

GRAU:
BIOGRAFIA LIRICA

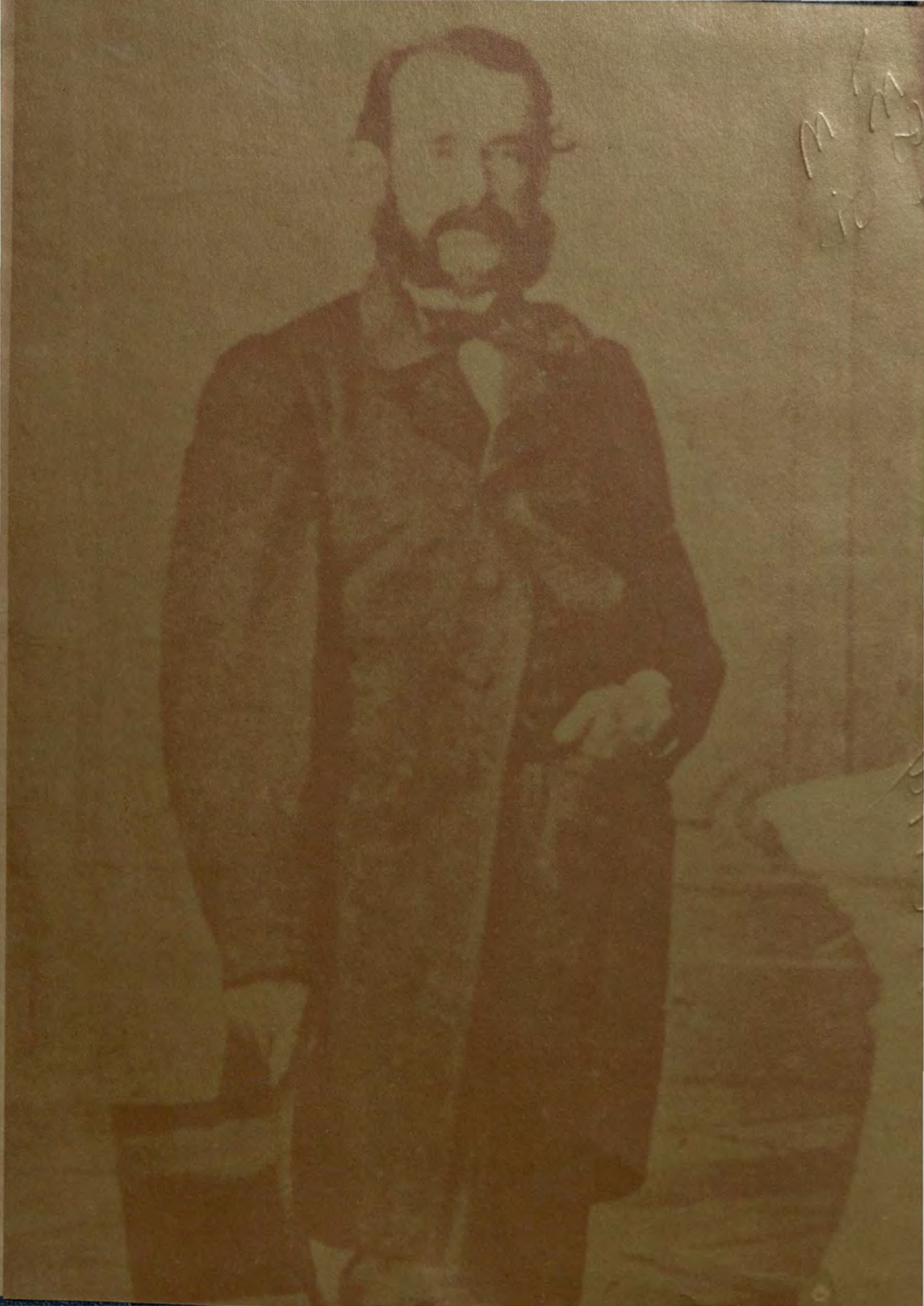
FERNANDO ROMERO PINTADO

385
Gf. 3

Alejandro

GRAU:

BIOGRAFIA LIRICA



GRAU:

BIOGRAFIA LIRICA

Dr. FERNANDO ROMERO PINTADO
Capitán de fragata (r)

GRAU:

BIOGRAFIA LIRICA

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS
MINISTERIO DE MARINA — LIMA, 1984

© 1984 Fernando Romero Pintado

Edición publicada por la
Dirección General de Intereses Marítimos
Ministerio de Marina. Lima, Perú.



Ministerio de Marina

PROEMIO

"Grau: biografía lírica", es el título de la obra que pertenece al Comandante Fernando Romero Pintado y con la cual el distinguido historiador y literato rinde homenaje a Miguel Grau en el significativo año en que conmemoramos el ciento cincuenta aniversario de su natalicio. El libro tiene antecedente en el ensayo "Grau el marino epónimo del Perú" que el joven oficial y novel escritor Romero, leyera a los escolares de Ilo al recordar la patria al Gran Almirante en el centenario de su advenimiento, un 27 de julio de 1934.

Transcurridas cinco décadas desde aquel episodio, atisbo temprano de fructuosas inquietudes, recibimos como un mensaje de los tiempos el siempre fresco relato, enriquecido con nuevos aportes, producto de decantado oficio y profunda investigación.

Así, trasponemos el umbral del Capítulo I, "San Miguel de Piura", que en 1984, como antes en 1934, se inicia descriptivo con: "Caricia de vegetación en medio del arenal reverberante, se encuentra la campiña y la ciudad de Piura", y aquí en esta primera frase nos damos con una palabra que no tuvo en la alocución de Ilo, "campiña", vocablo anunciador de muchas nuevas palabras, frases y conceptos que luego aparecerán,

caudalosos, a lo largo de esta biografía para engarzar nota a nota una composición de notables alcances.

Continúan los siguientes capítulos manteniendo la nominación que recibieron originalmente, así a "San Miguel de Piura", siguen "El Hogar", "Infancia", "Niñez", "Adolescencia", "Hombradía" y "Madurez" desarrollados ahora con mayor hondura y musicalidad, abordando esta vez cinco nuevos capítulos, aspectos fundamentales en el periplo grauista: "El amenazante corvo", "El Jefe", "El Político", "El Comandante General de la Marina", "El Héroe". En la conclusión, retoma la obra su orden de los orígenes para terminar con la apoteosis de "La Gloria": "En su camarote, la imagen de Santa Rosa de Lima a la que Grau solía rezar también estaba cubierta de sangre. Podía verse sobre ella cinco perforaciones de bala".

Afirma el autor que él inició su relato "Grau el marino epónimo del Perú", diciendo a aquellos niños moqueguanos que "les iba a referir un cuento de naves y combates en el mar, y de un hombre bueno que se sacrificó para dejarnos una patria limpia".

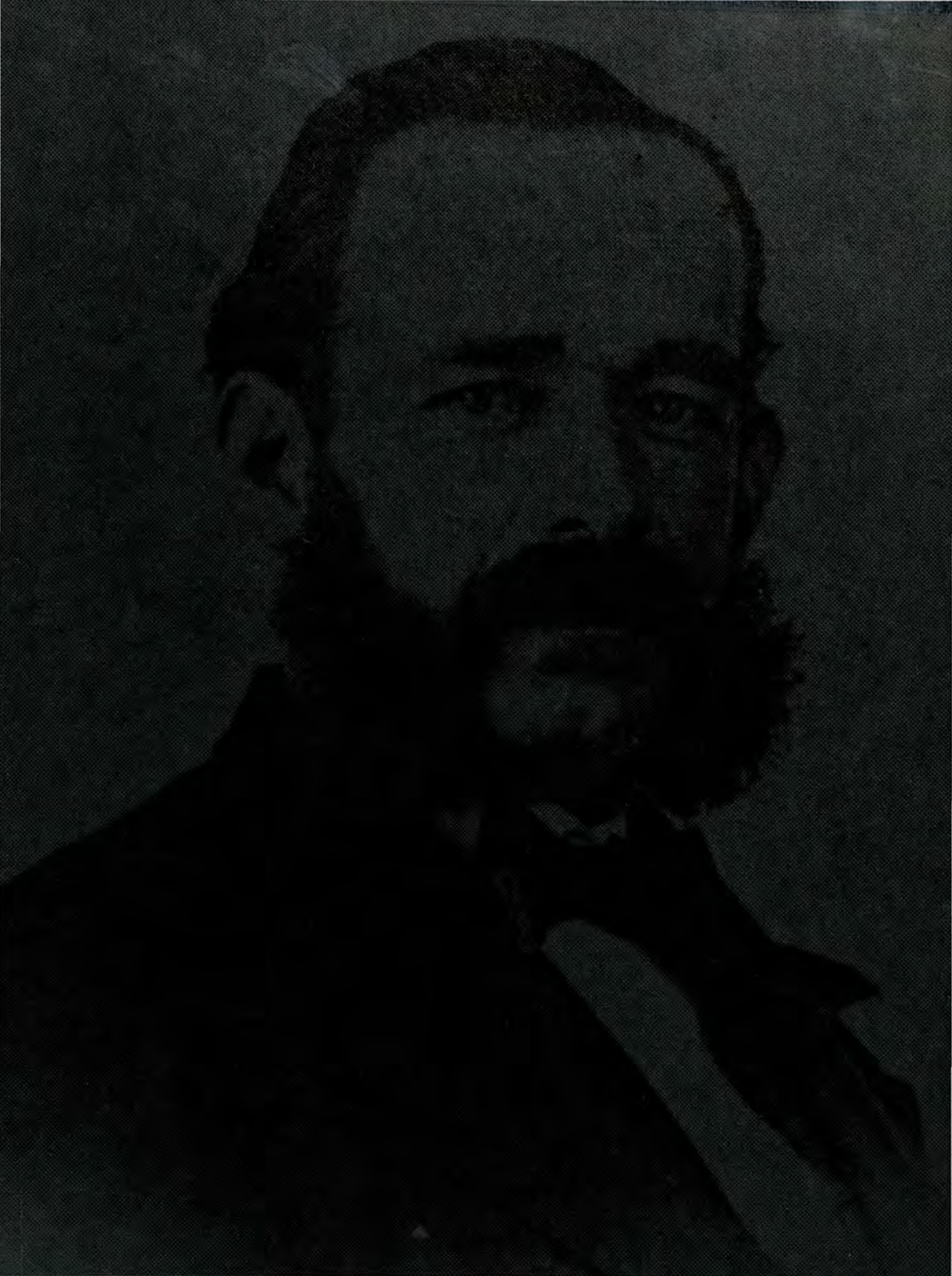
Son palabras que permiten vislumbrar a quien seis años después de sus cuentos de "Mar y playa" ha de volcar acaeceres de a bordo con pulsaciones de fina sensibilidad, "Mar amiga, verde y femenina, que se parte en blanco ante la proa y que fosforece en la estela. Nave que se mece como una cuna para traer ensueños infantiles, o como una hamaca para suavizar rigores solares. Cordaje que silba, cruje y se estira. Petróleo que explosiona en los cilindros. Cigüeñales que marchan con paso de ganso. Eje que gira sin descanso. Hélice que alborota el agua".

caudalosos, a lo largo de esta biografía para engarzar nota a nota una composición de notables alcances.

Continúan los siguientes capítulos manteniendo la nominación que recibieron originalmente, así a "San Miguel de Piura", siguen "El Hogar", "Infancia", "Niñez", "Adolescencia", "Hombradía" y "Madurez" desarrollados ahora con mayor hondura y musicalidad, abordando esta vez cinco nuevos capítulos, aspectos fundamentales en el periplo grauista: "El amenazante corvo", "El Jefe", "El Político", "El Comandante General de la Marina", "El Héroe". En la conclusión, retoma la obra su orden de los orígenes para terminar con la apoteosis de "La Gloria": "En su camarote, la imagen de Santa Rosa de Lima a la que Grau solía rezar también estaba cubierta de sangre. Podía verse sobre ella cinco perforaciones de bala".

Afirma el autor que él inició su relato "Grau el marino epónimo del Perú", diciendo a aquellos niños moqueguanos que "les iba a referir un cuento de naves y combates en el mar, y de un hombre bueno que se sacrificó para dejarnos una patria limpia".

Son palabras que permiten vislumbrar a quien seis años después de sus cuentos de "Mar y playa" ha de volcar acaeceres de a bordo con pulsaciones de fina sensibilidad, "Mar amiga, verde y femenina, que se parte en blanco ante la proa y que fosforece en la estela. Nave que se mece como una cuna para traer ensueños infantiles, o como una hamaca para suavizar rigores solares. Cordaje que silba, cruje y se estira. Petróleo que explosiona en los cilindros. Cigüeñales que marchan con paso de ganso. Eje que gira sin descanso. Hélice que alborota el agua".



INTROITO





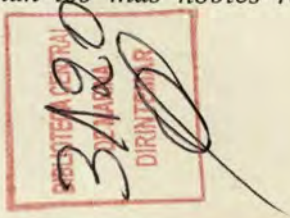
BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 923.5385/R81
Nro. Inv.: 6831 ej 3
Fecha 11 a 19

EL 27 de julio de 1934, fecha significativa por cerrar el lapso secular que transcurrió desde el nacimiento de Miguel Grau, presenté ante los escolares del puerto de Ilo una interpretación de lo que había sido la existencia del héroe de Angamos. Era yo por entonces un joven oficial y mi auditorio se componía de niños no mayores de quince años. Inicié mi peroración diciéndoles que les iba a referir un cuento de naves y combates en el mar, y de un hombre bueno que se sacrificó para dejarnos una patria limpia de la vergüenza de su época. Era una narración sencilla y breve, no pronunciada por un moralista sino por un marino lleno de amorosa admiración por la memoria de otro que fue sobresaliente. La expresión de ese sentimiento, sin duda alguna, tuvo tal resonancia patriótica que determinó que ese ensayo ("Grau: el marino epónimo del Perú") fuera de inmediato editado por el Ministerio de Educación y repartido por entonces en los colegios, y que luego se reprodujera varias veces en antologías, revistas y diarios: la sencilla presentación de Grau como ser humano encontró en el corazón peruano cabida más cálida que biografías eruditas, precisas y certeras que casi podrían ser consideradas como perfectas.

Durante los últimos diez años varias personas que han merecido siempre mi alto aprecio, y entre ellas destacó mi admirado historiador Jorge Basadre, me han instado a ampliar la biografía de Grau. Hasta hoy me he negado porque siempre creí (y así se lo escribí a Jorge) que "Grau merece un Basadre". Su muerte reciente y lamentada hace que esto ya no sea posible y, por otra parte, se encuentra inmediata la conmemoración del sesquicentenario del nacimiento del Héroe. De allí que me haya decidido a intentar esa tarea, que tomo como una obligatoria misión de finalidades precisas pero que quizás resulta hoy superior a mis fuerzas. Debo preservar una parte de mi texto original, e intacta la espiritualidad de la narración a los escolares, es decir, ha de aparecer incólume la expresión del cariñoso respeto que como marino abrigo por la memoria de Grau. Me he obligado, también, a acentuar ciertos tonos que débilmente aparecían en mi trabajo, para presentar al Almirante como la víctima que fue de una coyuntura socioeconómica cuyos matices no deben ocultarse, pues hay acontecimientos que han de exponerse descaradamente a fin de que sus características no se repitan si se quiere sinceramente agradecer sus sacrificios a quienes se ofrecieron en patriótico holocausto. Rechazo el silencio que torpemente se ha hecho en la mayor parte de sus biografías de algo que lo enaltece: la demostración de heroísmo que dio ya en su adolescencia y juventud mediante la manera ejemplar en que superó ciertas dificultades familiares.

Así, también, no acepto el abuso de ditirambos a que suele acudirse cuando se escribe sobre Grau con patriotería barata en que asoma el peligro de ridiculizar al Héroe, y que no permite mirarlo como ser humano y en el entorno en que le tocó vivir, con lo que se difuminan los más nobles rasgos de su



recia figura. Intento divorciarme de ciertos ensayos sobre su vida, limpiando el mío de los endiosamientos en que otros abundan cada día más. Deseo hacer un enjuiciamiento sereno, a base de importantes documentos que se guardan en nuestro Archivo Histórico de la Marina, de la actuación política del Héroe, especialmente en lo que concierne a su rotundo rechazo de ese luctuoso y aluvial desborde militarista que fue la revolución de los Gutiérrez; y también quiero discurrir sobre lo que atañe al franco y decidido apoyo que Grau prestó al primigenio Partido Civil, hasta la muerte de Manuel Pardo. En suma quiero mostrarlo con su humanismo heroico, esto es, de acción. Ese que Maritain explicaba diciendo que el humanismo tiende esencialmente a volver al hombre más verdaderamente humano y a manifestar su grandeza original haciéndolo participar en todo cuanto puede enriquecerlo en la naturaleza y en la historia. Por último, considero este ensayo una biografía lírica, porque el lirismo es la facultad que entre lo disperso se abre paso por amor. Se debe tener en cuenta que desde su cuna Grau no vivió pasivamente y bien hubiera podido esto agriar su ánimo en crisol de rencores, como un resentido social. Reaccionó eligiendo, y en buena parte dejándose llevar de los afectos de comprensión, humanidad y ternura mediante acciones generosas que para la crítica ortodoxa rebajan su calibre como combatiente; pero que en cuanto a lo espiritual enaltecen su calidad de hombre que expresa su existir mediante un matiz amoroso que vive en el interior de su ser.

No es este un ensayo de tal naturaleza que exija probanzas documentales, o notas aclaratorias y cronológicas. Pero dejo constancia que en aquello que no es la interpretación subjetiva en que reposa el lirismo, mi trabajo tiene el debido respaldo historiográfico. No es el caso registrar citas eruditas de

numerosos autores, ni de precisar informaciones genealógicas y familiares recibidas de quien fue mi gran amigo de juventud Oscar Grau Astete, el más documentado sobre el Héroe entre los descendientes del Almirante.

Mas resulta deber que yo mencione aquí cuatro fuentes básicas de que me he servido: el Archivo Histórico de la Armada y Geraldo Arosemena, en cuanto a precisión cronológica de acaecimientos; Ella Dunbar Temple, por su amplia y certera información sobre asuntos y personas de Piura; y Felipe Barreda, para detalles familiares. También me ha sido útil la antología publicada por el Centro Naval del Perú en 1978 gracias al patriótico entusiasmo editorial del hoy capitán de navío Fernando Casaretto.

Por último, dejo expresa constancia de ser el único responsable de las ideas que expongo en el ensayo que sigue.

F. R. P.

Lima, abril de 1984.

