.

Después de haber prestado servicios en la Armada Nacional durante veintisiete años y al haberse determinado que operaba con limitaciones y que las correspondientes reparaciones no justificaban mayor inversión por ser su mantenimiento muy oneroso,

fue dado de bajo del servicio naval según Resolución Suprema, de fecha 8 de julio de 1974.

Esta unidad fue construida en los astilleros U.S.A. Hildebrandt Drydock Co. habiendo sido lanzado y comisionado en el año 1944 con el número de casco "YMS 35" en la Marina de Guerra de ese país.

Sus principales características fueron: Dimensiones: Eslora 136 pies, manga 24.5 pies, máximo calado 6 pies, desplazamiento standard 300 toneladas, 325 máximo desplazamiento. Armamento: 1 montaje simple de 3 pulgadas, 2 montajes simples de 20 mm. Ingeniería: velocidad económica 11 nudos; máquinas principales: 2 motores diesel General Motors 1000 BHF, radio de acción a 8 nudos 1600 millas. Dotación: 30 hombres.



BAP San Martín

DIA DEL GUARDACOSTA

En homenaje al Guardiamarina Emilio San Martín, cuya trayectoria vital se ha trazado en las páginas precedentes, la Marina de Guerra mediante Resolución Ministerial N° 0701 del 25 de mayo de 1973 declaró como Día del Guardacostas el 25 de mayo de cada año, fecha de su inmolación en la bahía del Callao, encargando a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas a realizar en esa fecha actos alusivos.

El 23 de setiembre de 1988 se inauguró el Busto al Guardiamarina Emilio San Martín ubicado en una plazoleta frente a la plaza Grau del Callao y el local de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.



Busto del Guardiamarina Emilio San Martín

ANEXOS

1) DECLARACION DEL PATRON DE LA GOLETA "AMISTAD"

Callao, a los nueve días del mes de junio de 1880

El señor Juez Fiscal hizo citar ante si y presentó al secretario al patrón de la goleta "Amistad" a quien informó de la presente situación y preguntado por su nombre, patria, profesión, religión y si ofrecía decir verdad en todo lo que fuese interrogado contestó:

Llamarse Antonio Fernándèz, de nacionalidad española, constructor naval que estaba a cargo de la goleta "Amistad" surta en el fondeadero de los buques neutrales y de religión Católica:

Preguntado: Si es él el que estuvo a bordo de la goleta la noche del 24 del mes pasado y fue el que prestó humanitarios auxilios a los náufragos de la lancha "Independencia" en la citada noche y que diga con imparcialidad todo lo que vio en el encuentro que tuvo ésta, con las lanchas chilenas, dijo:

Que a las 12:00 de la noche sintió cuatro detonaciones de cañón pequeño, se puso en observación y como éstas no continuasen se retiró a su cámara; mas después de haber transcurrido como una hora y tres cuartos, sintió un nutrido fuego de ametralladoras y rifles, acto continuo subió a imponerse de lo que ocurría, que la noche estaba clara y le permitió reconocer con claridad a la lancha peruanas "Independencia" con una de la porta torpedos chilena; que la posición de las lanchas era:

La lancha "Independencia" a sotavento del dique y hacia el lado de tierra y la chilena a la misma altura, pero más a tierra separadas al parecer por unos 250 metros, posición en

la que se mantuvieron al parecer sin movimiento. Estando así empeñado el combate entre esas lanchas distinguió dos bultos al parecer embarcaciones pequeñas que se protegerían a una lancha grande de 2 chimeneas impulsada por una gran velocidad y que sin hacer tiro ninguno venía gobernando de la parte de afuera a chocar contra la "Independencia". Acto continuo sintió una gran detonación y se quedó todo en silencio. Pasado un momento se vio a la lancha chilena que lentamente se asía hacia sotavento del dique; que oyó claramente voz de mando en esa embarcación que decía "gobierna" y contestaron "no se puede, no hay gobierno"; que la misma voz dijo "gobierna más que sea con un remo para agarrarnos a esas lanchas" y llegaron a tomarse de ellas.

En esos momentos sintió voces de náufragos que decían "Socorro que somos del Atahualpa". A estas voces arrió su bote y con dos marineros recogió a John Mc Donald y Sebastián Herrera que estaba con un ojo vaciado; se puso a prodigarles los socorros que estaban a su alcance y mandó el bote a ver si encontraba más náufragos, el que después de un rato regresó con dos más cuyos nombres no recuerda y que estaban levemente heridos; que Mc Donald le avisó que habían dos en el "Mayro" gravemente heridos a los que les mandó auxilios y abrigos de los que pudo disponer; que en estas atenciones le daría las cinco y cuarto de la mañana; embarcó los dos gravemente heridos que estaban en el "Mayro" con los que se dirigió a tierra a entregarlos a las autoridades.

Que estando atendiendo a los náufragos que tenía a abordo sintió a las cuatro y cuarto que se renovaba el fuego de ametralladora y fusilería y vio a las más chica de las lanchas chilenas que con un botecito al remolque huía de la persecución de la "Arno" y "Urcos" que probablemente salieron en auxilio de la "Independencia"; pero que el superior andar de la chilena las dejó muy atrás; que después de estar próximo a la Dársena

reconoció a la "Arno" y "Urcos" que regresaban al norte.

Preguntado: si pudo reconocer los dos bultos que se protegía a tierra y si les vio hacer fuego contestó reconocer a dos embarcaciones pequeñas a vapor y que hacían fuego hacia las lanchas chilenas.

Preguntado: si tiene algo que añadir o quitar a esta su relación una vez que le fue leída y si se confirma en ella el mérito del compromiso que tiene contraído, dijo: que nada tiene que agregar ni quitar, que lo referido es todo lo que ha podido ver en prueba de lo cual lo firmó con el señor Juez Fiscal y presente secretario.

Santillana *Antonio Fernández*
José A. Morante

2) DECLARACION DEL PATRON DEL "MAYRO"

El señor Juez Fiscal hizo comparecer ante sí y presente secretario al patrón del "Mayro" a quien informó de la presente situación y:

Preguntado: por su nombre, patria, profesión, religión y si ofrecía decir verdad en todo lo que fuese interrogado contestó:

Llamarse Gil Campusano, de nacionalidad peruana, marino a cargo del "Mayro" surto en el fondeadero de los buques neutrales y de la religión católica.