Canto a Grau

(*Fragmento*)

"Esta no es una Marcha fúnebre, un lamento vencido
esta es una Marcha triunfal para los que sucumben en su puesto,
para los marinos que mueren erguidos sobre sus puentes de mando,
para los broncos tripulantes que yacen en los sepulcros del Mar,
para los que escuchan en silencio las campanas del fondo de las aguas,
para los que muerden su angustia como una dulce fruta envenenada,
para los que aceptan el beso de la Fatalidad sobre la frente!

Es hermoso ganar como quien pierde, vivir como quien muere,
pero es más hermoso aún perder como quien gana,
morir como quien vive, caer de bruces en la altura!
porque basta un minuto, un latido de las venas,
una voz de la garganta o los cañones,
una sola palabra desnuda como una espada,
basta un instante bello para justificar la Vida,
basta un ademán de gloria para justificar la Muerte!"

(Juan Ríos)

"¡Vamos!, yo soy sólo un pobre marino que trata de servir a su patria."

Miguel Grau
Junio de 1879



I

San Miguel de Piura

Caricia de vegetación en medio del arenal reverberante, se encuentran la campiña y la ciudad de Piura muy al norte de nuestro territorio. Se asientan en un valle pequeño y fértil que circundan hierbasantas y algarrobos. La pampa de Chira, el tablazo de Paita y el despoblado de Piura pretenden ahogarlas entre sus médanos calurosos, movedizos y lunados. Pero lo impiden dos magros ríos formados por las aguas de lluvia que bajan por la vertiente de la Cadena Occidental, quienes la mayor parte del año mueren sorbidos por las arenas de las tierras bajas. El Piura y el Chira casi no tienen lechos fijos. Pero logran formar unas vegas que salen hacia el mar. En ellas crecen, blanco y suave el algodón, y dulces y pulposos los mangos y las chirimoyas, mientras que en las tierras más altas de Ayabaca y Huancabamba se cultivan trigo, maíz, caña de azúcar y café. Cabras, vacas, caballos, asnos y mulos famosos por su resistencia discurren entre matas achaparradas, chilcos y faiques. En el subsuelo hay carbón, azufre, petróleo, brea.

"Si Piura tuviera riego
otro gallo le cantara...",

dice el tondero local. Piura es una de las tantas regiones de la costa cuyos valles agonizan en espera de más canales de regadío. Pero no siempre fue así. Don Francisco Pizarro, al conjuro de su ruda palabra de porquero atrevido, la hizo nacer española, primero que todas, en los lejanos días de la invasión europea. San Miguel la llamó entonces. Formó el primer peldaño de la pétrea escala de triunfos que, por Cajamarca y Jauja, llevó a los conquistadores al Cusco, la deslumbradora capital de oro de los incas. De aquella ciudad partieron el Marqués y los suyos a ajusticiar al decadente Atahualpa. Belalcázar, a la conquista de Quito. El tuerto Almagro y Núñez de Vela, a su muerte. La Gasca, al triunfo. Gonzalo Pizarro, último halcón, a la desgracia.

No todos aquellos hombres de corazones rugosos y metálicos yelmos se limitaron a pasar por San Miguel. Algunos se avecindaron. Y fue creciendo la ciudad caliente y voluptuosa, centro importante de comercio, primera plaza para los traficantes que llegaban de Panamá con productos de España, y última de quienes partían a ella portando el oro "de Indias". Así fueron brotando de la arena casas pesadas y somnolientas, de poyos, cancelas y patios andaluces tras portones claveteados. Casas en cuyas ventanas, defendidas por rejas de fierro de tejido churrigueresco, llameaban los claveles rojos como en Andalucía. Mansiones olientes a sahumerio, en cuyo interior los azulejos, los damascos, las alfombras y los tapices españoles quedaban a media luz de los faroles colocados en las hornacinas. En las huertas y jardines perfumaban el jazmín del cabo, los alhelíes, los ñorbos y las azucenas. Los muros eran albergues de eléctricas iguanas verdes y lagartijas terrosas. Más lejos quedaban las haciendas y las *tinas*. En ellas los negros esclavos embreaban las tinajas, cultivaban

el suelo, curtían pieles y preparaban jabón bajo el chasquido del látigo. Se multiplicaban los ganados y las palomas. Y las carrozas iban y venían entre las citadinas calles polvorosas y los fundos, uniéndolos como doradas golondrinas mensajeras.

Bajo tales auspicios no podía crecer sino una ciudad alegre. Y así fue San Miguel de Piura, tierra de bailes *mangaches* y mulatos al son de vihuela, arpa y cajón. Tierra de buena chicha y aguardiente importado de Ica. Tierra tropical en eterna siesta, bañada por un sol jocundo y fuerte que todo lo penetra. Sol que "en la mañana canta y se eleva como un himno triunfal; al mediodía cae a plomo sobre los seres y se prende de ellos en un abrazo lujuriante y enervador, y en las tardes se retira con la pompa y la magestad de un rey, bajo un palio de celajes esplendentes, dejando tras de sí, mucho después de haberse ocultado, un halón de polvo de oro".

¡Piura! El Pacífico modeló su litoral dándole rasgos de un viril rostro indígena. En él destaca el desierto de Pariñas como una nariz que husmeara glorias marinas. Bajo el labio superior, formado por el tablazo y la Silla de Paita, la bahía de Sechura semeja hambrienta boca que mordiera el océano. Más abajo avanza, prognato, el mentón de Agujas. Al Oriente, en tanto, la cordillera se agacha en Huarmaca y Huamaní para luego trenzar la indómita cabellera de Loja.

Así, todo este departamento político es una gran cabeza hecha de roca bravía y arena cálida, que mete la cara en el mar y reclina la nuca en los Andes fuertes y agresivos. Rostro azul besado por las aguas. Crenchas divididas por las montañas. El cerebro y el corazón, en cambio, están en las praderas del Chira y el Piura. Cerebro y corazón poderosos en sus proteicas manifestaciones. Con La Cotera se llamó valerosa audacia. Lírico romanticismo en Salaverry. Belleza de

color en Merino. Política inquietud que no se sacia, en Lizardo Montero. Sabiduría científica en Cayetano Heredia. Humanitarismo y versación jurídica en Eguiguren; y con los Seminarios, fervor revolucionario.



Plano de la ciudad de Piura



Bahía de Paita

II

El hogar natal

En los primeros tiempos republicanos de esa San Miguel de Piura, se amaron durante varios años un libertador y una criolla. El era militar colombiano que vino en 1824 de Cartagena con Bolívar, capitán iluminado que llegó desde los llanos venezolanos al Perú libertando naciones a golpes de espada. El teniente coronel Juan Manuel Grau Berrio era de ascendencia catalana. Corría por sus venas la sangre salada de los grandes navegantes aragoneses y de Barcelona. Venía el apellido de Jofre de Grau, uno de los heroicos marinos medioevales que hicieron del Mediterráneo un lago español. Un hijo de la costa oriental de la Península, región gallarda y trabajadora, que estaba entroncado con hidalgas casas de Barcelona, Sitches y Gerona. El vástago neogranadino se naturalizó peruano negándose a luchar contra nosotros y a favor de Bolívar, después de haber sido en su país prisionero de guerra del general Morrillo, sobreviviente de las campañas de Cartagena y Santa Marta, y en el Perú de las de Arequipa, Junín y Ayacucho.

Ella era una criolla en cuyos ojos de ñorbo había prendido un pedazo del sol piurano. Hermosa, apasionada, querenciosa, en Luisa Seminario del Castillo se había unido la

sangre de dos familias muy antiguas en el valle del Piura, "descendientes de los Gonzaga de Mantua y emparentados con viejos *condottieri* del Renacimiento", según Porras, cuyo valor y rebeldías revivía en los Seminarios. Las madres no tienen historia. Podrían recordarse aquí palabras de Aristóbulo del Valle en su elogio del Almirante: "Hijo sin madre, no gozó en su infancia las dulzuras divinas del más puro de los amores; la mano de su padre, afectuosa pero ruda, era la única que acariciaba sus mejillas cuando cerraba los ojos en triste soledad... No tuvo otra madre que la mar, cuyas brisas mecían su cuna, noche a noche, mientras se adormecía escuchando el diálogo sin fin de los vientos y de las olas, voces amigas que han sollozado también sobre su tumba".

La emancipación no había significado un cambio en las costumbres. Por eso al nacer Miguel Grau Seminario (al que se bautizó con el nombre del Santo Patrón de la ciudad), la vida era sencilla, casi primitiva, a base de indumentaria, mueblería y gustos virreinales. En la casona de la abuela, doña María Joaquina del Castillo de Seminario, vino al mundo el pequeño el año 1834, en fecha importante del calendario patrio: uno de los días en que se conmemoraba la libertad política del Perú. Así el Destino pareció haberle marcado con signo de predestinación desde que exhaló su primer vagido.

Cuidados por las tías solteronas y las *mamas* morenas, por entonces los niños estaban en pie a las seis de la mañana y retozaban entre los jardines hasta las nueve o diez, hora en que se almorzaba. Volvían al holgorio hasta el momento de cenar (las tres de la tarde) y después de rezar en latín el rosario que reunía en el oratorio a esclavos y amos, íbanse a descansar hasta el día siguiente, soñando en las raras histo-

rias de *penas* que las mulatas referían meciendo las cunas. "Cuando de la torre de la Catedral descendía, al caer la tarde, el toque de oración, como en los viejos tiempos del virrey toda la ciudad quedábase inmóvil y silenciosa. Quitábanse los clérigos sus puntiagudos sombreros de teja; los caballeros, sus altísimos tarros; las vendedoras, sus *jipijapas;* los esclavos, sus gorras. Como en la Colonia, las procesiones conmovían la ciudad entera, acompañadas algunas por las mascaradas de gigantes y cabezudos, o coincidiendo con las exhibiciones de moros y cristianos que revivían en castellano viejo, autos sacramentales antiquísimos". La influencia de esa ciudad y este ambiente harían más tarde que el héroe fuera, al par que reflexivo y duro en los actos disciplinarios, religioso hasta la invocación a Dios, suave con los niños y sensitivo frente a la muerte. La tierra pudo hacer su alma laxa. Pero cuando abrió los ojos a la realidad de su nacimiento, la retempló en el dolor. Por eso este hijo de suelo voluptuoso y ciudad fiestera tuvo acerada energía y también sangre fría de septentrional.

El teniente coronel Juan Manuel Grau y Berrio no sólo hizo una activa carrera militar. Su vida amorosa también fue bastante movida, a tal punto que el niño Miguel Grau contaba con numerosos relacionados y parientes, de los que conocía a muy pocos. A causa de que a los ocho años salió de Piura cuando su padre cambió su residencia a Paita, a lo que se añadió que como adolescente estuvo diez años recorriendo el mundo y al terminar sus viajes estableció su domicilio en Lima, resultó que cuando fue un alférez de la Marina de Guerra, era un piurano desarraigado y en realidad desconocía

casi por completo a hermanos, tíos y demás parientes y relacionados que la inquieta vida amorosa de su padre había creado no sólo en su nativa Colombia sino también en su peruana patria adoptiva.

En su país natal, en Cartagena, de Carmen [¿Grados?] Prados, don Juan Manuel tuvo un hijo que llevaba su nombre. Al establecerse en Piura, (en 1829, aproximadamente) entró en relación con doña Luisa Seminario y del Castillo, que se había casado con Pío Díaz cuando contaba entre 13 y 15 años, de quien nacieron, en 1826, en 1827 y en 1828, Roberto, Balbina y Emilio Díaz Seminario. Don Juan Manuel y Luisa Seminario, por su parte, procrearon cuatro hijos: Enrique, en 1832; Dolores, en 1833; Miguel, en 1834 y Ana en 1835. En 1845, el Coronel engendró otro hijo (Albino Grau Vega), que fue marino mercante, en una dama cuya biografía se ignora. Mediante una iconografía que comprende unos diez retratos que han sido publicados en diferentes libros y ensayos, es ya posible tener imágenes de los Grau Seminario y sus progenitores, referidas a las épocas en que las fotografías fueron tomadas.

Tanto Enrique como Miguel Grau Seminario llevaron desde jóvenes negras barbas, siguiendo la costumbre del padre en forma exacta en cuanto al primero, es decir, que no cubría el mentón; pero cerrada, en cambio, en el caso de Miguel. La expresión del rostro, que en don Juan Manuel era vivaz e inquisitiva, hacíase triste en los dos hijos; mas si en el primogénito abrigaba dulzura, en el otro mostraba resolución. También Dolores tenía el rostro redondo y lleno de los Grau, lo cual no ocurría con Ana, cuyas facciones le llegaban por el lado materno. Según los retratos que existen en el Museo Grau de Piura, y que la doctora Temple ha reprodu-



El hermano Enrique Grau Seminario





La hermana Dolores

El padre de Grau



La hermana Ana

cido en su ensayo, cuando doña Luisa estaba en la veintena de su edad tenía un oval rostro agraciado que mostraba hermosos ojos, fina nariz aguileña y boca sensual de gruesos labios. En otra fotografía que parece tomada aproximadamente unos diez años después, esos rasgos se han acentuado endureciendo la expresión, cambio que se hace aún más visible cuando ha pasado ya los sesenta años de edad, según una tercera fotografía, es decir, cuando se halla próxima a morir, en Lima, en su residencia de la calle Quemado, según Ella Dunbar Temple.

De entre la parentela que Miguel tenía, su hermano de madre Emilio Díaz (quien le llevaba seis años de edad) también siguió, y con brillo, la carrera naval, pues fácilmente se aprecia en el expediente de sus servicios que existe en el Archivo Histórico de la Marina, que apenas terminó sus estudios profesionales y estuvo unos meses en el *Guise*, se le envió a practicar en la Marina de Guerra de Francia, lo que era una distinción. Viajó en el *Serieuse* por Chile, Brasil, las islas de Oceanía y Francia, y luego se le puso a órdenes de Domingo Valle Riestra, en la comisión que vigilaba la construcción de la fragata *Amazonas*, en Londres. Por coincidencia o por otras razones, el guardiamarina Miguel resultó embarcado en el *Vigilante*, pequeña goleta de 70 toneladas y un cañón de 9, que en 1855/1856 comandaba Emilio Díaz Seminario, seis meses después que el joven Grau Seminario desempeñó su primer puesto en el *Rímac*. ¿Fue su nombramiento al *Vigilante* una casualidad? ¿Resultó allí por influencia ejercida por su madre cerca de su hijo Emilio? Conocerlo e investigar las relaciones que entre estos dos medio hermanos había por en-

tonces, es decir, cuando al parecer ya no existían lazos entre el padre y la madre de Grau, es asunto que interesa. Los indicios son que, por lo menos hasta la muerte de doña Luisa Seminario y del Castillo, los Grau y Seminario fueron víctimas de la odiosidad de los parientes piuranos, con la excepción de la abuela. Si esta suposición se transforma en certeza crece la admiración que despierta la reciedumbre con que el joven Miguel luchó contra todo para dar a su familia respetabilidad cuando la trasladó a Lima. El alférez sólo estuvo en el *Vigilante* hasta el 10 de marzo de 1856, fecha en que se le destinó al flamante *Apurímac* que acababa de traer Salcedo de Gran Bretaña, buque que ocho meses después se iba a sublevar con el teniente segundo Montero y con Miguel, proclamando a Vivanco. Mientras sirvió en la goleta mencionada en líneas anteriores, estando de guardia cuando su buque se hallaba por el cerro La Sal, navegando con el viento cerrado a popa y mar gruesa, cayó al mar un pilotín. El Guardiamarina lanzó el bote al agua y sin hallarlo lo buscó afanosamente durante dos horas. Los documentos que sobre este hecho existen en el Archivo de la Armada, indican que al elevar el parte respectivo el teniente Díaz Seminario no hizo ningún elogio del celo con que procedió su medio hermano, lo cual parecería indicar que no lo miraba con ojos fraternales.



La madre de Grau



La madre de Grau a los 45 años

La madre de Grau en su vejez



III

Infancia

Si preces religiosas oyó el pequeño Miguel en su cuna, ruido de clarines guerreros animaron su infancia. Varió igualmente el escenario. Nombrado el padre vista de la aduana de Paita en noviembre de 1842, fue al puerto con los suyos cuando Miguel contaba ocho años de edad. También desde el punto de vista espiritual el cambio debió ser muy grande y muy duro. Hasta entonces la casona piurana de la abuela había sido el puerto sentimental de acogida de los niños Grau Seminario. Ahí nació Miguel. Morase allí, o habitara en la que ocupaba con su padre, la casona era la cuna grande donde admiraba la amada belleza de su madre y donde recibía sus caricias. La paterna casa de Paita era pobre de afectos, como reseco era el paisaje. No había en ella ninguna delicada y adulta mano femenina que enjugara el llanto o que curara un rasguño. Se restringió, entonces, el contenido del pronombre "nosotros"; y el cariño fraternal se anudó a fin de fortalecerse. Los dos años de mayorazgo de Enrique, y el año de mayorazgo de Dolores adquirieron más peso específico; Miguel se sintió protector de Ana; y ésta, la niña de todos. Así debió surgir el fortísimo afecto filial que existía entre estos hermanos. En 1879, sabedor ya el Almirante que su muerte estaba próxima, en las últimas cartas dirigidas a su esposa

no dejaba de pedirle que saludara a Dolores, a su esposo y a Ana. Todavía *engreidor* de la hermana solterona, en una carta encarga a su mujer pedir a Ana que le mande dulce de guayaba...

También se quedó atrás el inmenso paisaje de dunas y aparecieron ante sus ojos "la luna de Paita y el sol de Colán" (como se dijo hasta los comienzos del presente siglo), la grandeza del océano, su profundidad inconmesurable, su cantar de siglos persistente y monótono; y sus hábiles hombres de mar que en balsas audaces solían realizar, desde un remoto pasado, extensos viajes marítimos. Cerró los libros de cuentos porque lo subyugó la historia de ese litoral, que contrastaba con leyendas y realidades que aparecían en este puerto mayor con hermosa y mansa bahía, protegido de los vientos y de fácil recalada. Era el primero en que tocaban los paquebotes que navegaban entre Panamá y Valparaíso, y ofrecía un paisaje de rocas y arena, de color amarillo, que presentaba un tremendo contraste con la exuberante vegetación del Guayas, que verdecía hasta Tumbes. Carecía de aguada, a pesar de lo cual era bastante visitado porque resultaba una especie de puerto franco para el tráfico con el Ecuador y para el negocio con los balleneros. En cuanto a construcciones, la población era pequeña, sucia, de aspecto miserable. Como extraordinaria rareza para estas latitudes, poseía un edificio aduanero de hierro, que había llegado de Inglaterra en piezas. Resaltaba de manera impresionante frente a las casitas bajas, del mismo color que los acantilados, construidas de cañas recubiertas de barro. Manuelita Sáenz, la viuda romántica de Simón Bolívar, que allí se refugiaba hacia 1850 consumiendo sus penas pero ganando en gordura, las describía en los siguientes términos en una carta enviada a sus amigos:

no dejaba de pedirle que saludara a Dolores, a su esposo y a Ana. Todavía *engreidor* de la hermana solterona, en una carta encarga a su mujer pedir a Ana que le mande dulce de guayaba...

También se quedó atrás el inmenso paisaje de dunas y aparecieron ante sus ojos "la luna de Paita y el sol de Colán" (como se dijo hasta los comienzos del presente siglo), la grandeza del océano, su profundidad inconmesurable, su cantar de siglos persistente y monótono; y sus hábiles hombres de mar que en balsas audaces solían realizar, desde un remoto pasado, extensos viajes marítimos. Cerró los libros de cuentos porque lo subyugó la historia de ese litoral, que contrastaba con leyendas y realidades que aparecían en este puerto mayor con hermosa y mansa bahía, protegido de los vientos y de fácil recalada. Era el primero en que tocaban los paquebotes que navegaban entre Panamá y Valparaíso, y ofrecía un paisaje de rocas y arena, de color amarillo, que presentaba un tremendo contraste con la exuberante vegetación del Guayas, que verdecía hasta Tumbes. Carecía de aguada, a pesar de lo cual era bastante visitado porque resultaba una especie de puerto franco para el tráfico con el Ecuador y para el negocio con los balleneros. En cuanto a construcciones, la población era pequeña, sucia, de aspecto miserable. Como extraordinaria rareza para estas latitudes, poseía un edificio aduanero de hierro, que había llegado de Inglaterra en piezas. Resaltaba de manera impresionante frente a las casitas bajas, del mismo color que los acantilados, construidas de cañas recubiertas de barro. Manuelita Sáenz, la viuda romántica de Simón Bolívar, que allí se refugiaba hacia 1850 consumiendo sus penas pero ganando en gordura, las describía en los siguientes términos en una carta enviada a sus amigos:

El pequeño Miguel, absorto ante este nuevo mundo que se iba descubriendo a su cerebro infantil, comenzaba a mirar el mar, sin cuidarse del medio físico, y a experimentar las ensoñaciones que en el puerto provocaban los ecos históricos en que aparecían nombres y hechos marítimos. Los piratas de la etapa colonial, como Cavendish, Spilberguen, Sharp, Davis, Dampier, Rogers, Shelvocke, Anson. Los corsarios de Brown, en buques donde por primera vez lucía la bandera celeste del Buenos Aires independiente. Las naves de la expedición naval libertadora armadas en Chile y comandadas por Cochrane y Guise. El pronunciamiento independentista del departamento político y la subsecuente gobernación de Jerónimo Seminario y Jaime. El combate del cercano Malpelo, el apoyo logístico que Paita aportó a la guerra contra la Gran Colombia bolivariana y la suerte que iban a correr los restos mortales del depuesto presidente del Perú, según la leyenda piurana relacionada con la distinguida, bella y adinerada Francisca Otoya, último amor de José de La Mar. La pasión de la dama en algo recuerda el arrebatado afecto de la Reina de Castilla y Aragón por su esposo el archiduque Felipe el *Hermoso*. Quizás la conducta de Francisca revistió caracteres de enajenación mental, como fue el caso de Juana *la Loca*. De todas maneras, mientras Miguel tenía 10 y 13 años de edad, en Piura el tema principal de conversación, según parece, era el morboso culto que en su domicilio Francisca de Otoya rendía al cadáver del Gran Mariscal, que había logrado le mandaran de Costa Rica.

No eran los azulosos confines, donde las velas fingían blancas plumas al viento, los que cautivaban los ojos de Mi-

guel. Tampoco las olas espumosas y juguetonas. Ni las toninas saltarinas. Ni tan siquiera los tiburones aleves. Los ojos tristes de este infante demasiado serio (tristeza y seriedad de predestinación) estaban siempre fijos en las manchas rojizas con que el sol se despedía diariamente. También sus pensamientos miraban ocasos: los sangrientos crepúsculos con que los caudillos peruanos que habían surgido en Junín y Ayacucho se ponían, muchas veces para siempre, en el cielo de la patria.

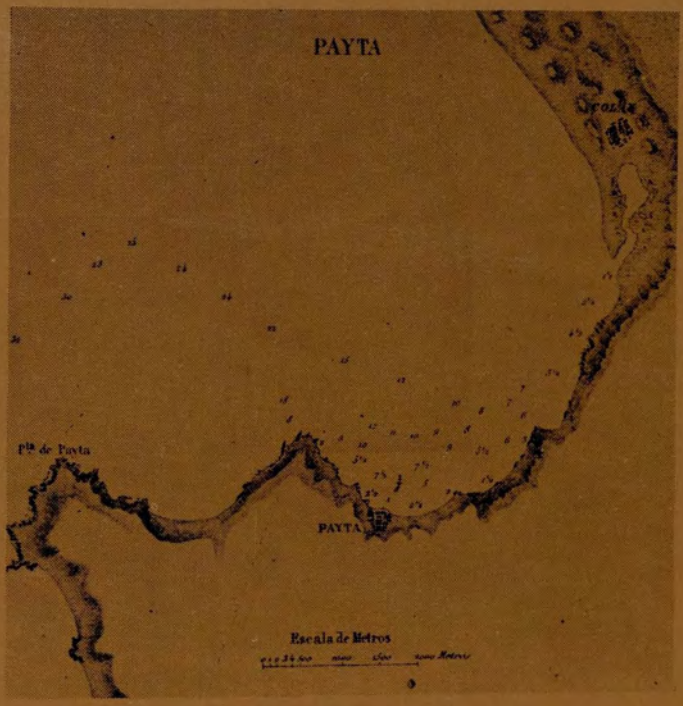
Eran los años trágicos de las dictaduras, los pronunciamientos y la Confederación. Como faros que a ratos se perdían en las nieblas, los nombres de Gamarra, Salaverry, Santa Cruz, Orbegoso, Nieto y otros, destellaban de luz y se ocultaban, en esa noche lóbrega de diez años que al fin alboreó con Castilla. Los buques de guerra llegaban al puerto en huida o acecho y volvían a salir presurosos y cargados de muerte. Primero sonaba el nombre de un general audaz y garrido de 29 años: Felipe Santiago Salaverry. Defendiéndolo anclaban y partían la *Libertad*, la *Peruviana* o la *Limeña* al mando de García del Postigo, Iladoy o Mariátegui. Con el deseo de apresar a las anteriores, fondeaban y henchían sus velas frente al puerto la *Yanacocha*, que mandaba Freeman, y otros buques de guerra. La costa quedaba bloqueada. Iladoy tomaba Islay. Se combatía en Pabellón de Pica y Callao. Hasta que un día aquel caudillo impetuoso y delirante cayó fusilado en el patíbulo de Arequipa, invocando el amparo de una Ley que no existía...

Desaparece Salaverry y llega Santa Cruz al meridiano. Paita ha dejado de ser exclusivamente nacional para integrar la Confederación, como componente del Estado Nor-Peruano. Bajo la mano fuerte del taimado Napoleón aimara, comienza

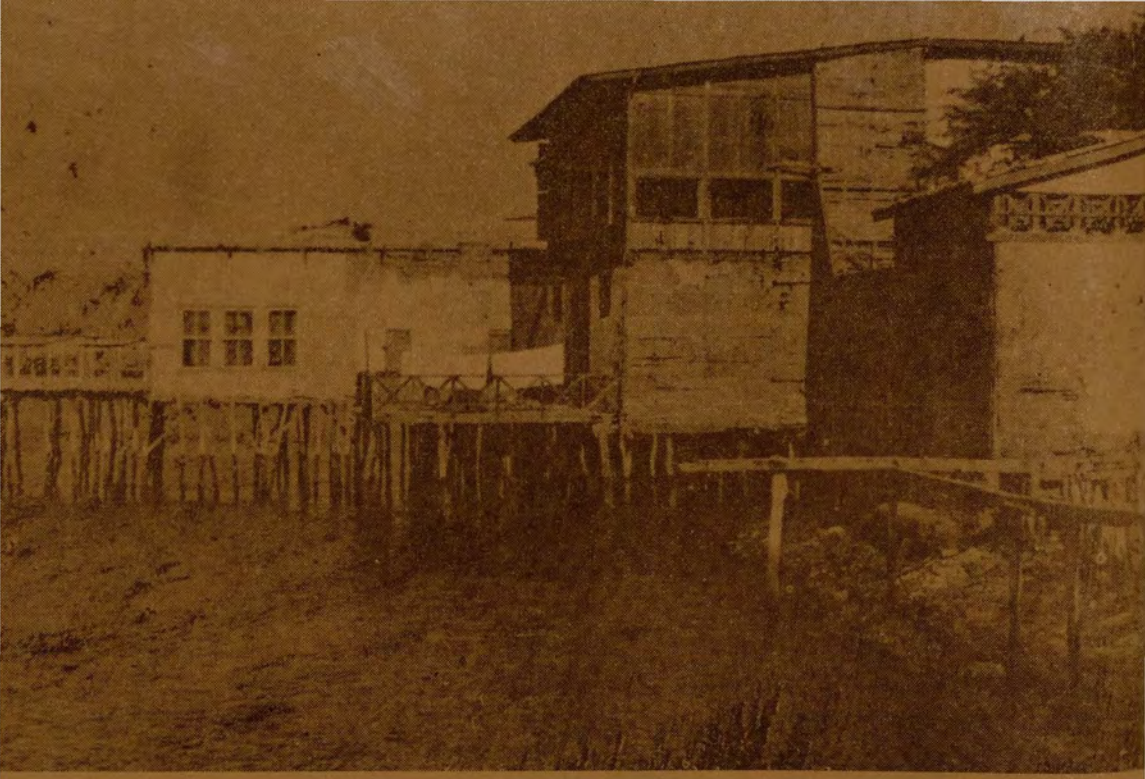
a haber paz, orden y progreso. Pero el enemigo acecha. Desde Valparaíso parten las naves de Blanco Encalada. Y comienzan las luchas entre Chile y la Confederación. Nuevamente se convierte Paita en lugar de tránsito de naves guerreras. Morán llega con el *Congreso* y la *Limeña*. La *Flor del Mal* y *Catalina* pasan a Guayaquil. Los chilenos *Monteagudo* y *Orbegoso* arriban al puerto tratando de impedir la unión de nuestra escuadra. Se combate en el Callao y Quilca. Hay un compás de espera con el tratado de Paucarpata. Pero luego se suceden la batalla de Islay, el bloqueo de nuestras costas, las expediciones de los valientes corsarios peruanos y el hermoso duelo de Casma.

Deshecha la Confederación, no cesan las luchas. Nuestra escuadra bloquea el litoral boliviano. Muere Gamarra en Ingavi y el Perú es campo de justas entre La Fuente, Vidal, Torrico, Vivanco y San Román. La *Limeña* y la *Yungay* se baten en Paita.

En medio de estas luchas crecía Miguel. Su mente de pequeño no alcanzaría a comprender toda la importancia de aquellas contiendas. Quizás tuvo la intuición de las ambiciones que las movían y de los males que ocasionaban. Su serio raciocinio de niño introvertido debió alcanzar a distinguir entre las glorias y los deberes, entre lo efímero y lo permanente, entre los triunfos placenteros y los deberes amargos. Por eso no amó nunca la guerra, más bien temió sus consecuencias como se deduce de la leyenda local que López Albújar recogió, mostrando un varoncito medroso al ruido de la deflagración de la pólvora que su padre hacía prender "para probar a los hijos valientes". Mas tampoco sentía Miguel un rechazo por todos los hechos bélicos. Desde entonces su memoria debió guardar el recuerdo de las hazañas de los



Portulano de Paita que aparece en la Geografía de Paz Soldán



Las pobres casas del puerto de Paita

caudillos y de sus más relevantes cualidades. Por eso más tarde tuvo el arrojo de Salaverry, el prestigio ante sus subalternos de Santa Cruz, el talento táctico de Gamarra y la honradez acrisolada de Nieto. Pero sobre los anteriores, el peso moral del último debió ser el que más influyó en la conformación de su carácter. Amigo íntimo de don Juan Manuel Grau, el lancero del caballo negro mantenía con él correspondencia. Por esta y las conversaciones de su padre, Miguel alcanzaría a comprender toda la grandeza espiritual de ese hombre a cuyas órdenes había servido el teniente coronel Juan Manuel Grau, y a quien por sorna llamaron el "Mariscal Greco-Romano", haciendo así su mayor elogio. De él aprendería Miguel a amar a la Patria como "algo de valor absoluto, indiscutible y esencial".

Tronar de cañones. Viento rugiendo en las jarcias. Rumor de espadas y clarines. Crepúsculos sangrientos. De la rojiza lejanía y hablando esas voces que ya le eran familiares, vino por el océano la llamada de los manes marinos. Miguel la escuchó.

IV
Niñez

Son recónditas las voces que del mar llegan a quienes Neptuno señala con su misterioso tridente, y de allí que ninguno de sus coetáneos pudo comprender la vocación marinera del desmedrado y enfermizo Nelson. También ocurrió que nadie en su contorno vital supo recibir el mensaje críptico del dios barbudo, que Miguel se empeñaba en transmitir a los suyos. Tuvo que vivir un lapso que le pareció milenario, rumiando su anhelo con desesperada melancolía y más silencioso que nunca. Las crónicas piuranas y familiares conservan un borroso recuerdo de estos años de Miguel, de los cuales buena parte transcurrieron en la ciudad, pues se le enviaba con frecuencia a "pasar unos días" con la abuela.

Con la excepción de los ejercicios militares, desfiles y retretas de la tropa acantonada allí, la ciudad de Piura no ofrecía para los niños atractivos mayores, a no ser una vez al año, durante la celebración del *Corpus Christi* en que aparecía inundada de gente de la campiña, y de mesas con bebidas, dulces y platos criollos que había que pagar. Sonaban por entonces campanas festejonas y alharaquientas; en la noche el cielo se llenaba de las rúbricas luminosas de los cohetes; apa-

recían arcos de flores en las esquinas; las puertas y balcones de las casas patricias se enjalbegaban con mantones de Manila; y en el aire había hálito de incienso y olores humanos. Los días normales, en cambio, las distracciones y espectáculos eran para gente mayor, y sólo a escondidas podía un niño como Miguel echar miradas disimuladas a la cancha de gallos, a los almacenes donde se bebían licores extranjeros y nacionales, y a las puertas, cuidadas por negrazos de Pabur, que sólo se abrían para admitir a guitarristas, arpistas y cajoneros que hacían arder las jaranas con sísmicos tonderos morropanos para los epilépticos "bailes de la tierra".

La casona de la abuela María Joaquina del Castillo de Seminario quedaba en el centro de la ciudad, a cinco cuadras de la Plaza Mayor tirando al Norte por la calle del Cuerno, y muy cerca de la *Casa del Conde* o sea don Javier Fernández de Paredes, conde de las Lagunas. También en este barrio se hallaba la casona del magnífico pintor Ignacio Merino, quien en los años de que tratamos, ya de regreso de Europa enseñaba en la Academia de Pintura y Dibujo de Lima. Miguel no tendría ocasión de conocerlo pues en 1851 volvió a ausentarse del Perú, muriendo en París en 1876. Sin embargo, una cadena de acontecimientos parece unir en el recuerdo a estos dos piuranos ilustres. Antes que Merino se ausentara pintó *La jarana*, cuadro en que usó a Pancho Fierro como modelo vivo para el guitarrista, que es el personaje central y protagonista de la composición. Sucedió que por entonces el artista mulato presentaba con mucha frecuencia en sus acuarelas la *zamacueca* (ya fuera *decente, de salón* o *borrascosa*), con lo cual contribuyó bastante con Manuel A. Segura en que esta se pusiera de moda hasta convertirse en el baile nacional. Fue durante la guerra de 1879, y por iniciativa de *El Tunante*, que se le cambió el nombre por marinera, en homenaje a Grau, al

Huáscar y a la campaña naval. Resta por decir, volviendo a Piura y a la casa solariega de don Fernando Seminario Jaimeque en sus cercanías también vivía quien iba a ser el célebre poeta romántico Carlos Augusto Salaverry, sólo tres años mayor que Miguel, y procreado por el famoso general del mismo apellido durante su permanencia en Piura. Pudo Miguel más tarde conmoverse hasta las lágrimas con la carga sentimental de unos versos de este amigo de la infancia, y de vida paralela a la suya:

"....
En vano se iluminan mis cabellos
de la niñez con el dorado sol,
la tristeza del alma puso en ellos
la temprana ceniza del dolor".

Como entre las riquezas naturales del departamento de Piura no figura la piedra de construcción, hasta en los mejores edificios domiciliarios predominan el adobe y la *quincha*, y escasean el ladrillo y la teja. Son bastos hasta llegar a veces a abrumadores, y de una sencillez muy española. Un gran portón claveteado da acceso a un amplio zaguán con poyos laterales. Al frente hay un gran salón y atrás del mismo queda el primero de varios patios en cuyos lados están las habitaciones, por lo general sin puertas entre ellas. Al fondo se encuentran siempre los cuartos para el servicio doméstico, una huerta y un corral. Esa disposición arquitectónica responde a una organización social que se encuentra sobre todo en los países africanos: la familia extendida. No se espera que los edificios sean habitados por una pareja matrimonial y sus hijos, sino por un clan, o un pueblo. Conforme los hijos de

familia van contrayendo matrimonio, se instalan en la casa paterna y allí van procreando hijos, a los cuales se añaden tíos de ambos sexos y de las ramas patrilineal o matrilineal, solteronas, ancianos, impedidos físicos, ahijados y la muchedumbre de servidores domésticos que utilizan todos esos habitantes. A tales personas había que agregar las que se alojaban en esa casa, por estar en tránsito o por razones de actividades económicas que la familia tenía en los pueblos cercanos y ciudades lejanas.

De los miembros del clan que habitaba la agobiadora casona piurana donde imperaba la anciana erecta, de cabello gris y cara generalmente adusta, que era su abuela, para Miguel los más inquietantes eran los traviesos primos y los hermanos de madre cuando estos últimos se hallaban en el edificio. Ninguno de ellos miraba con simpatía al "hijo de la tía Luisa", este introvertido Miguel que nunca quería jugar con ellos. Los adultos más o menos lo ignoraban. Sólo la abuela, como dueña de casa, tenía con él comunicación, que siempre resultaba forzada, y le daba uno que otro centavo "para dulces". Aquello no era un hogar. Nada en él lo atraía y esta era la causa de que escapara a la calle, a riesgo de sufrir reprimendas de la abuela, en especial desde que conoció a un muchacho dos años mayor en edad, "recién bajado de Ayabaca", montaraz, indisciplinado y, sobre todo, intrépido como los macheteros de la tierra en que había nacido, donde su familia tenía grandes propiedades. Era con él, con Lizardo Montero, con quien se acompañaba a las prohibidas excursiones para bañarse en el Chira que Lizardo cruzaba con temerario valor. En la última breve visita que hizo a su abuela, ya Miguel no lo encontró en Piura: lo habían mandado a estudiar a la Universidad de Quito.