Preguntado: si es él el que estuvo a bordo del "Mayro" la noche del 24 del mes pasado y fue él el que prestó humanitarios auxilios a los náufragos de la lancha "Independencia" en la citada noche y que diga con imparcialidad todo lo que vio en el encuentro que tuvo ésta con las lanchas chilenas, dijo:

Que de doce a doce y media de la noche sintió algunos tiros de cañón pequeño, lo mismo que su fusilería y ametralladora que prolongaron por unos 10 minutos quedando en silencio sin haber podido distinguir nada hasta las dos de la mañana que volvió a oír las mismas detonaciones y se levantó a informarse de lo que ocurría, que la noche estaba clara y que reconocía la lancha "Independencia" y otra que supone ser la "Callao" o "Resguardo" que se batía con unas de las porta torpedo chilena; que la más chica de las peruanas haciendo fuego se dirigía hacia el lado de tierra gobernando en dirección a la Dársena.

Que la lancha "Independencia" se mantenía al parecer sin movimiento al lado norte y hacia tierra del dique con la proa hacia la lancha chilena que estaba hacia el lado de tierra y a distancia una de otra de 200 a 300 metros.

Estando empeñado así el combate entre esas dos lanchas apareció la otra chilena de dos chimeneas y que venían con una gran rapidez del N.O., que pasó por el costado de su buque a unos 20 metros de distancia y que oyó una voz de mando y que dijo " al abordaje muchachos" y se dirigió a la lancha "Independencia" que estaría de la proa de mi buque a unos 50 ó 100 metros y se le atracó por el costado de babor.

Que oyó golpes de fierro y una voz que decía "Viva el Perú"; que uno a dos minutos después de estar atracadas las lanchas sintió una fuerte detonación después de la cual cesaron los fuegos y no distinguió más que a las dos lanchas chilenas; que la grande gobernó afuera y se le ocultó de la vista entre la "Eldemira Duvall" y el pontón "Valparaiso".

Que como la posesión de su buque era la del más próximo a tierra no volvió a ver más a esa lancha y sólo la chica que permanecía en su sitio. Momentos después oyó voces pidiendo auxilio a su buque, que fueron dos lo que llegaron a nado y con su chalana recogió del agua a otros dos que estaban heridos gravemente a los que procuró auxiliar con todos los recursos que podían disponer; que después los entregó al patrón de la goleta "Amistad" para que los entregara a la autoridad.

Que la lancha chica se retiró del sitio en que se había aguantado después de las cuatro en que salió la "Arno" y "Urcos" y la persiguieron haciéndoles fuego de cañón y ametralladora; pero que el mayor andar de la chilena las alejó muy atrás. Serían las cinco y cuarto cuando regresaba del N. la "Arno" "Urcos" y "Callao"; que el capitán de la tropa que iba en la "Urcos" señor Pejovés, subió a bordo a tomar las informaciones de la lancha chilena lo mismo que la de la "Independencia".

Sobre el encuentro que habían tenido éstas, a lo que le contestó todo lo que lleva dicho que fue lo que había visto;

mas después se informó por conversaciones aquí en tierra que las lanchas chilenas se habían ido a pique en el sitio a que fue a refugiarse y sus tripulantes habían permanecido ocultos en el pontón "Callao", lo que se explica el por qué vio a la lancha chica de los chilenos que no prestó auxilio a la grande ni se movió del sitio en que estaba sino cuando se vio perseguida por la "Arno" y "Urcos".

Preguntado, si tiene que añadir o quitar a esta su relación una vez que le fue leída y si se confirma en ella en mérito del compromiso que tiene contraído, dijo:

Que nada tiene que agregar ni quitar, que lo referido es todo lo que el ha podido ver en prueba de lo cual lo firmó con el señor Juez Fiscal y presente secretario.

Santillana *Gil Campusano*
José A. Morante

3) LO QUE DIJO EL TENIENTE 2do JOSE GALVEZ MORENO

Lima, mayo 29 de 1880

Señor capitán de navío
Mayor de Ordenes del Departamento

Cumplo con el deber de poner en conocimiento de US. lo ocurrido en la noche del 24 del presente mes, mientras desempeñaba la comisión que se me confió por la mayoría, poniendo a mis órdenes la lancha a vapor "Independencia".

A las once de la noche tomó el mando de la lancha, teniendo bajo mis órdenes al guardiamarina señor San Martín y trece hombres más, entre maquinistas, timonel y gente de mar, habiendo embarcado también al practicante de medicina don Manuel Ugarte, que había obtenido permiso para acompañarme en esa expedición.

Desde las once de la noche, hasta las dos de la mañana, nada ocurrió de extraordinario, y estando a esa hora cumpliendo el encargo que había recibido me disponía a regresar, cuando noté que una lancha chilena se dirigía del cabezo de la isla al lugar donde se hallaban los buques neutrales. Como era de mi obligación, avancé sobre esa lancha y disparé sobre ella por cuatro veces el cañón que llevaba. Desgraciadamente los cáncamos saltaron y el cañón quedó inutilizado para nuevos disparos.

La lancha chilena, de mucho mayor andar que la nuestra, se puso fuera de nuestro alcance y ordené entonces la retirada. Algunos momentos después divisé que la lancha que había perseguido, acompañada de otra de mayor porte y de dos

chimeneas, se dirigían contra la mía, cortándole la retirada. El mayor andar de esas lanchas les permitió realizar su propósito, y en pocos momentos los tuve al alcance de tiro de fusil. En el acto ordené hacer fuego con la ametralladora de mi embarcación, y con los fusiles que llevaba; mas por una nueva fatalidad la ametralladora se descompuso y me encontré sin medios de ataque contra un enemigo más fuerte, y que se aproximaba con gran rapidez. Como la lancha llevaba un torpedo del peso de cien libras de pólvora común, sin pérdida de tiempo, y ayudado por el señor Ugarte, prendí la mecha, aplicándole la luz de la lámpara, y mantuve en peso el torpedo hasta que la proa de la más grande de las lanchas chilenas tocó con la popa de la nuestra. El señor Ugarte y yo lanzamos el torpedo sobre la cubierta de la lancha enemiga, y como se me ocurriese que la mecha de cinco minutos podía dar tiempo para que la cortasen a para que arrojasen al agua el torpedo y quedase sin resultado, mi proyecto de hacer volar esa embarcación, hice fuego sobre el torpedo con el revólver que tenía, consiguiendo que estallase al segundo disparo. El señor Ugarte y yo fuimos lanzados por la explosión al fondo de nuestra lancha y aunque yo quedé aturdido con el golpe, sentí que los enemigos nos hacían fuego con sus ametralladoras. A los pocos segundos el agua inundaba los fondos de la "Independencia" y comprendiendo yo que zozobraba, intenté desembarazarme del capote y ropa de abrigo que llevaba; el marinero Pablo Villanueva, que sólo había sufrido una ligera contusión, me ayudó a desembarcarme de esas prendas, pues solo me habría sido imposible hacerlo. La "Independencia" se sumergió arrastrándome consigo; mas por fortuna mía, luego que tocó fondo pude con grandes esfuerzos llegar a la superficie, donde fui tomado pocos momentos después por un bote chileno. Con la cara y las manos quemadas por la explosión del torpedo; ciego y sordo en los primeros momentos y muy estropeado con la caída, apenas podía darme cuenta de

lo que pasaba. Llevado al "Blanco Encalada" fui trasladado esa misma mañana al "Kielder Castle", habiendo recibido en ambos buques los auxilios que mi estado requería.

Entre los mismos chilenos, que me dirigieron la palabra, se encontraba el teniente señor Señoret, quien me dio la noticia de que la lancha que él mandaba se había ido a pique junto con la mía; pero que más afortunado que yo, sólo tenía una ligera herida en el brazo.

No puedo dar razón segura de los daños causados al enemigo, pero por nuestra parte tengo la triste certidumbre de que hemos perdido al intrépido señor Ugarte, al guardiamarina señor San Martín y algún otro más; pues en el fondo de la "Independencia" había tres cuerpos que sentí junto a mí al zozobrar la embarcación, y que no habrán podido salir.

Deber mío es, señor mayor de órdenes, recomendar al supremo gobierno por el digno órgano de US, el buen comportamiento de los tripulantes de la "Independencia", pues todos ellos cumplieron con valor su obligación, distinguiéndose el practicante señor Ugarte que no vaciló en sacrificarse, ayudándome a arrojar el torpedo que destruyó la lancha chilena y la nuestra, antes que fuera presa o destruida por los enemigos. También debo recomendar al marinero Pablo Villanueva, pues en momentos de zozobrar la "Independencia" y arrostrando los fuegos enemigos que se hacían sobre nuestras cabezas, porque las lanchas chilenas mucho más altas que la nuestra nos dominaban por completo, ofreció sacrificarse y contribuyó a salvarme la vida.

US. señor se dignará elevar este parte al conocimiento del supremo gobierno, quedándome la satisfacción de haber

hecho por mi parte cuanto he podido para cumplir mis deberes de marino y de ciudadano.

Dios guarde a US. señor

No pudiendo firmar por tener heridas las manos, lo hace a mi ruego mi hermano don Justiniano A. Gálvez.

Por José Gálvez, teniente 2do de la dotación del "Atahualpa",
Justiniano A. Gálvez.

Fuente: Diario "La Patria" del 2 de junio de 1880.
Diario "El Peruano" del 4 de junio de 1880.

4) VERSION DEL OFICIAL CHILENO MANUEL SEÑORET

Callao, 25 de mayo de 1880

Señor comandante en jefe:

Recibida la orden de US. para atacar la lancha peruana que desde el fondeadero se divisaba en las inmediaciones del dique, a las 5 p.m. goberné en su demanda en convoy con la "Guacolda". Tan pronto como el enemigo se apercibió de nuestra proximidad, huyó en dirección a la dársena; y como viera que era imposible alcanzarla, después de contestar con dos tiros de cañón su nutrido fuego de fusilería y ametralladoras sin resultado por la distancia, me replegué hacia la escuadra en compañía de la "Guacolda", sin contestar el fuego que se nos hacía tanto de tierra como de los buques y lanchas enemigas. Con los tiros hechos por la "Janequeo" cedió el pivote del cañón que montaba. Durante la noche por orden superior la "Janaqueo" se mantuvo andando alrededor de los buques al ancla.

A la 1.30 a.m. de hoy se divisó por la proa del "Huáscar", que se encontraba hacia la mediania de la bahía dos bultos al parecer de lanchas enemigas, y a la "Guacolda" que a toda máquina se dirigía a reconocerlos, haciendo al mismo tiempo señal de reunión a la "Janequeo". Di orden de apurar los fuegos y goberné a todo vapor en la misma dirección hasta ponernos al habla con la "Guacolda" y de ahí nos dirigimos en convoy hacia el sur del dique para cortar la retirada del enemigo cuyos humos eran perfectamente visibles y cuyos cascos, en número de tres, dos al norte del dique y uno cerca de la playa, pudimos pronto ver.

Aprovechando el mayor andar de la "Janequeo", me adelanté un poco a la "Guacolda", dirigiéndome a atacar las dos lanchas enemigas que se encontraban juntas, las que huyeron inmediatamente, rompiendo sobre nosotros un vivo fuego de cañón, fusil y ametralladora, que fue contestado con rifle desde la "Janequeo".

La lancha enemiga "Independencia" fue la primera que alcanzamos, colocándonos a sus costados de babor, como a tres metros de distancia, reventándole nuestro torpedo de costado de estribor bajo su popa. Simultáneamente con la explosión de este torpedo, tuvo lugar otro sobre el salón de los fuegos, a estribor de la "Janequeo", cuyas consecuencias fueron fatales para la lancha. Al abordar al enemigo pudo notarse en su popa a un hombre que sostenía en sus manos un objeto de medianas proporciones, lanzándolo luego sobre la "Janequeo". De resulta de esta explosión murieron los dos fogoneros que se encontraban en el salón de los fuegos y éste se vio inmediatamente inundado, pasando pronto el agua a los demás departamentos. Como aún funcionaba la máquina pude dirigirme a unas lanchas que se encontraban fondeadas cerca a cuyo costado se ha ido a pique la "Janequeo" cinco minutos después. Los tripulantes sobrevivientes fueron trasladados a una de las lanchas, dirigiéndose en ella a la chata "Callao", donde tomaron sus botes pequeños para reunirse a la escuadra, mientras tanto la "Guacolda" después de recoger los náufragos de la "Independencia" se batía en retirada contra dos lanchas peruanas, razón por la cual no solicité auxilio.

Según versión de algunos de los prisioneros, se lanzó efectivamente sobre la "Janequeo" un torpedo de 100 libras. Según otros, la explosión del torpedo de la "Janequeo" determinó la de la santabárbara de la "Independencia". En uno u otro caso tenemos que lamentar los resultados.

Acompaño a US una relación nominal de los tripulantes de la "Janequeo" con expresión de los muertos y heridos habidos.

Réstame sólo señor comandante en jefe, manifestar a US el excelente comportamiento de los tripulantes del bote torpedo, tanto durante el combate como durante el naufragio, especialmente el del cirujano 2do. don Francisco Oyarzún, cuya accidental presencia en la lancha fue de gran utilidad.

A última hora, por declaración del comandante de la lancha peruana, se ha sabido que lo que ocasionó la sensible pérdida de la "Janequeo" fue un torpedo de mano lanzado de la "Independencia", como muchos habían creído.