Cuenta apenas diez años cuando hace su primer viaje que comienza en marzo de 1843, y apenas dura pocos meses. Don Manuel Herrera, amigazo del padre, tiene a su cargo una goleta que entra y sale de Paita. En ella se embarca Miguel, pero con poca fortuna. Naufraga la embarcación y, al parecer, con ella sus esperanzas de ser marino. Porque cuando regresa no consienten que el niño vuelva a salir a la mar. Es muy pequeño. Vence el temor egoísta y Miguel ingresa en la escuela de Nieto.

Años tediosos de aprendizaje escolar. El niño está a disgusto. Ya ha entrevisto la libre vida naval, con toda su belleza y sus incitaciones a la aventura. En vez de la hamaca que se mece con el balance, la camita inmóvil. Latinajos y conjugaciones en lugar de voces de mando. Sol abrasador y no fresca brisa.

Miguel se vuelve taciturno. En la escuela está siempre distraído, callado, casi hosco. Apenas terminan las clases y en los días de vacaciones, merodea por la playa, buscando la compañía de los marinos que huelen a brea y humean por las chimeneas de sus pipas. Los encuentra por docenas, pues la abundancia de productos que posee el Perú se traduce en un aumento considerable de tráfico marítimo. Son muchos los buques balleneros que se aprovisionan y hacen contrabando en Paita. Además, comienza a negociarse el guano de las Chincha y el salitre de Tarapacá, y se ha establecido un arsenal en Paita.

¿Cómo tratar a este niño agrandado que no quiere estudiar, ni juega con los de su edad? El padre se propone dejarle hacer su voluntad, que se llama el mar. Dudan las mu-

jeres. Ruega Miguel. Y por primera vez el mocosuelo empecinado ríe y salta de gozo cuando los suyos consienten en que vuelva a embarcarse. Cuenta ahora casi once años, edad en que era posible por entonces comenzar a servir a bordo generalmente como pajes de los capitanes.



La Iglesia de la Virgen del Carmen del barrio de los Seminario-del Castillo



Fachada de la casona de los Seminario-del Castillo, hoy convertida en museo de Grau



Zaguán y patio exterior de la casona piurana

V
Adolescencia

No había pasado aún la época en que las velas se preñaban de viento para alumbrar cercanías. La edad en que los baupreses señalaban el rumbo como dedos gigantescos de los mascarones proeles. Todavía se silbaba llamando al viento y se arrojaban monedas al mar como ofrendas a Neptuno. Rítmicas canciones acompañaban la vuelta pujante de los mozos marinos en torno al molinete. Y en las noches oscuras los viejos capitanes se santiguaban ante el recuerdo de las barcas fantasmas y las islas de leyenda que solían surgir inesperadamente ante la proa para desaparecer luego.

Todavía las hélices no habían domado por completo al mar. Ni los arquitectos navales lograban entregar a los océanos estas moles enormes de los tiempos modernos a las que apenas si sacude el ciclón. Pequeñas eran las naves y corrían tumbadas sobre los costados, laminadas sus cubiertas por las olas, colgando del viento por las gavias. Olas y ciclones: viejos amigos para el marino de vela. Pero capaces de una deslealtad. Una noche cualquiera podían "acostarlo con la Muerte en el lecho del mar...".

En nueve años de viajar de esta manera en naves mercantes, por los siete mares y en cuatro continentes, Miguel aprendió todas las faenas de a bordo, comenzando su carrera des-

de grumete. Al trepar a los sobrejuanetes en temporal su cabeza se hizo firme, sus músculos fuertes y elásticos. De espiar tormentas en el barómetro y de aguantarlas, luego de torear témpanos polares, creció valeroso. La lenta navegación por la zona de calmas le enseñó a ser paciente y reposado. En lucha contra los elementos se hizo sereno, reflexivo, tenaz. Las guardias nocturnas, borracheras de estrellas, lo conformaron callado y por eso más tarde uno de sus biógrafos iba a decir de él que "su cerebro discernía con lentitud y sus palabras fluían con grandes intervalos de silencio". Sus manos encallecieron manejando cabuyería y remos. Se dilató su pecho, aspirando brea y ozono, para poder albergar un corazón que también había crecido. El sol y el aire salobre quemaron su rostro. Las ausencias, que podían durar años, domesticaron al cerril aprendiz de marino haciéndolo tierno para los seres lejanos y queridos, característica sicológica que iba a apreciarse sobre todo en los últimos años de su existencia.

En el buque mercante de esa época se vivía en una atmósfera de temor supersticioso; de brutalidad; de pelanduscas que durante las permanencias en los puertos se instalaban a bordo so capa de ser "esposas" de los tripulantes; de abusos alcohólicos y de compuestos opiados; de cuchillos que refulgían antes de hundirse en el cuerpo del adversario; de motines contra crueles capitanes a quienes se arrojaba por la borda; de un incomprensible lenguaje marítimo en que se mezclaban varias lenguas empleadas en estas Babeles flotantes; de quemantes azotainas con el *látigo de nueve colas;* de cadáveres para alimentar a los tiburones; de tremendos esfuerzos físicos y de tan frecuentes actos de temerario valor que ya nadie los miraba como heroicidades. Tiempos en que aún se hallaban capitanes pederastas, y también esos adolescen-

tes indochinos que desempeñaban la misma función que los efebos de la Grecia clásica, a quienes todavía en los finales de siglo mencionaban grandes novelistas del mar como Pierre Loti y Claude Farrére. Tiempos en que, por lo general, las tripulaciones estaban formadas por una morralla en la que abundaban los vagos, aventureros, fugitivos de cárceles o huídos de la justicia, ladrones, malandrines.

A los diez años de que se había embarcado por primera vez decidió dar por terminada su circunnavegación. Si al volver del todo al Perú, cronológicamente era aún un adolescente de diecinueve años, en realidad regresó hecho un hombre de pelo en pecho y de cuchillo al cinto. Lo que otros marinos del mundo hemos conocido en nuestra juventud merced a las obras de Julio Verne, Emilio Salgari, Jack London y otros novelistas del océano, en su caso eran experiencias que vivían en recuerdos amargos, o en remembranzas que le hacían sonreir. Hizo una relación de esas andanzas que registró en dos caras de una hoja de papel tamaño carta. No era, por cierto, una pieza literaria que podía alcanzar valor antológico. Tampoco un documento bien nutrido de acaecimientos. Está firmado en Lima, el 10 de agosto de 1853. Se halla escrito con una erratografía políglota y plagado de vicios de dicción en los que aparecen los curiosos metaplasmos de quien no ha aprendido a hablar por libro sino por oído. Escribe "permací" por "permanecí", "beinty dos mes" en lugar de "veintidós meses" y menciona "Sn Wich" (las islas Sandwich) y "Río geneiro" (Río Janeiro), entre los lugares geográficos. Ha colocado en el margen izquierdo doce números ordinales a cada uno de los cuales sigue un máximo de tres líneas que le bastan para registrar fechas, nombres de personas y lugares, así como acontecimientos ("4º Tome pla-

sa en Payta en la Fragata N. A. ballenera... en este buque Pescanco ballenas beintydos mes y atocado en las Marquesas. Sn Wich y la Sociedad"). Así, simplemente, se refiere a un lapso de vida que a Herman Melville le hubiera dado temas para escribir tres veces su famosa novela *Moby Dick* que hacía poco había publicado, habiéndose dado el caso que, muy posiblemente, su derrota y la de Miguel se cruzaron en algunos lugares (Las Marquesas, Papeete) y simultáneamente. Esas informaciones que con gotero nos da el futuro héroe, permiten adivinar que cuando volvió del todo al Perú, el joven Grau se había definido ya en cuanto a personalidad. Es mozo de bragas cortas y de hechos largos. De esforzada acción y de hablar poco. Más tarde va a aprender a decir bien; pero nunca llegará a poseer el arte de bien decir, o sea de embellecer retóricamente el lenguaje; y esto permite hoy al historiador descubrir las supercherías de quienes (a no dudar con magnífica intención) le han atribuido muy hermosas cartas que sólo pueden escribir quienes se inflamen con el estro de poetas y escritores, de lo cual Grau se hallaba lejos. El es sintetizador al describir sucesos y nunca siente el impulso creador de embellecer la expresión. Es pragmático en la acción. Actúa en algunos casos a contracorriente: cuando Miguel escribió ese resumen, la publicación de diarios de viajes (en especial los realizados por lugares muy alejados de Europa) estaba en su apogeo. Por el contrario, durante diez años nuestro hombre salta de un buque a otro; cambia de capitanes y de banderas, como de camisas; cruza de dos brazadas el Océano Atlántico de las Malvinas a Londres, y el Pacífico del Callao a Macao; se congela en Patagonia y se sancocha en la línea ecuatorial; pero, como en el poema de Martín Adán ("...Poesía no dice nada/ poesía se está calla-

da..."), todo eso le resbala después que ha sucedido, como si nunca experimentara la incitación de componer. Esto resulta interesante pues sustrae a Miguel de ese tropicalismo temperamental que Europa nos ha echado encima, ya que aparece como un ser humano de reacciones caracterológicas que podrían llamarse polares puesto que lo presenta más flemático que los británicos y otros marinos septentrionales que en sus relatos dicen haber visto al *Holandés Volante,* así como a sirenas, al octopus gigante, a las islas malditas y a otros elementos monstruosos. Precisa tener presente que en 1848 el capitán del H.M.S. *Daedalus* anotó en la bitácora que durante una singladura se vio a la devoradora e inmensa serpiente marina; que todavía en 1881 trece personas del H. M.S. *Bachante,* quien formaba parte de la escuadrilla que acompañaba en su viaje a aquel que después fue Jorge V (de Gran Bretaña), tropezó con el *Holandés Volante;* y que ese mismo año una gacetilla periodística de Nueva Orleans dio a conocer que acababa de entrar en el puerto un buque que llevaba a bordo una nereida cogida en Aspinwall (hoy Colón, en la república panameña).

En nueve años Miguel escaló las diversas posiciones de la marina mercante hasta llegar a piloto, viviendo una adolescencia violenta. Recorrió casi todos los mares. Aprendió lenguas extrañas. Supo de galletas rancias, agua podrida, carnes saladas y escorbuto. Escapó de más de un incendio y un encallamiento. Recaló en puertos exóticos donde tuvo amoríos, peleas y juergas. Hizo contacto directo con atalayas que permitían percibir, en su amplia y gran importancia, los fenómenos socioeconómicos que ocurrían en ese lapso de las enormes transformaciones que tuvieron lugar durante los mediados del siglo XIX. En las islas de Oceanía vio al todavía "sal-

vaje feliz" de Rousseau. En la China y el Asia del sudeste convivió con las decadentes civilizaciones asiáticas a las que se imponía "cultura" a cañonazos. Miró de cerca los Estados de la *élite* europea: la sutil Francia de las insurrecciones populares y la Segunda República; y el voraz imperio británico de la joven reina Victoria. Apreció, en el Atlántico y el Pacífico, el ansia geofágica y el empuje tecnológico de la juvenil república norteamericana. Así, sin haber tenido casi infancia, atesoró la ciencia práctica del conocimiento de los hombres y del mar. Sir Clement Markham, quien lo frecuentó mucho en sociedad, dice que este adolescente que debió ser rudo, resultó por el contrario, afable, ingenioso y hábil en los salones. Mujeres y hombres tuvieron que sentirse atraídos hacia este mozo de apenas veinte años, pero que ya era todo un lobo de mar que conocía dos lenguas extranjeras y que sin presunción sino con encantadora sencillez podía hablar de lugares y de gente remotos, conocidos gracias a servicios prestados en buques cuyos nombres y aventuras nos es dado saber merced a esa relación que está guardada en el Archivo Histórico de la Marina. Según estas dos páginas el niño Grau comenzó su actividad profesional en la costa del Pacífico occidental, navegando entre Chile y San Francisco de California en bergantines y goletas colombianas y peruanas (*Tescua, Florita, Josefina*) que hacían el cabotaje del Perú, Ecuador y Colombia occidental bajo el mando del capitán neogranadino Manuel Herrera, así como en paquebotes de la *Pacific Steam Navigation Company* que transportaban el correo que del Perú, Chile y Colombia viajaría a Europa cruzando el istmo de Panamá. En la primera de las naves que se han nombrado Miguel escapó de la muerte cuando naufragó en la isla Gorgona. Este accidente no hizo mella en su vocación. Siguió nave-

gando en nueve buques de vela, norteamericanos (dos), peruanos (seis) e inglés (uno), en parajes y en actividades variados. Embarcado en la *Oregon,* como hemos dicho estuvo casi dos años cazando ballenas, con escalas en las islas oceánicas de La Sociedad, Marquesas y Sandwich. En la fragata nacional *Peruana* fue a Inglaterra con guano y al volver conoció puertos franceses y brasileños. Sirvió en una fragata y un bergantín nacionales, así como en una fragata británica, practicando, entre los monzones del Mar de la China meridional, el tráfico de seudo-colonos chinos para la agricultura del Perú y de California, conociendo los emporios de esa trata durante el reino Tao Kuang, de Hsüan Tsung: el Macao cantonés de los portugueses, gran exportador de *coolis;* y Hong Kong ("una de las pocas bahías del mundo que pueden llamarse perfectas"), con sus sangrientas escenas de la guerra del opio, preparatoria de la cesión territorial de la isla a la corona británica. En la *Witchcraft* fue hasta Singapur, sede principal de la por entonces famosa Compañía de las Indias Orientales y crisol racial en que ya se mezclaban indonesios, malayos, chinos y europeos. De los mares infestados de piratas pasó a la costa atlántica norteamericana. Por fin volvió al Perú en la fragata *Gold and Egell,* capitaneada por William Rolin, por la rugiente y gélida ruta del cabo de Hornos. Fue esta actividad marítima de sus años mozos, dura, incesante y variada, la que constituyó, sin duda alguna, la base sólida de una cualidad que más tarde le reconocieron peruanos y extranjeros comprendiendo entre estos a sus adversarios: resultó un magnífico hombre de mar gracias a la gran experiencia que en los buques de vela había llegado a atesorar. El temple de hombredad que consiguió en el fraguar de su trote por el mundo, le permitió desde entonces ser elástico a veces, y

otras duro, respecto a su parentela, a la que vio con ojos nuevos, en las pocas visitas que hacía a la abuela durante los breves lapsos que en Piura pasaba entre uno y otro viaje transcontinental. Debieron ser, sin duda, los enjuiciamientos de elaboración más controvertida, los relativos a sus parientes por el lado de su madre. Ya por entonces se habrían apagado en la memoria de Miguel los ecos ancestrales que poseían resonancias coloniales. El apellido materno tenía ahora en Piura no sólo olor democrático sino también un sabor tan local como el seco de cabrito. Esto había comenzado cuando don Miguel Jerónimo Seminario y Jaime se puso decididamente al lado de la causa republicana, asumiendo la comandancia militar de Piura al pronunciarse ésta contra España, en 1821. Por eso se olvidó lo del abolengo, y cuando a mediados del siglo pasado se mencionaba en su tierra ese apellido, generalmente era en relación con actos de valor de un Seminario, o a causa de la rumbosa y epicúrea aureola que aquel llevaba consigo. Basadre mencionó en la primera edición de *La multitud, la ciudad y el campo...* "las legendarias hazañas de los Seminario, que necesitan una novela", quizás recordando a uno de ellos que, corajudo conductor de masas electorales, se atrincheró en su domicilio y a balazos enfrentó a sus opositores, ayudado por sus hijas. Pero, aparte de poseer *ñeque,* todos o casi todos fueron señores del saber vivir "a lo macho": derrochando dinero y bebiendo sin medida en estrepitosos y prolongados festejos (que Piura celebraba gozosa) con buena comida criolla, harto trago y alegres hembras dadivosas de sus encantos: pechugonas mulatas de la *Mangachería* y zambas de la *Gallinacera,* aquellas oliendo a ruda y éstas a *concolón* según la copla de un *tondero.* Los Seminario eran señores de a caballo, de carabina y revólver, que se

Relacion de los buques en que ha navegado el que suscribe

1º Me embarque en el Puerto de Paita en Nove de 1843 en el Bergantin Ninfadina Ingles su Capitan Dn Manuel F Herrera y fui hasta Payta navegando el tiempo de la buena Bonanza, se desembarque en la Isla de la Gorgona.

2º En Payta tome plaza en la Goleta N. Florita su Capitan Dn Manuel F Herrera y fui a los puertos del Callao Buenaventura, Panama y bolvi a Payta

3º Tome plaza en el Bergantin N. Josefina su Capitan Dn Manuel F Herrera estubo haciendo el servicio de Paquete entre el Callao y Panama conduciendo la balija de Europa y por haberse establecido la linea de Vapores

4º Tome plaza en Payta en la Fragata Ingles. Ballenera Bargon su Capitan Teodoro Hempsey Permanesi en este buque Pescando ballenas veinte y dos mes y desembarque en las Marquesas Gn Wich y la Sociedad

Me desembarque en Payta

5º En el Callao Tome plaza en la Fragata N. Peruana su Capitan Dn Gregorio Espejo, que cargada de Guano fue a Inglaterra, pasamos a Burdeos donde tomando el Pabellon Frances bolvi al Callao tocando en Rio Janeiro.

6º Tome plaza en el Callao en el Bergantin N. Bonrow su Capitan Dn Fillermo Reverett y fui a Hong Kong tocando en Gn Wich Hua a los Marquesas y Macao.

pasaban bajo el poncho de hilo a todas las vegas y pampas de ese departamento fronterizo.

La larga ausencia de Miguel, agregada a la escasa edad que tenía cuando se alejó del país, lo mantuvo distante del Perú durante un período que fue de gran importancia en la estructuración del alma nacional. Esto sucedió a causa de los efectos que causó y de las experiencias que se cosecharon para la formación de una ideología cívica que, en rechazo de las continuas luchas entre bandos militares, aspiraba a conseguir que el país fuera gobernado no por caudillos con galones sino por personas elegidas democráticamente por el pueblo, al revés de lo que desde 1821 venía ocurriendo.