Dios guarde a US
Manuel Señoret

TRIPULACION DE LA LANCHA "JANEQUEO"

Comandante	Teniente primero Manuel Señoret
Aspirante	Oscar Señoret
Cirujano segundo	Francisco Oyarzún
Ingeniero primero	Santiago Wright
Mecánicos	Juan de la C. Márquez y Cleto Ríos
Fogoneros primeros	Manuel Pérez (muerto) y Francisco Peña.
Fogonero segundo	Agustín Canales (muerto)
Timonel	Manuel González
Capitán de altos	Manuel Enríquez
Marinero primero	Joaquín Ponce
Grumete	Guillermo Molina
Soldados	Pastor Reyes, Rafael Navarro y Domingo Suárez, herido de gravedad en la cabeza y el pecho.

MANUEL SEÑORET

Fuente: Colección documental Pascual Ahumada Moreno, Valparaíso, 1885, tomo II, capítulo VIII, número XIV.

5) PARTE DEL DOCTOR SANTIAGO TAVARA

Junio 23 de 1880

Señor Teniente 2do de la Armada
Juez Fiscal en comisión

En contestación a su nota fecha 7 del corriente en la que se sirve Ud. decirme que, nombrado por el Supremo Gobierno para esclarecer la conducta de los tripulantes de nuestra lancha "Independencia" en la noche del 25 de mayo, durante su heroica resistencia contra fuerza mayor chilena, necesita conocer el estado en que se encuentran los que resultaron heridos, llamando mi atención especialmente hacia el jefe de dicha embarcación, el heroico teniente de la armada teniente D. José Gálvez; debo decir a Ud. que el referido señor Gálvez ha sufrido las lesiones siguientes: quemadura de segundo grado en la cara que determinó a la vez una conjuntivitis en ambos ojos y queratitis ulcerosa consecutiva en el izquierdo en el que se notan aún pequeños puntos negros de pólvora incrustada; fractura del tercio interno de la clavícula derecha; quemaduras de segundo y tercer grado en el antebrazo izquierdo y herida contusa en la cara dorsal del carpo de la mano derecha, herida que, desbridada a consecuencia de la inflamación que sobrevino, se complicó después con una erisipela que felizmente ha desaparecido.

El marinero del "Atahualpa" Ramón Caso, tuvo una herida contusa en la región fronto-occipital y quemaduras de primer y segundo grado en la cara. Se asiste en el hospital de Baquíjano y se encuentra ya en convalescencia.

El marinero Francisco Villalva ha perdido el ojo izquierdo, a consecuencia del traumatismo que sufrió en él, y después

de combatidos los síntomas inflamatorios ha vuelto a prestar sus servicios a bordo.

El fogonero del "Rímac" Sebastián Herrera tiene una herida en la córnea del ojo derecho con hernia del iris e iritis consecutiva. Se asiste en Baquíjano y manifiesta mejoría.

Los otros marineros del "Atahualpa" Felipe Castillo y Eduardo Rivera, recibieron ligeras contusiones que no hicieron necesaria su permanencia en el hospital.

Dios guarde a Ud.
Santiago Távara

Fuente: Sumaria averiguación sobre el combate del 25 de mayo de 1880 (Archivo Histórico Militar. CEHMP)

6) CONCLUSION FISCAL

Gervasio Santillana TENIENTE SEGUNDO de la Armada nacional y Juez Fiscal de esta Sumaria.

Vistas las relaciones imparciales y declaraciones que las circunstancias han permitido tomar y que no dejan la menor duda de lo eminente que fue la acción de cuya investigación se me encargó:

Concluyo declarándola Eminentemente Heroica tanto por el comportamiento de los tripulantes de la lancha "Independencia" cuanto por el triunfo material de haber hecho perder al enemigo un elemento de guerra tan importante. Resultado alcanzado por la intrépida y arrojada idea del Teniente Segundo don José Gálvez auxiliado en su realización por el Guardiamarina don Emilio San Martín y el practicante de medicina don Manuel S. Ugarte.

En tal virtud el Teniente Graduado don José Gálvez se ha hecho acreedor a las recompensas que acuerda el Supremo Decreto del 25 de mayo último en la primera parte del artículo tercero. A la tercera del mismo artículo el Guardiamarina Emilio San Martín y practicante de medicina Manuel S. Ugarte y a las que acuerda el artículo once los demás tripulantes con la pensión anexa que acuerda el art. 12 al marinero Pablo Villanueva, salvo mejor parecer.

Callao 28 de junio de 1880

Gervasio Santillana

Fuente: Sumaria averiguación sobre el combate del 25 de mayo de 1880 (Archivo Histórico Militar. CEHMP)

7) PERFIL BIOGRAFICO DE GALVEZ



José Gálvez Moreno, comandante de la lancha "Independencia".

Nació en Tarma el 17 de febrero de 1850 en el hogar de Pedro Gálvez y Angela Moreno y Maíz. Ingresó a la marina en condición de guardiamarina el 6 de julio de 1865. En noviembre de ese año fue destinado a la "Apurímac" y por tal razón participó en el combate de Abtao contra las naves españolas. El 16 de abril del año siguiente se le dió el grado de alférez.

Por razones personales dejó la marina y viajó al extranjero, pero el 12 de octubre de 1870 se presentó en el ministerio casi recién llegado de Estados Unidos para solicitar su reincorporación.

El 29 de noviembre de ese año Gálvez fue destinado a la Escuela Naval y en diciembre fue dado de alta. El 7 de junio de 1871 pasó a la corbeta "Unión" y el 7 de febrero de 1872 se le concedió el grado de teniente segundo graduado. En octubre fue nombrado en comisión para integrar el grupo de oficiales que fueron enviados a Inglaterra para vigilar la construcción de las cañoneras. A fines de diciembre de 1873 se le concedió licencia.

El 18 de diciembre de 1879, cuando integraba la dotación del monitor "Atahualpa", fue llamado para acompañar al presidente Mariano Ignacio Prado en su viaje a Europa para la adquisición de armamento con qué sostener la guerra. Con ellos viajaron Celso Zuleta y Jorge de Tezanos Pinto, el primero oficial del ejército. La evolución política contraria al mandatario obligó a Gálvez a regresar al cabo de dos meses y se reembarcó en el "Atahualpa", al ancla en el Callao, por orden del 14 de marzo de 1880, en el puesto que había ocupado el teniente primero Luciano E. Arana.

Al quedar seriamente herido a causa del combate del Callao el 25 de mayo de 1880 fue hecho prisionero por los chilenos, quienes lo trataron bien y negociaron su canje.

El almirante Galvarino Riveros envió la siguiente nota al prefecto del Callao don Pedro José Saavedra:

A bordo del blindado "Blanco Encalada"

Rada del Callao, mayo 26 de 1880

Señor:

En el ataque de lanchas que tuvo lugar en las primeras horas de ayer, cayó entre otros, prisionero y herido, el teniente de la marina del Perú don José Gálvez.

Aunque los médicos que lo atienden aseguran que su curación no será larga ni difícil, la clase de heridas del prisionero, aunque no de peligro, son harto dolorosas y exigen cuidados de familia.