Restaurado el Perú en 1839, quiso dominar a Bolivia; y derrotado en Ingavi oyó por segunda vez en su suelo los pasos de los soldados de ese país. En el Norte, por otra parte, los sueños de gloria del general ecuatoriano Flores, son alimentados por el refugiado general boliviano Santa Cruz. Desde el punto de vista diplomático, según Basadre en la segunda edición de su historia republicana, se vislumbró para el Perú "la amenaza de que sufriera una suerte análoga a la de América Central, pulverizándose en entidades diminutas". A ello contribuyó la anarquía política que por entonces comenzó con ejércitos de peruanos que simultáneamente en el Norte obedecían al general Torrico y en el Sur al general La Fuente, mientras el Gobierno se hallaba impotente en Lima, situación que llevó a la guerra civil de 1842, en la cual intervino una cuarta fuerza militar: el ejército del general don Francisco de Vidal, segundo vicepresidente del país, quien saltó a la garrocha al Consejo de Estado y al Primer Vice-

7° En Macao tome plaza a bordo de la Fragata Inglesa Gresnaus vi su Capitan Elhon adam a Ya Fra-sisco de California

8° En California tome plaza a bordo de la Fragata N. A. „Cosair“ su Capitan Beil Cook y fui Hasgay y Hongon.

9° en Honkong tome plaza a bordo de la Fragata N. A. Wich Cray y fui Singapur y regrese ha Honkong.

10° En Honkong tome plaza a bordo de Fragata N. A. Estay Hong su Capitan Guillermo Ben y fui a Nueva York y Boston

11° En Boston tome plaza a bordo de Fragata N. A „Sioux“ su Capitan Thin Smit y fui a Californias

12° En California tome plaza a bordo de la Fragata N. A. Goll an Egell su Ca Guillermo Rolin y llegue al Callao

Lima Agosto 10 de 1833

Miguel Grau

Relación de los viajes del adolescente Miguel Grau, según el resumen de su puño y letra que firmó en Lima el 10 de agosto de 1853.

presidente, quedando dueño del poder, después de la batalla de Agua Santa (17 de octubre de 1842). Sin embargo, en el Sur continuaron predominando las huestes del general Vivanco, quien en marzo de 1843 llegó a Lima con los suyos para recoger la banda presidencial que el anciano Justo Figuerola arrojó por un balcón de su domicilio.

La victoria de Vivanco no contribuyó a la pacificación nacional. El bullir revolucionario reapareció en Tacna en octubre de 1842, encabezado por Castilla. En apoyo de una bandera defensiva de la Constitución, que este caudillo había enarbolado, los generales Nieto e Iguaín conformaron con él en el Cusco una junta provisoria de gobierno. Vencedor en Carmen Alto (22 de julio de 1844), el general tarapaqueño tuvo el buen tino de restablecer en el mando al ciudadano civil a quien democráticamente correspondía la presidencia, gesto que en buena parte contribuyó a que fuera constitucionalmente elegido al año siguiente presidente de la República, cargo supremo en el que iba a permanecer hasta la finalización legal de su período gubernativo. De esta manera se llegó a la feliz ocurrencia que terminara uno de los lapsos más prolongados y temibles de la anarquía política del Perú. Por fortuna dejó una enseñanza que la generación del joven Miguel Grau pudo cosechar. La lección provino de la actitud del civil Domingo Elías, quien a mediados de junio de 1844 encabezó en Lima una reacción ciudadana, contra las banderías armadas y en un anhelo de paz. Los trabajos y la vida pública se suspendieron en la Capital para que los ciudadanos tomaran las armas. Así lo hicieron desde los vocales de la Corte Suprema de Justicia hasta los universitarios, y Echenique tuvo que retirarse con sus mesnadas desistiendo de atacar a Lima. Una carta pública que ese mismo Elías diri-

gió al Presidente el 12 de agosto de 1853, (es decir, dos días después que el joven Grau dio por terminado en Lima su periplo oceánico) pone en marcha la ola de un segundo liberalismo nacional, iniciándose así el movimiento ideológico que Castilla aprovecha para llegar nuevamente al poder después de la batalla de La Palma (5 de enero de 1855) comenzando a desempeñar íntegramente un nuevo período presidencial.

Según parece, fue en 1853 que Miguel se radicó en Lima. No había estado ciertamente en el Perú mientras ocurrían los acontecimientos que acabamos de reseñar. Pero tuvieron que serles conocidos, pues estaban frescos en la memoria popular. Imposible es que el joven marino no se enterara de ellos, en especial si se examina el escenario en que por entonces actuó. Hay que tener en cuenta que en la Capital fue alumno del colegio que estableció en 1848 el poeta español Velarde, quien más tarde había de cantar su muerte en sentidas estrofas. Debió ser excelente profesor si se le juzga por la buena ortografía y clara redacción que se aprecia en la correspondencia del comandante Grau, quien parece que no asistió a otra escuela o colegio. D. Fernando, fogoso, audaz, aventurero, dio a este alumno los conocimientos que contenía su *Gramática de la lengua castellana,* y resaltó más tarde sus ansias y su sicología, en sentidas estrofas necrológicas. Hizo más: le abrió horizontes sociales que Miguel sólo había observado parcialmente y entre brumas. Este breve lapso de la vida de Grau debió resultar decisivo para su futuro, a causa de la gente a quien trató. Velarde era, como Lorente y Raimondi, un liberal huído de España a causa de su ideología antimonárquica. Su colegio limeño giraba en la órbita en que lo hacían los hombres de la generación de Miguel que componían el inte-

resante y segundo grupo de liberales peruanos (José y Pedro Gálvez, Ulloa, Cisneros, Casós, Químper, Tejeda, Ureta). El contacto del marino con estos jóvenes y con los maestros de ideas avanzadas que, como Lorente, enseñaban en el Colegio de Guadalupe, debió llevar a los oídos del joven piurano, aunque ahora expresados con galanura, conceptos que ya había escuchado en los buques mercantes en que sirvió. La mayor parte de tales naves contaban por entonces en sus dotaciones con veteranos de las barricadas y las luchas republicanas europeas, que habían abandonado sus países porque, al haber sido dominadas las revoluciones de 1830 a 1850, las circunstancias obligaron a que escaparan muchos intelectuales y obreros.

Mientras Miguel había estado ausente, la Marina de Guerra del Perú creció en fuerza e importancia. Fresca quedaba en la memoria de Castilla, presidente del 45 al 51, la afrenta que en 1844 nos impuso el impulsivo contralmirante Thompson, de la flota de Su Majestad Británica. Fresco, también, el recuerdo de su penosa marcha a pie de Arequipa a Lima, por carencia de escuadra poderosa que se impusiera al inglés. Por eso el vencedor de Carmen Alto comenzó a formar armada, adquiriendo primero fragatas, bergantines y goletas, y más tarde los vapores *Rímac* y *Amazonas*. Echenique siguió comprando naves y trajo de Inglaterra la *Apurímac*, el *Loa* y el *Tumbes*. Con ese material a flote y con la atención gubernativa se fortaleció el espíritu de la Marina de Guerra. Por eso se repelió con gallardía la intervención del cónsul británico Barton cuando el asunto del *Tres Amigos*. Por eso la *Gamarra* fue a San Francisco de California a imponer respeto a los

súbditos peruanos. Por eso la *Amazonas* en viaje de instrucción de guardiamarinas dio la vuelta al mundo. Por eso también, los oficiales comenzaron a explorar la selva. Y supieron sacrificarse estoicamente, como Noel con la *Mercedes*.

Una marina de tales hechos y esos hombres honraba a quien pertenecía a ella. No fue raro que los dos varones de la familia Grau Seminario quisieran incorporarse en sus filas. Hubo su padre de buscar el patronazgo de los piuranos que ya pertenecían a ella (Camilo Carrillo, José María Raygada, Juan Noel, y quizás su hermano de madre Emilio Díaz Seminario, por entonces de casi 26 años de edad y con más de cinco en la Armada). Bien dirigida por estos, la solicitud presentada por el padre en agosto de 1853, fue acogida. Miguel y Enrique se sintieron orgullosos el 14 de marzo de 1854, cuando el primero contaba veintiún años de edad, vistiendo el uniforme de guardiamarinas. Con el traje vino para nuestro héroe vida nueva. Cornetas y formaciones. Dianas alegres y silencios tristes. Desfiles y listas. Ejercicios de boga y de cañón. Saludos militares. Por necesidades que la vida imponía a nuestro hombrecito, hubo de alejarse de Enrique, con quien estaba tan unido. Tres años después se separaron para siempre: el hermano mayor murió en Chanchamayo. Se quedó solo, en tierra desconocida y entre hombres extraños. Esto constituyó únicamente un quebranto pasajero. El joven Miguel Grau tenía ya reciedumbre templada en veintiún años de refriega, contra una existencia que no había trascurrido en senda de rosas. A golpe de martillo de forja durante su niñez aprendió a sonreír con desprecio ante cuchicheos malintencionados y cobardes sobre su origen familiar. A puñetazos se hizo respetar a bordo de los buques mercantes en que transcurrió su adolescencia. A cambio del dolor que era preciso esconder,

cosechó una deducción que le sirvió al iniciar su vida en la Marina de Guerra: había en él muchas valiosas minas submarinas que podían enriquecer su existencia. Como todos aquellos que se forman por sí mismos, se sabía resuelto, confiado, valeroso.

El guardiamarina Grau se hizo a la rutina a bordo del *Rímac*, *Vigilante* y *Ucayali*. Fue buen militar el que ya era espléndido navegante. Antes de los dos años de estar en el servicio ganó los galones de la clase superior. Dulce canción del término que libraba de situaciones militares ambiguas: "Mi alférez".

Trasladado a la fragata mixta *Apurímac*, el nuevo oficial comenzó a servir con otro marino piurano que ejercería desde entonces sobre su ánimo un fuerte influjo, a pesar de su alma inquieta, borrascosa y romántica tan diferente de la disciplina, la fría calma, la estoica serenidad y el espíritu práctico de Grau. Hablo del gran politiquero Lizardo Montero, el único jefe de marina que ha llegado a presidente de la República, reemplazando en 1882 a García Calderón hecho prisionero y deportado a Chile por las tropas conquistadoras.

Mientras sirve al lado de Montero, Grau toma partida por un hombre que es amigo de su padre. Este hombre se llama Vivanco, sublevado contra Castilla, por entonces presidente del Perú en su segundo período, a quien Montero detesta desde la sanción que le aplicó mandándolo como alumno al Colegio Naval Militar aunque ya era alférez de fragata, en castigo por el mal comportamiento que observó durante el naufragio del *Rímac*. Aprovechan Grau y Montero una ausencia del comandante Salcedo y sublevan la *Apurímac*, a la cual pronto se

unen *Loa* y *Tumbes*. Reciben a Vivanco y proceden al Callao, donde se baten con el *Ucayali* y los fuertes. Siguen a la costa de La Libertad y toman Trujillo. Castilla se embarca en un vapor de carga, a riesgo de ser apresado, sale al Norte, recupera Trujillo y obliga a huir por Paita a esas naves. En abril de 1857 regresa el rebelde al puerto chalaco, desembarca sus tropas y es rechazado tras sangriento combate en el que nuestro héroe libra la vida por milagro. Frustrada así la revolución, Vivanco escapa a Chile y los marinos revoltosos entregan sus buques en el Callao. Grau es expulsado del servicio junto con Montero, Jurado de los Reyes, Pimentel y Astete. El bautismo de sangre le ha costado caro.

Vuelve el mozo al mar del que ya le cuesta trabajo vivir alejado. Al parecer, durante casi tres años hace la carrera a la China y la India en buques mercantes y pierde el empleo en 1860, regresando al Perú. Según unos autores lo hacen "capitán de un barco inglés", de acuerdo con Arosemena (datos todos ellos sin certificación documental y sin que se suministren detalles). La única probanza que se posee es que se halla en Lima durante los finales de 1861, y en el Callao en setiembre del mismo año. Se le ha aconsejado reingresar en la Armada. Pero no acepta acogerse a la reconocida magnanimidad de don Ramón Castilla. Mientras el general tarapaqueño es presidente, el sublevado del *Apurímac* se mantiene fuera de filas.

Trata Vegas de disculpar esta revolucionaria aventura moza de Grau al decir que el flamante alférez de fragata refirió más tarde haber tomado parte en ella por curiosidad. No aceptamos esta afirmación que opacaría el prestigio de Grau. No pudo el futuro héroe emplear en combates a cañón las naves del Estado y sus tripulantes, con el mismo espíritu

de quien derriba flotas en el tablero de maniobras. Era demasiado honrado para ello. Además, no debemos negarle su capacidad de rebelión, sin la cual no sería meritoria su disciplina de 1879. La virtud sin esfuerzo no tiene mérito. Hay razonamientos más lógicos que explicarían mejor su actitud como alférez. Al lado de Montero la política tomaba el carácter de arrollador ciclón. No había por entonces en nuestra marina un claro concepto de la distinción entre los deberes del hombre como oficial y como ciudadano, a causa de los pronunciamientos y revoluciones militares. Debe también tenerse en cuenta que Miguel Grau sólo contaba 22 años de edad. Cabe pensar que el mozo debió ser conservador por circunstancias de influencia hogareña, y que por otra parte vería con buenos ojos el pronunciamiento de Arequipa que tenía este carácter, pues hacía dos años que el caudillo tarapaqueño mantenía fuera de filas al teniente coronel Manuel María Gómez, querido cuñado de Grau por estar casado con la hermana Dolores, y militar que había sido uno de los derrotados en la batalla de La Palma. Precisa por último tener en cuenta que Castilla no pudo ser amado por todos y cada uno de los habitantes del Perú, y entre quienes no sentían afecto por él se hallaban los marinos, salvo excepciones como Mariátegui, Forcelledo y algunos más. Tampoco Castilla quería mucho a la Marina, por la que abrigaba un sentimiento semejante al que guardaba Napoleón Bonaparte por la de su país: recelo y despego por aquello que no se entiende y que por ello no se le puede dominar por completo a diferencia de lo que sucedía con el Ejército respecto a esos dos caudillos militares. Por lo demás, hay que recordar que Castilla tuvo, como todo hombre sobresaliente, sus cojeras morales. No es un misterio, por ejemplo, que el libertador de los ne-

gros fue arbitrario e injusto hasta la disolución del Cuerpo Legislativo por la Fuerza Armada. Toribio Pacheco ha dicho de él lo siguiente: "Examínese la conducta pública del General Castilla desde 1844 y dígasenos si su gobierno no ha sido una serie de golpes de Estado. ¿Qué han sido para él las Constituciones —(y tuvo tres y un Estatuto)— las leyes, los Congresos y cuantas instituciones han existido en el Perú? Instrumentos que ha sabido manejar a su antojo según las circunstancias y según le convenía". Quien no sabe protestar ante los métodos equívocos, el abuso hecho ley o la ruindad sistematizada, no tiene carácter. Grau no es menos héroe porque se sublevara contra Castilla en 1856, contra Pezet en 1865, contra Tucker en 1866 y contra los Gutiérrez en 1872. Al contrario. Sin tales hechos y sin sus gestos humanitarios de 1879, la historia de su vida sería una frígida enumeración de fechas y circunstancias tácticas; oscuras por la falta de esas actitudes claras, aunque a veces sean equivocadas, que definen los caracteres y hacen comprender que un alma y un corazón animan la estructura perecedera de materia ruin, imponiéndose a menudo sobre el cerebro que reflexiona.

La ausencia de más de seis años que mantiene el joven Miguel Grau, en relación a la Marina de Guerra, debió ser de gran importancia formativa. Fue un período de transición entre su juventud y su hombradía, que tuvo que afrontar sin ayuda ninguna y ahora con serias responsabilidades. Al rango que ha obtenido en la Armada se añade la experiencia marítima que ha atesorado desde su juventud, y sin mayor dificultad se le contrata como capitán de nuestra marina mercante que por entonces se compone de buques de vela y algunos

de vapor que desplazan entre 150 y 300 toneladas. Al mando de uno de ellos tiene un segundo naufragio, en circunstancias que ponen a prueba sus conocimientos, su hombría y su sentido de responsabilidad respecto al personal que estaba a sus órdenes. A través de *El Comercio* de los comienzos de 1863, su aventura se hizo conocida y creció con ello la reputación del joven marino.

Como es sabido, cuando surgieron las dificultades para traer chinos a los que prácticamente se esclavizaba en las haciendas costeñas y hasta en empresas del Estado como la extracción del guano, comenzó un período de activa *importación* de los habitantes de Polinesia a todos los cuales se llamó "kanakas". Hubo en el negocio abundantes buques de las marinas mercantes chilena y peruana, cuyos armadores mostraron poca sensibilidad y mucha ansiedad por lograr grandes ganancias, a causa de lo cual se dieron continuas y airadas protestas de nacionales y extranjeros.

Para un buque que al parecer hacía el tráfico de kanakas, contrataron Diego Gonzales y Francisco Gambel a Miguel Grau. Se trataba de la goleta *Apurímac*, de 189 toneladas y quince tripulantes (entre los cuales figuraba el pilotín Albino Grau, cuyos antecedentes familiares parecen coincidir con los de Antonio Grau Vega, mencionado al tratar de la parentela), que el 28 de setiembre de 1862 zarpó hacia las islas inglesas de la Polinesia fondeando el 30 de octubre en Penshyn, que era frecuentada por los buques que enganchaban "colonos". Es de suponer que el capitán Grau debía dedicar su goleta a esta actividad. Sin embargo no embarcó ninguno hasta el 6 de noviembre en que se trasladó a Humphrys (Manihika, según los nativos), del grupo de las Cook septentrionales, situadas al N.E. de Nueva Zelandia, entre las Tonga y el archipiélago

de La Sociedad. La *Apurímac* llegó el 9 de noviembre en la mañana a Humphrys, isla de apenas 5.5 Km^2 de extensión y de menos de cien habitantes. Sorteó el anillo madrepórico y entró en la laguna donde escogió un buen fondeadero, ayudado por unos misioneros franceses y por los nativos.

Tres días después del arribo, el cielo se encapotó de la manera en que suele ocurrir cuando aparece el temporal, y este se descargó violentamente, con torrentes de agua y fortísimos chubascos. Fue inútil la lucha que el Capitán sostuvo durante todo el día para salvar su buque. A las ocho y media de la noche la fuerza de los elementos lo montó sobre los escollos, destrozándolo luego, como hizo también con la goleta peruana *Manuelita Costas*, de propiedad de Pedro Balta y Diego Costas y que tenía por capitán a García y García. Pero Miguel no perdió un solo hombre.

Los náufragos permanecieron en Humphrys hasta el 18 en que llegó de Rakuhanga el bergantín peruano *Trujillo*, que tenía como capitán a N. Basagoitia, quien llevaba abordo 126 kanakas. La travesía al Callao duró cincuenta y dos días, es decir, hasta el 6 de enero de 1863. El capitán Miguel Grau hizo declaración en la Capitanía del Puerto, pidiendo se levantara una sumaria. Esa manifestación así como el fallo, favorable a Grau, de quienes tuvieron a su cargo la investigación, se halla en el Archivo Histórico de la Marina. El asunto de la goleta *Apurímac* fue un triunfo profesional del muy joven capitán y fallido enganchador de *kanakas*, quien renunció a capitanear otro buque de ese trato.

VI
Hombradía

En los años que Miguel Grau falta de la Armada, el Perú prospera y con él la Marina de Guerra. El guano comenzaba por entonces a constituir nuestra riqueza, que tanto daño nos haría a través de las consignaciones. Todo era entonces prosperidad falaz, crédito y negociados deshonestos. Pese a ello la Armada crecía, no sólo en el Pacífico sino también en el Oriente, donde llegó a crearse una importante base fluvial. El conflicto con el Ecuador (primer triunfo nacional, aunque un poco hipotético) terminó por deslumbrar a la Nación y por asentar el prestigio naval. Por entonces las naves de guerra y los transportes (en número de veinte) llevaron al Norte las tropas que Castilla comandaba en persona y bloquearon las costas guayaquileñas por un año, al mando del contralmirante Ignacio Mariátegui.

Al morir el año 1862 se opaca en el horizonte político peruano la recia figura de Castilla, quien entrega el mando a San Román. En 1867 vuelve a brillar el nombre del vencedor del Ecuador. El mes de mayo de ese año su estrella se extingue cuando el criollo caudillo se queda dormido para siempre, apoyada su cabeza cana sobre la montura de su caballo de batalla, en las pampas de Tarapacá.

Miguel Grau, enemigo de ese caudillo desde que su cuñado fuera separado del Ejército en 1855, sólo retorna al servicio cuando San Román asume el poder. El 6 de diciembre de 1861 pide que se le comprenda en los efectos de la ley de reparación que hace justicia a los expulsados por Castilla, y logra que el 24 de abril siguiente se le reinscriba en el escalafón general de la Marina. Sin embargo, continúa dos años más en la flota mercante. Transcurren seis meses entre su sonada aventura en la Polinesia y su reincorporación al servicio naval donde de inmediato se le asciende. El 13 de setiembre de 1863 obtiene despachos de teniente segundo y comienza desde entonces a ganar galones con una rapidez poco común en esos tiempos: quince meses después ha llegado a capitán de corbeta y asume la segunda comandancia del *General Lerzundi* que manda su paisano Montero. Tiene ya la apariencia de un tallano o de un *cholo* blanco de Catacaos. Es macizo y de estatura mediana. Sus facciones son varoniles y toscas. El cabello y la barba a la española forman en el rostro un marco negro que acentúa la dulce tristeza de los ojos. De este marco sólo escapa el mentón fuerte y las orejas grandes y enhiestas, como en acecho. La frente es despejada, espesas y unidas las cejas proclamando la inquebrantable decisión de sus resoluciones. En suma, rostro redondo, masculino, abierto.

Por su particular apariencia de pescador norteño, Grau se singulariza entre sus compañeros. Además, por su voz delgada, en contraste con su corpachón robusto. Pero, sobre todo, porque destaca en sentido de honradez, "en el salón de la casa y el camarote del buque", ha dicho González Prada, y en inflexibilidad disciplinaria. Conocida es la anécdota del baúl del guardiamarina Palacios (héroe más tarde con Grau

en el *Huáscar*) que dio ocasión a la insolente cuarteta del caballero que, a más de saber matar y saber morir con gallardía, supo de hacer versos:

"El piurano patilludo
que mis baúles botó,
no será, pregunto yo,
un reverendo c....?".

Malos vientos llegan del mar por entonces. Los tiempos no son propicios para las jóvenes repúblicas hispanoamericanas, ya cincuenta años libres. Desde 1854 hay ciclones conquistadores que pretenden arrasar el Septentrión. Dolorosamente constatan los indolatinos que esos vientos provienen también de la otra América. Williams Walker, audaz aventurero estadounidense, organiza y lleva expediciones imperialistas a Honduras y Nicaragua ayudado por los esclavistas de la república del Norte. España cae sobre Santo Domingo, enarbola su bandera en 1861 y se enciende la lucha en la isla. Los gabinetes de Londres, París y Madrid acuerdan ejercer medidas de fuerza sobre México para conseguir el pago de deudas. La Madre Patria levanta en esa tierra libre el trono vacilante del desgraciado Maximiliano de Austria. En estas circunstancias el Perú convoca al Congreso Americano y no obstante tal hecho las malandanzas se precipitan sobre nosotros. Ocurre la ocupación de las islas Chincha por la escuadrilla Pinzón (14 de abril de 1864) y como resultado posterior, el humillante Tratado Vivanco-Pareja.

Ante la vergüenza que significa este documento, Prado se levanta en el Sur "reivindicando el honor nacional" y pro-

testando del acuerdo que el presidente Pezet ha adoptado, en el sentido de que sea ratificado sin sometimiento al Congreso. Montero ofrece su buque al general rebelde, subleva el *Tumbes* y desembarca tropas y cañones en Islay, con destino a Arequipa.

Pezet, quien al mismo tiempo que realizaba arreglos diplomáticos con los invasores procuraba armar al país, contrató en Inglaterra la construcción de la *Independencia* y el *Huáscar* y compró en Francia la *América* y la *Unión*. Para traer estos elementos envió el Gobierno lo más granado del cuerpo de oficiales. Aunque Grau sólo tenía diez años de antigüedad en la Armada, fue uno de los escogidos. Le dieron el mando de la corbeta *Unión*, llamada a ser el buque de mayor prestigio, después del *Huáscar*, durante el siglo pasado. Tuvo en este flamante comando una experiencia muy novedosa: ir a parar a la cárcel de Dartford. El servicio español de inteligencia consiguió comprar a una parte de la tripulación inglesa que se había contratado para el viaje, la cual se quejó ante un juez de que se la llevaba a atacar territorio español. Como esta era una violación de la *Foreign Enlistment Act*, se le apresó en Devenport en circunstancias que salía de la Jefatura del Departamento Marítimo de Plymouth, a cuyo almirante acababa de presentar sus saludos. El asunto no pasó a mayores gracias a la intervención diplomática de la Legación. Pero eso fue sólo la primera dificultad que se le presentó. Los mercenarios contratados y los mecánicos que desconocían la maquinaria francesa dieron mucho que hacer. Pésima condición climática persiguió a las corbetas, a tal punto que al salir de Río de Janeiro, cuyo dique había utilizado para reparaciones, a causa de un fortísimo temporal la *Unión* chocó contra un mercante portugués al que dejó mal



La esposa de Grau, Dolores Cabero de Grau



Enrique Grau Cabero



Miguel Gregorio Grau Cabero



Enrique Grau Cabero



María Luisa Grau Cabero



Ricardo Grau Cabero



(De izquierda a derecha) Enrique, Miguel (el primero de este nombre) y Oscar Grau Cabero visten el traje "marinero" que los niños usaron hasta bien entrado el presente siglo.





Carlos Grau Cabero



Rafael Grau Cabero

Rafael Grau Cabero



Victoria Grau Cabero



Este retrato del Comandante corresponde al lapso posterior a su enjuiciamiento y su empleo en la P.S.N.C. Es el único en que aparece sonriente y es muy posible que ello se deba a que lo acompaña su primer hijo, por entonces de un año de edad, aproximadamente.

parado. La experiencia marinera y la sangre fría de Grau doblegaron todos los obstáculos durante la loca carrera emprendida entre Plymouth y el Callao para llegar a tiempo de enfrentarse contra la escuadra española. Sólo el 4 de mayo de 1865, por fin, la *Unión* y la *América* fondearon en la rada chalaca.

Mientras tanto la revolución continuaba en el Perú. Prado había instalado su cuartel general en Ayacucho, para marchar sobre Lima. Pezet resistía con el apoyo de algunas unidades navales. Pero se daba cuenta que si los buques próximos a llegar se plegaban al movimiento revolucionario perdería el control del mar, que en el Perú ha proporcionado siempre el triunfo a los ejércitos en combate. Por eso envió a Valparaíso a don Juan Manuel Grau para que esperara al hijo (a quien acababan de ascender a capitán de fragata) y le rogara permanecer fiel al gobierno constitucional. Resultó inútil. El "amaba tiernamente a su padre y lo probó más tarde. Pero entre su patria humillada y las canas del respeto íntimo, no vaciló". Por segunda vez Miguel Grau fue rebelde. Con su buque contribuyó a que Prado llegara al poder tras el feroz combate de noviembre de 1865. Mientras, el padre del futuro héroe, seguramente admirando el patriotismo de su hijo, moría pobre y abandonado en Valparaíso el 30 de noviembre de ese mismo año, en tanto que el recto marino tragaba estoicamente su dolor filial.

Triunfante Prado celebró un tratado de cuádruple alianza con el Ecuador, Chile y Bolivia, cerrando así los puertos del Pacífico sub-oriental a las naves españolas. Como las nuevas unidades del Perú estaban por llegar, la División Naval salió a esperarlas en los canales de Chiloé. Bajo las órdenes del comandante divisionario, don Manuel Villar, quedó el

capitán de fragata Miguel Grau siempre al mando de la *Unión*. En ella, también, expuso por primera vez su vida en defensa de la patria durante el combate de Abtao (7 de febrero de 1866) en que su nave fue duramente castigada por la artillería española y alcanzó el mayor porcentaje de bajas. Comenzaban a sonreírle la Gloria y la Muerte.

Los triunfos de Abtao y del Callao (2 de mayo del mismo año) tuvieron decisiva influencia en el espíritu del personal naval. Los jefes y oficiales peruanos se habían batido contra marinos escogidos de un país europeo, quienes comandaban unidades superiores en artillería a las nacionales. Disculpable era pues que se sobrestimaran. Y comprensible también que el país, borracho de triunfos desde Castilla, se creyera conquistador, fuerte e invencible. Tanto optimismo, reforzado por la admiración que despertó la lucha brillante del *Huáscar* en Pacocha (en 1877), contribuyó en mucho a nuestra derrota del 79. De primera intención produjo el incidente de Valparaíso.

Pensó Prado llevar a las colonias la guerra contra España, y contrató al fogueado comodoro sureño John Tucker, jefe excelente de la Marina de los Estados Unidos, para que se encargara de dirigir una expedición a Filipinas. El confederado, por lo pronto, fue nombrado comandante de la División del Sur, en reemplazo del tumultuoso Montero, "por considerarse al último demasiado impetuoso", dice Vegas. Herido el piurano en lo más íntimo, protestó con otros de la designación de un extranjero para el comando de la Escuadra, hecho que postergaba en tan importante misión, desconociendo sus méritos, a jefes peruanos antiguos, capaces y de prestigio.

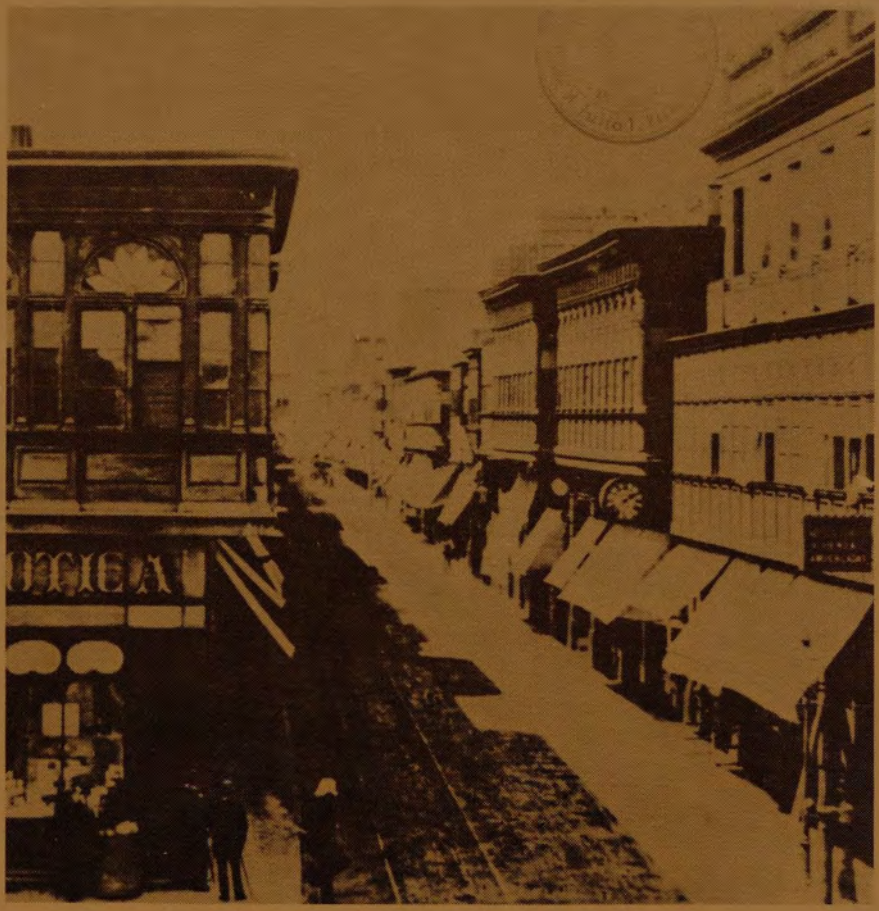
El comandante Miguel Grau reincidió en acompañar al paisano y a sus compañeros. Protestó con ellos, renunció al cargo y, como resultado de esta actitud, que apareció como rebeldía contra el Gobierno, resultó enjuiciado y, embarcado en el *Chalaco*, llegó preso a San Lorenzo. Después de una detención de varios meses en la isla, se realizó el proceso. En éste el destino, dice Porras, une al más grande orador y jurista del Perú y al más grande héroe del mar: "Luciano Benjamín Cisneros enciende su defensa lírica sosteniendo, frente al Fiscal, que ni Grau ni sus compañeros son rebeldes, desertores ni traidores a la patria [y] alude con presentimiento y sensibilidad de gloria, a su categoría... [de] denodados vencedores de Abtao", en especial de Grau "incapaz de alzarse por un interés o codicia de poder o de lucro". El héroe fue absuelto. El 14 de febrero (1867) vuelve a su hogar, establecido desde hace algunos años en Lima, calle Lezcano, en compañía de sus hermanas y el marido de Dolores, teniente coronel Manuel María Gómez. Quince días después se retira por segunda vez de la Armada, obteniendo el mando sucesivo de los vapores mercantes *Callao*, *Quito* y *Puno*, de la P.S.N.C., "honor excepcional a sus conocimientos náuticos, porque ha sido el único caso que se ha registrado en esa compañía", dice su paisano Vegas. Ella Dunbar Temple, por su parte, añade que el gerente de la compañía inglesa le ofreció que en cualquier momento podía contar con ella y aun asumir la Superintendencia, pues lo consideraba "el jefe más distinguido, leal y caballeresco de la marina peruana". Da también a saber que años más tarde el comandante Grau hizo conocer que por entonces percibió un sueldo superior al estatal y que recibió valiosa oferta de trabajo, por parte de don Emilio de Althaus. Vicuña Mackenna atribuye

a este período de la carrera de Grau gran importancia. Dice que merced a él los capitanes mercantes ingleses, como buenos camaradas, suministraron a D. Miguel durante la campaña naval de 1879, datos muy convenientes para la ejecución de sus comisiones en el mar.

Según las cartas (que guardamos en nuestro archivo particular) de don Manuel B. Ferreyros a su hijo el capitán de fragata de su mismo nombre, el juicio de los marinos que se negaron a servir con el almirante Tucker fue muy impopular e hizo que el presidente Prado perdiera buena parte del afecto que había ganado en 1866. Es de presumir que después de su absolución el comandante Grau se negó a servir en la Marina de Guerra, resentido como debía hallarse con el Presidente. Fue más allá todavía, pues al parecer se propuso dar un vuelco a su vida, ya que no sólo dejó la mal pagada carrera naval sino, además, decidió tomar estado. No hay antecedentes sobre su relación sentimental previa con cierta dama limeña; pero no cabe duda que existía, si se tiene en cuenta la premura con que se realizó un enlace que quizás se había acordado con anterioridad: sólo mediaron diez días entre la concesión de la licencia que pidió para navegar en la marina mercante, y su matrimonio en el Sagrario de la Catedral de Lima. Fue un enlace piurano y naval. De padrino actuó su paisano, el prestigioso general José Miguel Medina; y de testigos, sus compañeros de "rebelión" García y García, Ferreyros y Montero. Grau tenía por entonces treinta y tres años, y la novia, Dolores, era una joven diez años menor, agraciada sin ser una belleza, nacida en Lima. Primogénita del vocal del Tribunal Mayor de Cuentas D. Pedro Cabero y Valdivieso y de Doña Luisa Navarro, según Ella Dunbar Temple, por línea paterna "descendía de antiguos linajes españoles,



Los jardines de la Exposición y el Palacio del mismo nombre, donde ahora se halla el Museo de arte, en 1874.



La esquina de la calle La Merced, en el Jr. de la Unión.



El Palacio Arzobispal y la pila de la Plaza de Armas



El Palacio de Gobierno, en su frente hacia la Plaza de Armas, en 1870.



La calle del Palacio con el arco "Puente de Piedra" al fondo

oriundos de Granada, afincados en Trujillo del Perú y entroncados con los Vásquez de Acuña y con los Tagle", lo que motivó que el nuevo hogar se moviera durante los doce años que el matrimonio iba a durar, dentro de un grupo de amigos y parientes que ocupaban elevada situación social. Este matrimonio fue justiciero galardón que merecía quien virilmente había logrado destacar, venciendo todos los obstáculos que pudieron oponérsele; y fue también hecho social que honró al Perú de entonces. Con beneplácito general un nada hermoso lobo de mar lució ese día la conquista (que duraría hasta la muerte) que como hombre había logrado no obstante los embarazos que podía haber hallado en la mojigata Lima de entonces, a causa de la irregularidad del procedimiento civil de su nacimiento. El capitán de la marina mercante don Miguel Grau equivocadamente debió pensar cuando terminó la ceremonia de su casamiento, que con ello llegaba a su fin la viril angustia de un hombre que se ha hecho a sí mismo diariamente; y que al fin alcanzaba la paz y el reposo. ¡Mi hogar! ¡Mi felicidad, con los míos!, murmuraría sin palabras su corazón. Imposible que adivinara lo efímera y sobresaltada que esa felicidad iba a ser.

Tuvo el hogar Grau-Cabero diez hijos, entre quienes predominaron numéricamente siete varones de los que el primero llevó el nombre del querido hermano Enrique Grau Seminario, y el último, el del héroe de Angamos, de quien la familia le dio el nombre paterno, por segunda vez entre los hijos pues ya lo había llevado el segundogénito, que murió niño. El último Miguel quedó de nueve meses de edad a la muerte de su padre.