Deseando aliviar la situación del herido, estoy dispuesto a entregarlo a la autoridad peruana, a condición de que este oficial se considere canjeable durante esta guerra, si se presenta el caso de poder efectuar ese canje.

Si se acepta mi proposición, puede V.S. enviar a bordo de esta nave una embarcación para el transporte a tierra del herido.

Dios guarde a V.S.
Galvarino Riveros

La respuesta del prefecto fue formulada el mismo día en los siguientes términos:

Prefectura y Comandancia Gral. de Armas

Callao, mayo 26 de 1880

Señor:

Ha sido puesta en mis manos la nota en que V.S. me manifiesta, que deseando aliviar la situación del teniente de la marina peruana don José Gálvez, herido en el ataque de lanchas que tuvo lugar en las primeras horas de ayer y prisionero hoy a bordo de esa nave, ofrece V.S. espontáneamente entregarlo a la autoridad peruana, a condición de que este oficial se considere canjeable durante esta guerra, si se presenta el caso de poder efectuar este canje.

En contestación, puedo decir a V.S. autorizado por mi gobierno, que queda aceptada la condición propuesta por V.S., y que, en tal virtud, se acercará al costado de esa nave una embarcación de la escuadra con el objeto de recibir al herido y conducirlo hasta este puerto.

Dios guarde a V.S.
Pedro J. Saavedra

Aceptada la propuesta del almirante chileno, fue destinada una embarcación a vapor para traerlo. Se encontraban en ella el capitán de fragata Pedro Gárezon, por entonces segundo comandante del transporte "Oroya" y sobreviviente de Angamos; el capitán de fragata Honorato González Tizón, segundo jefe del monitor "Atahualpa"; el mayor Federico Selaya y el teniente Carlos Saavedra.

La presencia de Gálvez en Lima fue destacada por los diarios.

"El Nacional" comentó que el marino tenía" la cara y las manos con quemaduras de segundo grado, según informes de los facultativos". Señalaba igualmente: "No ha podido abrir los ojos, desde el momento de la explosión del torpedo que le causó las heridas; tiene irritados esos órganos". Una herida en la mano derecha "que puede comprometer el hueso" y la clavícula derecha rota, constituían la máxima preocupación de los médicos, aunque no comprometían la vida de Gálvez. Lo asistieron los doctores Tomás Moreno y Maíz, Ismael Vélez, Adán Melgar, Francisco Chaganaquí y Ricardo Quiroga.

Al producirse la ocupación de Lima en enero de 1881 Gálvez se fue a la sierra. Se integró al Ejército del Centro del entonces general Andrés Avelino Cáceres. En esta campaña también ganó prestigio. Antes había colaborado en el gobierno efímero de Francisco García Calderón como ayudante del ministerio de Guerra y Marina, cargo que asumió el 23 de marzo de 1881.

Combatió más tarde al ejército del general Miguel Iglesias y el 25 de noviembre de 1885, con once hombres, tomó por asalto la estación del ferrocarril de Chicla, capturó una locomotora con diez vagones llenos de municiones, armas y comestibles y los puso a órdenes del jefe de la breña. La captura de Chicla significó para Iglesias su definitiva caída, pues Cáceres entró a Lima con tropas frescas y derrotó al gobernante provisorio que había suscrito el Tratado de Ancón.

Con el tiempo Gálvez fue diputado por la provincia de Hualgayoc. Y más tarde sub-prefecto de Lima, puesto que renunció el 16 de marzo de 1894 mediante una nota dirigida al prefecto.

El 29 de marzo de ese año dejó de existir.

8) PERFIL BIOGRAFICO DE MANUEL UGARTE



Manuel Ugarte Moscoso, compañero de Gálvez y San Martín a bordo de la "Independencia"

Natural de Arequipa, donde había nacido el 25 de febrero de 1851, fueron sus padres Manuel María Ugarte y Menaut y Dolores Moscoso Briceño. Tuvo al parecer una tranquila y apacible niñez. Perdió a su progenitora en 1862.

Quienes lo conocieron lo recordaban como "rubio, ojizarco, de vigorosa constitución". Realizó su instrucción en el Colegio de la Libertad y una vez terminados sus estudios inició prácticas de farmacia en una botica local y más tarde, en Lima, las

continuó en la de Seckel y Grec, muy acreditadas entonces. Después se matriculó en la Universidad de San Marcos para cursar la profesión de médico.

Durante la epidemia de fiebre amarilla que se presentó en Huacho en 1867, por decisión del director de la Beneficencia Pública de Lima, ante quien acudió para ofrecer sus servicios, formó parte del equipo de trabajo que viajó a esa zona. Tenía el cargo de administrador del botiquín. Una de sus biógrafos, Héctor Ugarte Chamorro, dice que atacado de fiebres estuvo a punto de morir y que salvó milagrosamente. También prestó su generosa colaboración en agosto de 1868 en su tierra natal, cuando, a causa de un terremoto, hubo que viajar con la Comisión Auxiliadora que se había formado presidida por monseñor Pedro José Tordoya y de la que formaba parte también Luciano Benjamín Cisneros. Poco después, en 1871, se hizo socio de la compañía de bomberos "Lima" No. 1, en la que se desempeñaría como teniente de escalas.

Al declararse la guerra de 1879, los estudiantes de medicina se agruparon en el Club Fernandino que integraron Tomás David Ugalde, Juan Avendaño y Manuel Alfredo Gall. Practicantes y estudiantes fueron asignados a las unidades de la escuadra. A Manuel Ugarte le tocó prestar su concurso en la fragata "Independencia", que comandaba el capitán de navío Juan Guillermo More. Participa con él en el combate de Punta Gruesa el 21 de mayo de 1879 donde naufragó y, por su enérgica actuación (fue uno de los últimos en abandonar el buque), "conquistó la reputación de valiente". Uno de los heridos en esa jornada fue, precisamente, Ugarte. Una bala estuvo a punto de quitarle la vida. Con los doctores Enrique C. Basadre e Ignacio Dianderas, auxilió a los heridos "con el mayor esmero y acierto".

Pasó a la corbeta "Unión". Era el mes de julio del primer

año de la guerra. Comandante de la nave es Aurelio García y García. Está, pues en la captura de la "Adelaida Rojas", atiborrada de buen carbón chileno; del bergantón "Saucy Jack", que, desde Taltal, navegaba cargado de cobre con rumbo a Antofagasta; y de la barca "Adriana Lucía", que cae en Chañaral repleta del mismo metal.

También estuvo presente en la captura del transporte "Rímac" el 23 de julio de 1879, a la altura del Morro de Jara. Una de las prendas más valiosas de ese buque es su pabellón, que jefes, oficiales y tripulantes entregan al jefe del estado, general Marino Ignacio Prado en el puerto de Arica. Lo fueron igualmente las banderas del transporte que Ugarte logró reunir en un gran atado y llevárselas a su buque.

Ugarte tiene la ocasión de viajar al Estrecho de Magallanes cuando la "Unión" enfila su proa hacia ese lejano lugar en busca del vapor alemán "Gleneleg" que, según informes, viajaba desde Europa con armas para Chile. Estuvo, finalmente, en Angamos. Como a todos sus compañeros le dolió mucho no poder intervenir en el combate, pero era necesario salvar la nave y no sacrificarla ante la poderosa escuadra enemiga.

En marzo de 1880 Ugarte solicita su baja con el propósito de continuar sus estudios de medicina. Acceden a su solicitud y queda libre en plaza. A causa del bloqueo del Callao se presenta al "Atahualpa" para ofrecer sus servicios. El 7 de mayo es aceptado "para que sirva de auxiliar al cirujano que no puede desempeñar cumplidamente sus deberes por el mal estado de salud".

Ugarte, que había solicitado permiso al supremo gobierno para estudiar tuerce, sin quererlo, el rumbo de su destino. A bordo de la lancha "Independencia" encontrará la muerte el 25 de mayo.

Su cadáver será hallado el día 29 en la zona correspondiente a la hacienda Bocanegra. En "El Nacional" del 31 de mayo se comentó que estaba desfigurado por las heridas y la descomposición. Se dudaba si correspondía a Ugarte o al guardiamarina San Martín, pero esta duda pudo ser despejada porque "en uno de los pliegues del calzoncillo se encontraron las iniciales M.U. perfectamente impresas en tinta negra".

Fue trasladado al cuartel de la bomba "Chalaca" y posteriormente a Lima.

9) NOTAS BIOGRAFICAS

Referentes a los tripulantes que se embarcaron espontáneamente en la lancha "Independencia" en la noche del 24 de mayo.

Timonel de combate Andrés Gouden, natural de Francia, hijo de Alfredo y de María, de 21 años, soltero. Embarcó voluntario el 13 de junio de 1879. Falleció el 25 de mayo de 1880.

Marinero Maximiliano Mondragón, natural de Paita, hijo de Baltasar y Manuela, de 18 años, soltero. Trasbordado de la fragata "Apurímac" como ayudante de condestable por orden suprema el 21 de marzo de 1879. Pasó a la de marinero por haberse suprimido esa plaza el 15 de mayo de 1880. Cayó prisionero el 25 de mayo de 1880.

Marinero Eleuterio Medina, natural de Ica, de 16 años, soltero, hijo de José y Leandra. Embarcó voluntariamente el 12 de setiembre de 1876. Cayó prisionero el 25 de mayo de 1880.

Marinero Pablo Villanueva, natural de Lima, hijo de Pablo y Manuela, de 25 años, soltero. Embarcó voluntario el 15 de abril de 1879. Cayó prisionero el 25 de mayo de 1880.

Cuarto maquinista Pedro Falcón, fue embarcado en el "Rímac" por orden de la Comandancia General el 5 de enero de 1880. Estuvo antes en la cañonera "Pilcomayo".

José A. Grandall, practicante de máquinas, destinado al "Rímac" el 12 de enero de 1880 por disposición superior.

Fogonero Diego Martínez, embarcado voluntariamente en Arica el 27 de julio de 1879.

Fogonero Sebastián Herrera, 23 años de edad, peruano, soltero, católico. Procedente del "Rímac". Herido.

Cabo de mar John Mc. Donald, 33 años, norteamericano, soltero, católico. Procedente del "Atahualpa".

Marinero Felipe Castillo, 20 años, peruano, soltero, católico. Procedente del "Atahualpa". Ocupación a bordo de la lancha "Independencia": pasar paquetes y proyectiles.

Marinero Eduardo Rivera, 19 años, peruano, soltero, católico. Procedente del "Atahualpa". Ocupación a bordo de la lancha "Independencia": soldado.

Marinero Francisco Villalva, 19 años, peruano, soltero, católico. Procedente del "Atahualpa". Guarnición de la lancha.

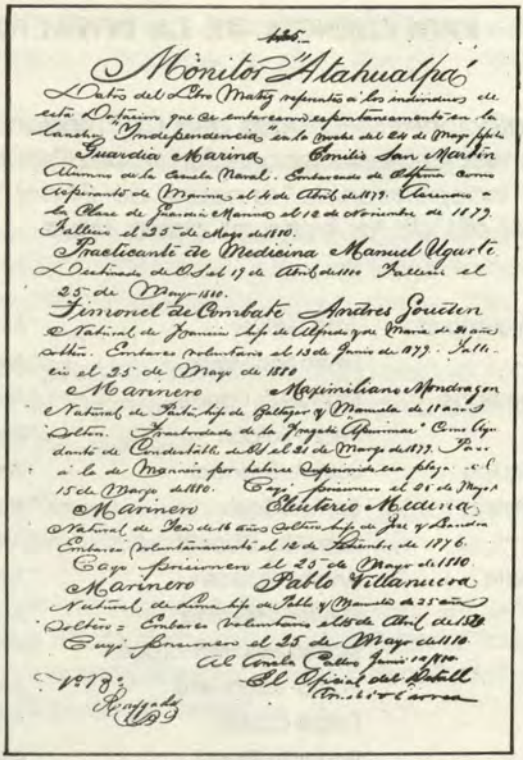
Ayudante de cámara Ramón Caso, 24 años, peruano, soltero, católico. Ocupación a bordo de la lancha "Independencia": servidor de la ametralladora. Procedente del "Atahualpa". Herido y asistido en el hospital.

Fuente: Sumaria Averiguación sobre el Combate del 25 de mayo de 1880. (Archivo Histórico Militar. CEHMP)

10) PROCEDENCIA DE LA DOTACION

De las relaciones solicitadas a la Comandancia General e investigaciones practicadas por el Señor Juez Fiscal: el personal de la lancha "Independencia" la noche del 24 del mes pasado y su estado el día de la fecha es como sigue:

Teniente segundo graduado	José Gálvez	"Atahualpa"
Guardiamarina	Emilio San Martín	"Atahualpa"
Practicante de medicina	Manuel S. Ugarte	"Atahualpa"
Cuarto ingeniero	Pedro Falcón	"Rímac"
Ayudante de máquina	José A. Grandal	"Rímac"
Ayudante de cámara	Ramón Caso	"Atahualpa"
Cabo de mar	John Mc. Donald	"Atahualpa"
Timonel de combate	Andrés Gouden	"Atahualpa"
Marinero	Eleuterio Medina	"Atahualpa"
Marinero	Maximiliano Mondragón	"Atahualpa"
Marinero	Pablo Villanueva	"Atahualpa"
Marinero	Felipe Castillo	"Atahualpa"
Marinero	Eduardo Rivera	"Atahualpa"
Marinero	Francisco Villalva	"Atahualpa"
Fogonero	Diego Martínez	"Rímac"
Fogonero	Sebastián Herrera	"Rímac"



Monitor "Atahualpa"

Datos del Libro Matriz respectivo a los individuos de esta Dotación que se embarcaron sepultamiento en la Lancha "Independencia" en la noche del 24 de Mayo [illegible]

Guardia Marina Emilio San Martín
Alumno de la Escuela Naval. Embarcado de Aspirante Guardia Marina al 4 de Abril de 1879. Ascendido a la Clase de Guardia Marina el 12 de Noviembre de 1879. Fallecio el 25 de Mayo de 1880.