El nacimiento de Enrique hizo aparecer en el comandante Grau esa como mina submarina de afecto y de ternura

que el hombre no descubre en sí mismo hasta que llega a ser pade. Vino al mundo el mismo año, el mismo mes y diecinueve días después del combate naval que en el Callao determinó el retiro de la escuadra española de Méndez Núñez. Comandaba por entonces don Miguel la corbeta *Unión* que se hallaba en las costas vecinas formando parte de la Escuadra Aliada Peruano-Chilena. Sólo el 9 de agosto volvió al Callao, entre los jefes y oficiales detenidos en Valparaíso a causa de la difícil situación promovida por el nombramiento del marino norteamericano Tucker como jefe de la Escuadra. Fue entonces que el Comandante conoció a su primogénito, y fue también cuando se le tomó la fotografía en que está cargando a Enrique, que es la única de su iconografía en que Grau aparece con una amplia sonrisa que le ilumina el rostro que normalmente es más bien taciturno.

VII
Madurez

A los once meses, lo que viene a resultar los finales de 1867, el capitán de fragata don Miguel Grau, a pesar que sólo cuenta dos años en el grado, de los cuales en uno ha estado fuera del servicio, vuelve a la Armada por puerta grande: se le da el mando del *Huáscar*. Era este un comando muy codiciado y el marino piurano no empleaba nunca ni tenía padrinos. El nombramiento se debió a que ya el futuro héroe se había convertido en figura nacional gracias a sus conocimientos profesionales y a sus cualidades humanas. Por eso no es de extrañar que pocos años después aparezca en la conocida fotografía de "los cuatro ases", acompañando a tres jefes navales que estaban muy por encima de él en cuanto a familia, riqueza y posición social; pero a quienes Grau igualaba o quizás ya sobrepasara en méritos: García y García, Ferreyros y Montero. Después de su iniciación en la Marina de Guerra había servido en tres vapores (*Rímac, Ucayali* y *Apurímac*) durante más de año y medio. Al haberse retirado tempranamente de la Armada, en la P.S.N.C. continuó un lapso igual con los buques de vapor, desempeñando ya funciones directivas en los mismos. A partir del momento en que volvió al servicio como segundo comandante del *Lerzundi*, su carrera siguió a bordo de esta clase de naves, con el intervalo en que había ido a Europa para

traer la *Unión*, oportunidad que aprovechó para refinar en Inglaterra y Francia sus conocimientos sobre mecánica naval y manejo de buques de vapor. Si a esto se agrega que mientras estuvo contratado por la P.S.N.C. navegó una y otra vez entre los puertos chilenos y Panamá, y si además se recuerda su prolongado embarque en buques de vela cuando aún era un adolescente, no resulta aventurado suponer que cuando Grau llegó al nivel de los oficiales superiores, era en el Pacífico sudamericano el jefe de la marina militar que poseía la más amplia experiencia práctica sobre navegación, oceanografía, meteorología, geografía marítima y maniobra de buques de vela y de vapor, lo cual iba más allá de la opinión que expresó Benjamín Vicuña Mackenna pocos años más tarde: "...en varias ocasiones ha servido como capitán en los vapores de la compañía inglesa del Pacífico, donde ha conservado un nombre ileso de probidad y de juicio. No deja muy encumbrada su fama como hombre científico de mar. Pero es un brillante piloto, un hombre de valor reconocido, un hidalgo corazón y un navegante eximio". La conciencia que ahora tiene el Comandante de haber alcanzado una destacada posición nacional, así como los nuevos contactos que ha hecho durante el lapso que ha pasado a cargo de buques de la *Pacific Steam Navigation Company*, actúan como excitador que pone en acción todas las vivencias que ha recogido en sus frecuentes viajes por muchas tierras. Se rompe la costra que crece en el marino de guerra cuando año tras año hace vida rutinaria embargado solamente en sus quehaceres inmediatos; adquiere Grau conciencia de las limitaciones y necesidades del país, así como de sus lacras políticas. A esto contribuye la afirmación nacional que por entonces logra un personaje a quien conoce desde la caída de Pezet y la ascensión de Prado: Manuel Pardo,



Plaza Independencia, del Callao



La calle Constitución con un arco triunfal que lleva en la parte superior un retrato del general Mariano I. Prado.



La Plaza Matriz del Callao



Marcelino Gutiérrez, ya cadáver, es arrastrado por la muchedumbre hacia la Plaza de Armas

figura sugestiva que durante esos años predica una doctrina de elevación y fortalecimiento de la civilidad. Tal planteamiento, novedoso en el país, se hizo grato al marino piurano porque durante sus años de formación a bordo de buques mercantes ha aprendido a respetar el esfuerzo tenaz de los hombres sin galones. Estos nuevos aspectos que de la realidad social del país se hacen visibles para Grau, le resultan de gran importancia en el momento que vive el Perú. Además, ha habido de por medio la circunstancia que el comandante del *Huáscar* ha tenido anteriormente la ocasión de frecuentar a Pardo y concertar con él una buena amistad. Mientras estuvo en Inglaterra y luego en Francia formando parte de la comisión de compra de las corbetas, hubo circustancias que los acercaron. Un hermano menor de Manuel Pardo era oficial de marina. Como hombre joven, Felipe Pardo recién probaba la libertad en ciudades tan placenteras como París y Londres, y al parecer se descarrió algo. Esto preocupó a la familia, y su padre encargó a Manuel que viera por su hermano menor, cuando el futuro presidente pasó a Europa a negociar el empréstito Thomson Bonard, de 1865. Según se advierte en las cartas que Manuel enviaba a su padre, y que guardamos en el Archivo Histórico de la Marina, el comisionado cumplió su cometido gracias a la ayuda que le prestó Grau, a quien nombraron comandante de la *Unión*. Felipe Pardo fue enviado a la corbeta y, según se conoce por la correspondencia que se acaba de mencionar, el Comandante hizo una tarea magnífica con el joven, "convirtiéndolo en su mano derecha". El teniente Pardo siguió sirviendo a órdenes de Grau, a quien transformó en su ídolo, y muy cerca de este cayó muerto en su puesto de combate, durante la batalla na-

val de Abtao, como segundo jefe de la *Unión*, que Grau comandaba.

En julio de 1868 es elegido para ocupar la presidencia de la República el coronel José Balta Montero, quien inicia una administración que es liberal y progresista, pero durante la cual se constatan realidades financieras y económicas que presentan un aspecto peligroso. A las grandes deudas que venían arrastrándose se han sumado otras más, debidas a la contratación de nuevos empréstitos exteriores, concertados con la garantía de la venta del guano, para costear grandes obras públicas. Para saldar el exceso en los gastos se celebra un contrato con el consignatario Dreyfus, al cual la opinión pública asocia el nombre de un político nuevo que más tarde va a jugar un papel importante en la vida pública del Perú: Nicolás de Piérola. La entrada de grandes cantidades de dinero en el país ocasiona una riqueza ficticia y un clima al parecer democrático en el cual se forma el Partido Civil cuyo jefe (Manuel Pardo) resulta ungido para ocupar la presidencia de la República durante el lapso 1872-1876, lo cual actúa como deflagrador de una explosión política, de graves caracteres, cuya explicación se halla en la obra de Basadre. Según este autor Balta debía la estabilidad de su régimen gubernativo a un grupo militar que encabezaban los Gutiérrez. Este grupo "consideraba un desastre para su profesión" que los civiles dirigieran la República. No es de extrañar que cuando Tomás Gutiérrez llegó, en diciembre de 1871, a ser ministro de Guerra y Marina, tratara de arrastrar al Presidente a dar un golpe de Estado con el apoyo de 7,000 hombres bien armados, y neutralizando a la Marina para lo cual

nombró jefe de la guarnición del Callao a Pedro Balta, quien estaba casado con una hermana de Gutiérrez. Además se tomaron medidas preventivas en cuanto a la Escuadra y en este sentido es muy revelador de la situación que existía, lo que Aurelio García y García da a saber a José Pardo en una carta de fecha 22 de mayo de 1872 que tenemos en el Archivo Histórico de la Marina. Pardo había dicho a García y García que consideraba "complicado y vicioso el sistema a que estaba sujeta la Marina", y este jefe le manifiesta que ello se debe a la "confusión" de tal sistema y a "la lentitud, ineficacia y desacierto en todas las operaciones de este ramo", lo cual achaca al "indigno antagonismo que casi siempre y con muy pocas excepciones ha existido contra ella por parte de la clase dominante del Estado." Añade que a los mejores jefes y oficiales se les coloca "en condiciones peores a las de los conspiradores más famosos y delincuentes...", poniéndolos en ridículo "con los ilusorios mandos de buques cuyas piezas de máquinas se ocultan a siete millas de las costas...", y que "en presencia de las tripulaciones se les hace a media noche visitas a las santabárbaras y pañoles".

Una semana antes de la fecha que se había señalado para la transmisión constitucional del mando supremo, el coronel Tomás Gutiérrez, ministro de Guerra y Marina, con la ayuda de sus hermanos (también coroneles) y de otros jefes militares, apresa al presidente Balta, a quien se asesina pocos días después, y se proclama dictador el 22 de julio de 1872, con el manifiesto propósito de desconocer la elección de Manuel Pardo.

Capitán de navío graduado, desde el 25 de julio de 1868, hombre maduro ya, al mirar Grau de cerca y desde la alta situación que inviste, el levantamiento de los Gutiérrez, com-

prende el sucio juego que lleva consigo oculto. Debió sentir una náusea patriótica que perturba su natural reposo espiritual impulsándolo a defender con ardentía el principio de la lealtad constitucional. Así resultó caudillo de la reacción legal.

Cuando Grau se embarca en su buque ordena que el *Huáscar* levante en las calderas la presión de vapor necesaria para zarpar. Está decidido a todo. Llamados los comandantes a consejo por el Comandante General de Marina, cuyo despacho se halla en el Arsenal, la más alta autoridad naval les da a saber que ha recibido del dictador Gutiérrez una nota en que se comunica a la Marina de Guerra que "se ha botado al Congreso y don José Balta está preso", y que contiene una orden: "secunde el movimiento que se ha hecho en Lima". Como el personal naval sabe que la tropa del Batallón de Marina que forma la guarnición militar del Arsenal está comprometida con los coroneles, no toma en ese consejo ninguna determinación. Pero invitados los jefes navales por el comandante Grau a reunirse a bordo del *Marañón*, resuelven "conservar los buques y ponerlos en aptitud de poder libertar al país de la insultante dictadura que se le quiere imponer", según transcripción de Vegas García. La correspondencia que guardamos en el Archivo Histórico de la Armada permite notar que su buque fue la nave capitana de la reacción. Mediante un oficio nos informamos que a ella se presentaron los jefes, oficiales y tripulantes que se sumaron al rechazo institucional. Otro refiere que como a la *Apurímac* y la *Independencia* se les habían quitado, anteladamente y por órdenes de los revolucionarios, piezas de su maquinaria, el monitor los sacó a remolque de la rada para evitar que las tropas pudieran apresarlos. Así se logra vencer todas las di-

ficultades y esto permite que los buques leven, se retiran a San Lorenzo para coordinar sus planes y luego se dirijan a Islay, según se advierte en los partes del *Chalaco* y de la *Apurímac* que tuvo que refugiarse en Paracas por el mal estado que se presentó en su máquina. En cuanto al comandante Grau, con la mayor celeridad se trasladó a ese puerto y despachó telegramas y oficios a las autoridades de los departamentos y provincias del Sur, dándoles a conocer la sublevación de los Gutiérrez así como la actitud que la Marina de Guerra ha asumido. Son inmediatas y aprobatorias las respuestas que va recibiendo de los prefectos, capitanes de puerto, municipalidades y el vecindario, en telegramas, oficios, cartas y memoriales de protesta de diversas circunscripciones territoriales de los departamentos de Arequipa, Cusco, Puno, Moquegua y de la provincia litoral de Tarapacá, según puede constatarse en los legajos respectivos de nuestro Archivo Histórico de la Armada.

Antes que se decidieran a zarpar con sus buques del Callao han ocurrido otros hechos, que precisa luego mencionar, que han obligado a los marinos a actuar de esa manera, impulsados por un sentimiento que el comandante Grau expresó en una comunicación que envió el 1º de agosto al ministro de Guerra y Marina dándole parte de las ocurrencias: "En momentos de peligro para la Patria, lejos de abandonar los buques y entregarlos a los salteadores del poder, debíamos conservarlos y ponernos en actitud de poderla libertar de la insolente dictadura que se le quería imponer: la indiferencia en esas circunstancias habría sido un crimen y la Patria nos pedía algo más; era pues preciso sacrificarlo todo por ella, y juramos defender la ley y las instituciones cumpliendo así con los deberes que imponen la Patria y el honor". El 22 de

julio, procedente del Palacio de Gobierno y con la indicación de haber sido expedida a 11 hrs. 15 m. a.m., el Comandante General de Marina (D. de la Haza) recibió el siguiente telegrama cuya ortografía no avalaba, por cierto, la calidad cultural de quien lo transcribía: "Como save ya hoy a las dos de la tarde he salvado la República del avismo en que ha sumerjirla el mas funesto partido político y la devilidad del Coronel Balta El Ejército todo y la jente sensata se han puesto de mi lado y me han proclamado Jefe Supremo de la República La Patria se ha salvado. Es de ver de todo Soldado propender al sostenimiento del nuevo Rejimiento Politico. Por lo espuesto el telegrama de U.— Le acabo de recibir previniendole que reuna en el acto nuevamente a los de la Escuadra y les diga que como Jefe Supremo de la Nación ordeno reconoscan mi autoridad y se pongan á las órdenes de U. asi lo exije la salud de la Republica y asi lo espero de los Jefes aludidos pues mis determinaciones de ve cumplirse.— Dios guarde a U..— Tomás Gutiérrez."

Nuevamente citados a reunirse con el comandante Diego de la Haza, como ya han tomado las debidas precauciones los comandantes dan a saber al Comandante General de Marina la resolución que han adoptado. El jefe naval se muestra de acuerdo con ella y decide embarcarse con otros jefes en el *Huáscar*, enviando a Palacio, a las 13 horas de ese mismo día, la respuesta a la orden escrita del Dictador, la que está concebida en los siguientes términos: "Señor Coronel D. Tomás Gutiérrez.— He reunido nuevamente a los Comandantes de los buques. Ellos dicen que habiendo desaparecido el réjimen Constitucional en la República, no pueden aceptar con voluntad el Gobierno actualmente establecido en la Capital, y que han decidido permanecer así en sus buques hasta

que sean relevados.— En cuanto a mí y el Mayor de Ordenes, agradeciendo debidamente el nombramiento con que se ha querido favorecernos pasamos por el sentimiento de no aceptarlo, por encontrarnos de acuerdo con las opiniones de los Comandantes.— Diego de la Haza".

El comandante Grau sacó del puerto con el *Huáscar* a los demás buques y todas las unidades que no zarparon en comisiones quedaron fondeadas en la isla San Lorenzo. Su nombre junto a los de Aurelio García y García, Camilo Carrillo y Samuel M. Palacio, encabezó la lista de los ochenta y tres jefes y oficiales que firmaron el siguiente "Manifiesto a la Nación": "El inaudito abuso de fuerza con que el día de ayer ha sido escandalizada la capital de la República, debía encontrar, como en efecto ha sucedido, el rechazo más completo de parte de los jefes y oficiales de la Armada que suscriben; quienes, ajenos a toda liga personal, no reconocen otra regla de conducta que la emanada ó dirigida al fiel cumplimiento de las instituciones patrias. El criminal proceder del Coronel D. Tomás Gutiérrez, es pues la ruina del régimen constitucional y como consecuencia precisa el desquiciamiento social más completo. Para restablecerlo cábenos la fortuna de ser los primeros en ofrecer nuestro patriótico continjente y poner al servicio de la Nación los elementos de que hoy disponemos. En nuestro camino nos asiste la más firme persuación de encontrar á todos los buenos ciudadanos y que unidos para combatir la anarquía podamos devolver a los lejitimos representantes de la voluntad nacional la independencia que requiere el ejercicio de sus augustas funciones. Al ancla, Callao, Julio veinte y tres de mil ochocientos setenta y dos".

Fue breve y terminó trágicamente la aventura de los Gutiérrez. Pardo se embarcó en la *Independencia*, con lo que se

ratificó la constitucionalidad que alentaba en la contrarrevolución naval. Esto tuvo gran influencia en la opinión pública e hizo que nadie apoyara decididamente a los coroneles. El pueblo limeño, en una de esas reacciones violentas que a veces aparecen en su sicología blanda y apática, victimó a tres de los hermanos y quemó sus cadáveres en la Plaza de Armas. El 2 de agosto asumió el poder el Jefe del Partido civil y al ceñirle la banda presidencial, José Simeón Tejeda, presidente del Congreso, le dijo: "...sóis el único a quien los pueblos han elevado al mando supremo sin el apoyo de las bayonetas. Estáis colocado, señor, a la cabeza de una época". Con ello, lo ocurrido diez días antes tomaba las características de un importante hito histórico. Parecía señalar que el militarismo que desde 1821 reemplazó al virrey español, con los impulsivos coroneles Gutiérrez había llegado a la más peligrosa abyección. Era urgente que, como en todos los regímenes republicanos, la presidencia del Perú fuera desempeñada por un ciudadano elegido democráticamente y poseedor de una preparación económica y política que garantizara la eficacia de su régimen. Ha de entenderse que cuando aquí contraponemos la ideología de este partido al ambiente propiciò a los regímenes autoritarios y establecido por militares, de los años precedentes, no queremos expresar que la renovación a que aspiraban los elementos civiles estaba inspirada por un sentimiento de repulsa contra las fuerzas armadas. Querían que la institución militar asumiera el papel eficiente y disciplinado que le corresponde en una democracia, a fin de ser íntegramente el factor determinante de la seguridad externa e interna del país. *El Comercio,* vocero del Partido Civil, explicó claramente el concepto del mismo que también compartían los marinos, en un editorial del 10 de abril de 1875: "El militarismo



Muelle de Guerra



El puerto y la chaza del Callao



Muelle de Pescadores del Callao



Pequeñas y grandes embarcaciones de vela en el Callao

no es el ejército. El militarismo significa la tendencia invasora de los militares a considerar toda actividad, todo movimento como dependiente de su fuerza y de su voluntad; significa la dilatación funesta del elemento militar y del régimen militar, enseñoreándose sobre los demás elementos de vitalidad social y poniendo por obra el someterlos a un vasallaje rechazado por la igualdad republicana".