Practicante de Medicina Manuel Ugarte
Destinado de Cirujano el 17 de Abril de 1880. Fallecio el 25 de Mayo 1880.

Timonel de Combate Andres Soueden
Natural de Joanina hijo de Alfredo y de Maria de Mayo soltero. Embarco voluntario el 13 de Junio de 1879. Fallecio el 25 de Mayo de 1880

Marinero Maximiliano Mendrazon
Natural de Patis hijo de Baltazar y Manuela de 11 años soltero. Embarcado de la Fragata Apurimac. Como Ayudante de Condestable de Rl el 25 de Marzo de 1879. Pasado a la de Marinero por haberse suprimido esa plaza el 15 de Marzo de 1880. Cayo prisionero el 25 de Mayo

Marinero Eleuterio Medina
Natural de Peru de 16 años soltero hijo de Jose y Bandera Embarco voluntariamente el 12 de Setiembre de 1876. Cayo prisionero el 25 de Mayo de 1880.

Marinero Pablo Villanueva
Natural de Lima hijo de Pablo y Manuela de 25 años Soltero. Embarco voluntario el 15 de Abril de 1879. Cayo prisionero el 25 de Mayo de 1880.

Al Comandante Gefe Junio 10 1880

El Oficial del Detall
Manuel Correa

1879
Rafael

Dotación del monitor "Atahualpa". Obsérvense los informes sobre Emilio San Martín

EN EL DEPARTAMENTO

Teniendo segundo	D. José Gálvez	Herido asistido en su casa
Mayordomo	Ramón Caso	Herido asistido en el hospital
Fogonero	Sebastián Herrera	Herido asistido en el hospital
Cabo de mar	John Mc. Donald	Prestando servicios en el "Atahualpa"
Marinero	Felipe Castillo	Prestando servicios en el "Atahualpa"
Marinero	Eduardo Rivera	Prestando servicios en el "Atahualpa"
Marinero	Francisco Villanueva	Herido asistido en el hospital.

Firma ilegible.

11) MONITOR "ATAHUALPA"

Relación nominal de los oficiales y demás individuos que fueron en comisión en la lancha "Independencia".

Teniente 2do grad.	D. José Gálvez
Guardiamarina	D. Emilio San Martín
Practicante de medicina	D. Manuel Ugarte
Mayordomo de 2a. cámara	D. Ramón Caso
Cabo de mar	John Mc. Donald
Timonel de combate	Andrés Gouden
Marinero	Eleuterio Medina
Marinero	Maximiliano Mondragón
Marinero	Pablo Villanueva
Marinero	Francisco Villanueva
Marinero	Felipe Castillo
Marinero	Eduardo Rivera

Han regresado a bordo

Cabo de mar	John Mc. Donald
Marinero	Felipe Castillo
Marinero	Eduardo Rivera

Al ancla, Callao mayo 25 1880

El oficial del detall
*Arn*aldo Larrea

V.B.

Raygada

12) TRANSPORTE "RIMAC"

Relación de los individuos de este buque que estuvieron de dotación en la lancha "Independencia" la noche de ayer

Cuarto Ingeniero	D. Pedro Falcón
Ayudante de máquina	D. José A. Grandall
Fogonero	D. Diego Martínez
Id.	D. Sebastián Herrera

Al ancla, Callao mayo 25 de 1880

El oficial de detall
Estanislao Araujo

13) PRISIONEROS DE LA ESCUADRA ENEMIGA

Cuarto Ingeniero	D. Pedro Falcón
Ayudante de máquina	D. José A. Grandall
Marinero	D. Eleuterio Medina
Marinero	D. Maximiliano Mondragón
Marinero	D. Pablo Villanueva
Fogonero	Diego Martínez

MUERTOS

Guardiamarina	D. Emilio San Martín
Practicante de Medicina	D. Manuel S. Ugarte
Timonel de combate	D. Andrés Gouden

Callao, Junio 7 de 1880

Santillana
José A. Morante

14) ARMAMENTO DEL MONITOR "ATAHUALPA"

Relación del armamento perteneciente al expresado que fue embarcado en la lancha "Independencia" la noche del 24 de mayo pasado.

7	Siete carabinas Henry
350	Trescientas cincuenta cápsulas para id.
4	Cuatro rifles Remigton calibre 50
200	Doscientas cápsulas para id.
11	Once cananas
4	Cuatro bayonetas sables
1	Un revólver con funda y canana
50	Cincuenta cápsulas para id.

Al ancla, Callao junio 14/880

El oficial del detall
Arnaldo Larrea Raygada

V.B.

Raygada

15) PRISIONEROS A BORDO DEL "BLANCO ENCALADA"

Quedando en el "Blanco Encalada" prisioneros de la lancha "Independencia"

Aprendiz mecánico	José Granda
id. id.	Pedro Falcón
Marinero	Eleuterio Medina
id.	Maximiliano Mondragón
id.	Pablo Villanueva
Fogonero	Diego Martínez

Callao, junio 7 de 1880

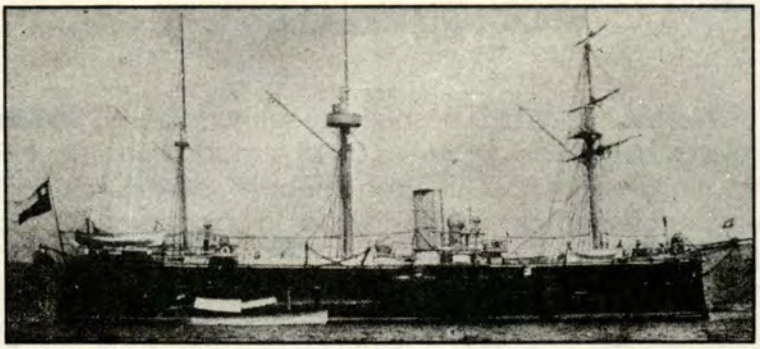
P. Rodríguez Salazar
Secretario

16) TRIPULACION DE LA LANCHA "JANEQUEO"

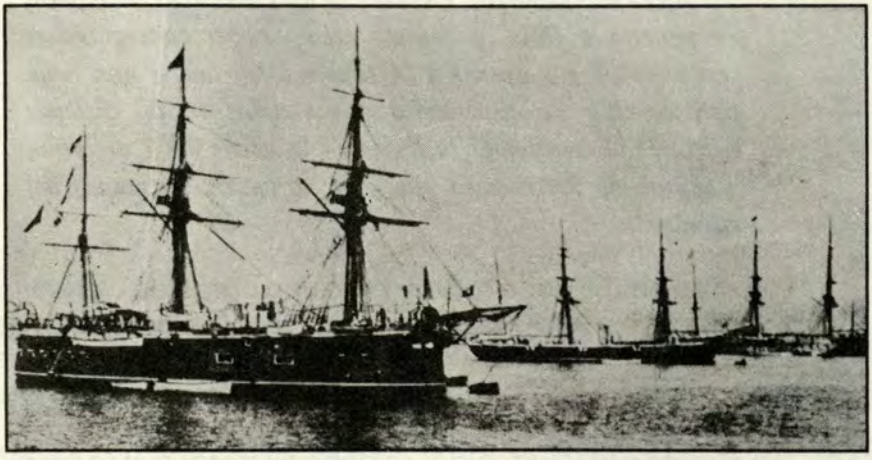
Comandante	Teniente primero Manuel Señoret
Aspirante	Oscar Señoret
Cirujano segundo	Francisco Oyarzún
Ingeniero primero	Santiago Wright
Mecánicos	Juan de la C. Márquez y Cleto Ríos
Fogonero primero	Manuel Pérez (muerto) y Francisco Peña
Fogonero segundo	Agustín Canales (muerto)
Timonel	Manuel Gonzáles
Capitán de altos	Manuel Enríquez
Marinero primero	Joaquín Ponce
Grumete	Guillermo Molina
Soldados	Pastor Reyes, Rafael Navarro y Domingo Suárez, herido de gravedad en la cabeza y el pecho

Manuel Señoret

Fuente: Colección documental Pascual Ahumada Moreno, Valparaíso, 1885, tomo II, Capítulo VIII, número XIV.



Blindado "Blanco Encalada"



Blindado "Blanco Encalada" en primer plano. Se ve, también, así la corbeta inglesa "Champion", al blindado inglés "Cealus" y a la corbeta americana "Lackawana", según el álbum del chileno Bisama Cuevas

17) EPILOGO

Al paso de los días después de ser hundida la "Janaqueo" en el mar del Callao, los buzos de la Armada Peruana lograron reflotarla, dirigidos por Guillermo Checkley, pero cuando faltaba poco para ser remolcada los chilenos la capturaron y la hicieron volar.

Diego Barros Arana, en su *Historia de la Guerra del Pacífico* (Santiago, 1880) dice lo siguiente:

> *"Por un momento los marinos peruanos se lisonjearon con la esperanza de salvar la lancha chilena que se había ido a pique en este combate. Durante 14 días sus buzos trabajaron en ponerla a flote, y cuando creían haber conseguido el resultado de sus afanes y la tenían amarrada a una boya para concluir de suspenderla al día siguiente, los chilenos entrando al interior de la bahía en la noche del 7 de junio, acabaron de destrozarla para que no cayera en manos del enemigo".*

Un buzo bajó a doce brazas, puso una carga de cien libras de dinamita y mediante cables eléctricos la hizo volar. Se encontraba muy cerca de la playa. Algo, sin embargo, se consiguió: el cañón, que fue trasladado a la factoría de Bellavista.

En cuanto a la "Guacolda" se debe expresar que se perdió el 5 de abril de 1881 en un temporal al norte de las islas de Chincha, "a nueve millas del norte de San Gallán, faltando bitas y cubierta de la lancha", según comunicado del almirante Galvarino Riveros, jefe de la escuadra bloqueadora del Callao al ministro de Guerra y Marina.

FUENTES DE INFORMACION

DOCUMENTOS

Escuela Naval y Preparatoria. Comisión General de Marina. 1876 - 1879. (A.H.M.)

Corbeta "Unión". Diario de bitácora. Callao, 1880. (A.H.M)

Monitor "Atahualpa". Comandancia General de Marina. Callao 1880. (A.H.M.).

Libro Copiador N. 713, folio 74. (A.H.M)

Libro Copiador N. 881, folio 200. (A.H.M)

Expediente personal de Emilio San Martín. (A.H.M)

Sumaria averiguación sobre el combate del 25 de mayo de 1880 (A.H. Militar). CEHMP.

BIBLIOGRAFIA

AHUMADA MORENO, Pascual. Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia. Tomo II, Valparaíso, 1885.

BARROS ARANA, Diego: *Historia de la Guerra del Pacífico*. Santiago, 1880.

BROMLEY, Juan y **BARBAGELATA**, José. Evolución urbana de la ciudad de Lima, Lima, 1945.

CAIVANO, Tomás. Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia. Callao, 1976. Museo Naval del Perú.

GAMARRA HERNANDEZ, Aurelio. Datos históricos acerca de los establecimientos de segunda enseñanza. Lima, 1919.

Investigación acerca de la venta hecha por el gobierno de los Estados Unidos de los monitores "Oneoto" y "Catawa". Lima, 1869.

LEUBEL, Alfredo G. El Perú en 1860 o sea Anuario Nacional. Lima, 1861.

MARCKHAM, Clemente. La Guerra entre Perú y Chile. Londres, 1883.

MELO, Rosendo. Historia de la Marina del Perú. Lima, 1911.

El Callao: Monografía Histórico - Geográfica. Lima, 1900, Tomo Tercero.

PAZ SOLDAN, Marino Felipe. Diccionario geográfico - Estadísticos del Perú. Lima, 1877.

PAZ SOLDAN, Mateo. Geografía del Perú. París, 1862.

RAIMONDI, Antonio. El Perú. Tomo II, Lima, 1879

STORAGE, Pedro Luis. Diario personal - 878-1880. A bordo de la corbeta "Unión". (Publicado en 1971 con el título Un marino en la guerra de 1879. Lima, 1971.

UGARTE CHAMORRO, Héctor. Manuel S. Ugarte. Lima, 1966.

Memoria del Ramo de Guerra y Marina de 1860.

Memoria del Ramo de Marina que presenta a la legislatura de 1874 el Ministro de Guerra y Marina. Lima, 1874.

DIARIOS

La "Patria" mayo/junio 1880

El "Nacional" mayo/junio 1880

El "Peruano" mayo/junio 1880

Impresión:
P/D Impresiones s. r. l.
Jr. Carhuaz 1307, Breña
Telefax: 314989