Para el comandante Miguel Grau, Manuel Pardo era el hombre destinado a inaugurar en el Perú una nueva era de gobierno realmente democrático. En él depositó patriótica esperanza de ser ciudadano de un país bien gobernado. "Dechado de lealtad, en todo sentido", Riva Agüero dijo de él en su "Homenaje a Grau"; también lo calificó como "ardoroso civilista, amigo íntimo y confidente de Pardo y su principal apoyo" en el "borrascoso y fulgurante período" de su presidencia que estuvo plagada de motines y de fracasados movimientos revolucionarios". Por eso no fue extraño que algunos años después, "en la sala capitular del Convento de Santo Domingo, la asamblea del Partido Civil reorganizado eligiera a Grau como uno de sus directores", comenta ese autor. Este hecho, así como que se le hiciera socio del exclusivo Club Nacional limeño, han dado lugar a que durante el presente siglo haya habido renegados de la memoria del Héroe que han dicho de él que era "civilista", dando a esta voz la acepción semántica que comenzó a oírse desde el apogeo de Piérola y que alcanzó difusión durante el oncenio leguiísta. Esto es mala fe o anacronismo. El movimiento político que se llamó "partido civil", durante la vida de su caudillo y aún después de su asesinato fue una ideología de recaptura del gobierno por parte de la civilidad, arrebatándosele al militarismo desbocado. Si es cierto que en las filas de

esa agrupación, la alta burguesía tenía una representación mayoritaria, no era en su inicio un partido aristócrata y plutócrata encabezado por gente que, comparándola con los pierolistas "no montaba a caballo", como se dijo por entonces. En las filas del original Partido Civil se alineaba también un buen número de profesionales, empleados y otros de la baja burguesía, así como marinos y militares de alta clase que anhelaban un gobernante civil en cuanto que consideraban tal situación como una característica de regímenes democráticos. Por lo demás, Manuel Pardo sí "montaba a caballo", y bien que lo demostró durante el lapso de su presidencia de la República. Entre 1872-1876 fueron muy numerosos los intentos para subvertir el orden público, mediante motines, sublevaciones, pronunciamientos y revoluciones que ocurrieron en varias partes del país, muy especialmente en el Sur. Pardo no se limitó a mandar gente a combatirlos: fue con ella; como jefe supremo que era salió a campaña con quienes defendían el orden constitucional.

VIII

El amenazante corvo

El matrimonio ha causado que el comandante Grau intensifique su vida en un ambiente social que había abandonado desde que en Paita, hacía ya cuatro lustros, se embarcó por primera vez para comenzar su aventura marinera: la calidez de un hogar compartido. A esto se añade ahora la continua y amistosa alternancia con personas amigas y la frecuente asistencia, acompañando a la esposa, a actuaciones religiosas y a espectáculos públicos. La constante residencia en una Lima que aún no se ha desprendido de sus coloniales hábitos cortesanos, fastuosos y sibaritas, resulta para don Miguel como un nuevo viaje alrededor de un mundo que había desconocido por haber sido niño pobre, adolescente marinero y joven provinciano.

Debió resultar muy extraño a este hombre lavado y relavado en agua salada de varios continentes, pertenecer *in situ* al vecindario capitalino. La vida limeña era por entonces variada, inquieta, sorpresiva, imprevisible, como correspondía a la sicología de quienes la llevaban. Resultaba maravillosa para las viejas chismosas y para los viajeros europeos que venían a redescubrirnos, quienes la hallaban "de lento ritmo incitante a la indolencia". Las frecuentes revoluciones, golpes de Estado y pronunciamientos podían ocasionar acontecimientos de profundas consecuencias en cuanto a lo económico y lo

social, como la manumisión general de los esclavos negros que en apuesta política proclamaron Echenique y Castilla. Mas ni eso ni los temblores o terremotos alteraban trisagios, novenas y procesiones. Sólo los *cierrapuertas* ponían alguna inquietud entre los fieles que llenaban, diariamente, y a todas horas, las iglesias; y que luego pasaban a los atrios, que eran lugares de tertulia y de asaetados cambios de frases con las *tapadas* que todavía lucían su *lisura limeñísima* o su descocado atrevimiento. Por lo demás, no paralizaba el comercio al por menor que se hacía en el suelo de la Plaza de Armas. Ni el deambular de vendedores pregoneros que intervienen en la vida hogareña de Grau, que antes había estado regulada por el cantar de los gallos rurales y más tarde por los *dobles* de la campana marinera: en Lima se cambia el paso de acuerdo a gritos como "¡Lechera!" o "¡Revolución caliente"!, o de las campanadas de las nueve y media de la mañana, del *Angelus* a la puesta del sol y de invitación al rezo "por las benditas ánimas del Purgatorio", a las ocho de la noche.

Acudió, quizás, D. Miguel, a los varios "apuntes" y "guías" de *El Murciélago* (M.A. Fuentes), proficuo y sabelotodo descriptor y estadístico que escribió de preferencia sobre asuntos limeños. Gracias a él hubo de enterarse que por entonces la Capital tenía aproximadamente 100,000 habitantes entre los cuales unos 37,000 eran provincianos y 40,000 extranjeros; que los equinos para la cabalgadura, y otros cuadrúpedos para el reparto de mercaderías y para el arrieraje pasaban de 6,000, sin incluir las recuas de llamas que entraban y salían de la Capital; y que los carruajes (coches, calesas, calesines y birloches) llegaban a 300.

No todo era rezo y paliquear en la Catedral o en la Plaza de Armas. La gente de copete acudía a conciertos y funciones teatrales ofrecidos por grupos extranjeros que llegaban de cuando en cuando; pero, sobre todo, a las actuacionse de la Sociedad Filarmónica que dirigía Mariano Bolognesi, de la familia del futuro Héroe del Morro, quien además solía presentar sus composiciones románticas (*La Arequipeña, La cantinera del Ejército Libertador*). Mas, no ha de creerse que esa gente distinguida dejaba que fuera la clase media la única que disfrutara de la ocupación total del Corral de Comedias. *Ña Catita, Lances de Amancaes, La saya y manto* constituian un imán pícaro y alegremente preparado por Manuel Asencio Segura con un irresistible ingenio mulato que parecía una mezcla de *pisco, anticucho* y *bien me sabe.* El señorón, al lado del empleadito o del *indefinido,* reían la gracia de Segura que incorporaba en el habla de los comediantes el lenguaje colorido de la gente del pelo. Las obras de Felipe Pardo, por otra parte, no habían muerto con ese escritor ático pero con un moralismo que tenía fuego de ají rocoto. Con *El Sargento Canuto* de Segura, alternaban en las tablas *Una huérfana en Chorrillos* o *Frutos de la Educación.*

Otros dos espectáculos eran favorecidos por una concurrencia que se dividía según su categoría social. Las peleas de gallos gozaban del favor de la clase media baja y del populacho. Al anuncio callejero de las jugadas, hecho al son de cornetín y tambor, y con exhibición de un hermoso gallo enjaulado, esos asiduos espectadores acudían a la arena, cercana a la Plaza de Armas, que hasta hoy conserva un nombre recordatorio: la calle Gallos. En la hermoza Plaza de Acho, en cam-

bio, la concurrencia era en su mayoría de gente pudiente, neogoda o criolla en capacidad económica de afrontar no sólo el elevado precio de las localidades sino también el de delicados manjares y licores finos que se llevaba a los *cuartos*. En las ocasiones en que toreaba nuestro corpulento y ágil Angel Valdés, *El Maestro* (como en la temporada de 1860-1861 en que se vengó de un gesto despectivo que tuvieron los diestros españoles, despachando sin ayuda ninguna a los doce toros de la tarde), la incapacidad económica en que el bajo pueblo se hallaba para ver a su ídolo aparecía con caracteres crueles y como síntoma premonitorio. La clase baja vivía muy cerca de la miseria, mientras la clase dirigente gozaba de los beneficios de una economía de inapropiada insuflación dirigida por gobernantes que, sin haberse trazado un plan integral de desarrollo económico nacional, empleaban las consignaciones y los ingentes ingresos del guano y el salitre, siguiendo sus propios criterios o inspiraciones. La clase dirigente gozaba de una riqueza falaz (con concepto de Basadre) una sin mayores preocupaciones ni temores a un grave peligro que amenazaba al país. Con su habitual grandilocuencia, pero también con acierto, ya lo dijo Chocano:

"....
En tresillos impropios
de hombres fuertes y bravos,
en vez de áureas monedas
apuntaban esclavos."

El escenario histórico en que pudo reconocerse que la grandeza de Grau merecía glorificación fue nuestra campaña

naval de 1879. No cabe una biografía del héroe si no se examinan ciertos acontecimientos coetáneos que provocaron esa guerra. Mas esto debe hacerse en forma breve. También sin patriotería, y evitando vergonzantes silencios sobre ciertas responsabilidades.

La hiriente vanidad que caracterizaba a Chile durante los mediados del siglo pasado salió malherida a causa del papel que su paupérrima armada había jugado en la guerra de 1866, contra España; y también terminó jurándose que ese país no volvería jamás a depender de nuestra ayuda naval. Esta justa decisión lo llevó al arreglo que a espaldas del Perú celebró con España en 1868, que le permitía disponer cuanto antes de las corbetas *O'Higgins y Chacabuco* que Gran Bretaña le entregó.

A partir de las suspicacias que se presentaron en esa ocasión, las relaciones diplomáticas entre el Perú y Chile mostraron un trasfondo de desconfianza que fue asomando con frecuencia. En 1871 hubo tensión diplomática a causa de que el Perú no podía celebrar la paz con España porque Chile exigía a ésta que abonara una indemnización por el bombardeo de Valparaíso. Más tarde surgió otra dificultad con motivo del pago por el Perú de los gastos en que la Escuadra Peruana incurrió mientras permaneció en Chile formando parte de la fuerza naval aliada a solicitud reiterada del gobierno de ese país. Pero el motivo principal que hizo aparecer el temor de una guerra entre ellos, estuvo en la ambición que allí se presentó, como país pobre de recursos que era, de explotar en su beneficio los yacimientos salitreros del Atacama boliviano y del sur peruano. Pensaba Chile, no sin razón, que sus superiores espíritu de empresa y aplicación al trabajo, estaban por encima de los desequilibrios políticos, económicos y financieros que reinaban en el Perú y en Bolivia, países que se hallaban por entonces en

una crisis que podía Chile aprovechar. No debemos mirar esas consideraciones con horror patriótico peruano. Hace un siglo, un país esforzado y progresista como ese, encontraba en la Historia y en la conducta que regía entre las grandes potencias a quienes imitábamos, muchos ejemplos que bien impulsaban a otras a adoptar tal clase de procedimientos.

La difícil relación diplomática entre Chile y Bolivia desde que en el desolado territorio costeño del último apareció la importante posibilidad económica que significaba el salitre, trabajado mayormente por chilenos, tomó un aspecto muy delicado, puesto que si comenzó siendo discusión legal sobre difusos límites, pasó a convertirse en un peligro bélico desde que Chile se lanzó en un empeño armamentista. Esto principió en octubre de 1871, al iniciarse la tramitación de lo que luego se convirtió en ley autoritativa para que el Ejecutivo de Chile empleara dos millones de pesos en la adquisición de dos blindados, lo que comenzó a ponerse en práctica el 4 de marzo de 1872.

Nuestro cónsul en Valparaíso puso ese hecho en conocimiento del presidente Balta. El Primer Mandatario actuó de inmediato. Reunió al Consejo, quien resolvió que el Comandante General de Marina (capitán de navío Manuel Ferreyros) partiera a Inglaterra (14 y 24 de febrero de 1872). En calidad de comisionado naval recibió instrucciones, cuyas copias se hallan en nuestro Archivo Naval, que muestran que en el Gobierno había nacido ansiedad de desarrollar en el Perú un plan de adquisiciones que contrarrestara el esfuerzo chileno, mediante la compra de los elementos que por entonces se consideraban los más adelantados de la guerra naval. Se daba a Ferreyros precisas instrucciones para recorrer los mejores astilleros de Gran Bretaña a fin que nuestras adquisiciones fueran "en número



Los cadáveres de los hermanos Gutiérrez colgados, por la muchedumbre, de la torre de la Catedral.

mayor que el que decidan obtener los chilenos", y "de absoluta y de indudable superioridad". Estas precisas y claras órdenes dejaron de tener validez cuando "la agencia financiera de Londres" (es decir, Dreyfus) se negó a proporcionar los fondos. El 18 de agosto Ferreyros está de vuelta en Lima para arreglar la situación. Pero como Balta había sido asesinado por los Gutiérrez tres semanas antes, el plan de adquisiciones sufrió una paralización cuyo alcance era por entonces difícil de prever.

Manuel Pardo asumió la presidencia de la República, a la que se le había elegido mediante el voto popular, abrigando gratitud hacia la Marina de Guerra que, con el capitán de navío Miguel Grau como caudillo, impidió que el golpe militar de los coroneles Gutiérrez obstaculizara su asunción de tan elevado cargo. Pero también llegó al poder en deuda con la patria, que resultaba difícil de saldar ante una situación económica que ya durante el régimen que precedió al de Balta era muy delicada pues, con frase de Basadre, al comenzar éste su período presidencial "muy poco o nada de las ventas del guano quedaba en el Erario, junto con una crecida deuda y las perspectivas de la bancarrota". A pesar de los conocimientos que atesoraba y de las buenas intenciones con que buscó la presidencia del Perú, iba a ser el destino de Pardo ver hundirse el país mientras él tenía que emplear buena parte de su energía en combatir las revoluciones, motines y pronunciamientos que sin cesar surgían, y en tratar de dominar el ansia de obtener fácil riqueza, que sin ningún ocultamiento abrigaba buena parte de la plutocracia que formaba en las filas del Partido Civil. Entre 1872 y 1876 el Perú se orientó monetariamente hacia un monometalismo plata que no correspondía a la situación internacional; los bancos limitaron sus operaciones entorpeciendo los negocios; más tarde ellos se vieron en peligro ante el retiro de fondos de los comer-

ciantes; tuvo que aceptarse el papel moneda dando como resultado el encarecimiento de la vida popular; el presupuesto para 1875-1877 arrojó un déficit efectivo de más de 24½ millones; disminuyeron los que eran ya escasos ingresos; nació *The Peruvian Guano Company* que se empeñó en una lucha con Dreyfus (que perjudicó nuestro prestigio internacional más de lo que estaba); no hubo con qué hacer el servicio de amortización de la deuda interna, y en agosto de 1877 acogimos abiertamente el billete fiscal.

No fue que Pardo descuidara irresponsablemente cuanto se relacionaba con la Marina de Guerra. Apenas se hizo cargo de la presidencia dio muestras de querer enfrentarse técnicamente al problema del crecimiento del poder naval, que Balta le había dejado. Para ello tomó una atinada medida: reunir en la Junta Consultiva de Marina, que el 3 de setiembre de 1872 tuvo su primera sesión de trabajo, el mejor grupo profesional que en su concepto lo podía asesorar. Allí estaba el más cuajado e íntegro de la guardia vieja, el benemérito contralmirante Domingo Valle Riestra, hombre de gran experiencia naval e internacional; y, más jóvenes, los capitanes de navío Miguel Grau, quien tenía a sus órdenes el *Huáscar;* Manuel Ferreyros, quien hacía poco había vuelto de Inglaterra y poseía también experiencia norteamericana; Aurelio García y García, buen táctico y hombre influyente: Juan Pardo de Zela, el comisionado para la compra de las corbetas *América* y *Unión,* en Francia; Camilo Carrillo ex-comandante del *Loa* en el combate del 2 de mayo en el Callao, buen hidrógrafo, dos veces director de la Escuela Naval y quien a poco sería presidente de la Cámara de Diputados y más tarde ministro de Hacienda y de Guerra y Marina; y, por último, José R. Carreño, exvivanquista que había servi-

do en la legación de Londres y era veterano del combate del 2 de mayo de 1866.

El selecto conjunto de jefes que formaban la Junta, al parecer revivió el proyecto de Balta. De inmediato Pardo realizó diligencias que eran indispensables, y gracias a ciertas medidas que recomendó, lo puso en práctica. El 28 de agosto de 1872 el Consejo de Ministros aprobó el empleo de hasta cuatro millones de soles para la compra de los blindados, las cañoneras y elementos auxiliares, disponiendo que esa cantidad figurara en el presupuesto de 1873. Por intermedio del contralmirante Montero se consiguió que de inmediato su Cámara (Senadores) aprobara la inversión. El 10 de octubre el ministro de Guerra y Marina dispuso que el capitán de navío Alejandro G. Muñoz, acompañado de un grupo de oficiales, se dirigiera a Gran Bretaña para vigilar la inmediata construcción de las cañoneras que, con los nombres *Chanchamayo* y *Pilcomayo*, iban a llegar al Callao el 11 de enero de 1875.

El personal de la Armada debió considerar que aunque la compra de esos dos buques no era inconveniente, resultaba sólo una medida suplementaria a la adquisición de los dos blindados que hacían falta para neutralizar a Chile. Quedó en espera que Pardo afrontara el peligro que venía del Sur, mediante la adquisición de mejores elementos navales que esas cañoneras o tomando disposiciones diplomáticas que tuvieran un carácter salvador.

Durante lo que siguió del año 1872 y en el transcurso del lapso que restaba, en el gobierno de Pardo no asomó una decisión bien respaldada, sobre el ineludible deber de no aceptar por entonces que el Perú tuviera inferioridad naval con respecto a Chile. El tiempo se consumía en intentos diplomáticos dudosos e ineficaces y en la contemplación de lo que ocurría en el

Sur, que a todas luces era un esfuerzo firme e inteligente de Chile para hacerse de la riqueza costera de Bolivia, con peligros para el Perú. Mientras la situación financiera empeoraba diariamente, no se tuvo en cuenta que el único camino que nos quedaba era evitar por todos los medios (por lo menos hasta que nuestro estado económico mejorara) un conflicto armado, mediante la creación de una conveniente estructura jurídica. Nuestra diplomacia fracasó de manera rotunda al dejarse maniobrar hábilmente por Chile. Ella nos llevó a un absurdo enfrentamiento en vez de lograr un cazurro, pero salvador, paso atrás. Nuestro antagonista sabía lo que quería y cómo obtenerlo de acuerdo con su lema nacional ("por la razón o la fuerza"). Nosotros vacilábamos en busca de una alianza con Argentina, para defender a Bolivia que daba muestras de una política internacional más incierta todavía que la nuestra. La única medida diplomática que tomamos sin pensarlo mucho, fue la peor que podíamos adoptar: la alianza secreta con Bolivia, firmada el 6 de febrero de 1873. En realidad, a partir de los mediados de 1872 la escuadra que Grau comandaba empleó mayormente su tiempo en cruceros de observación y en ejercicios tácticos en aguas meridionales del Pacífico Sur, así como en transportes de tropas, todo ello con la finalidad principal de debelar revoluciones. Cada año, cada mes, cada día fue aumentando el peligro de una guerra con Chile, cuyo resultado se definiría en el mar; pero durante los gobiernos de Pardo y de Prado no se fortaleció a la Marina de Guerra para que decidiera el conflicto a nuestro favor, ni se logró que nuestro servicio diplomático impidiera esa guerra.

En enero de 1874 el blindado chileno *Cochrane* fue lanzado al mar en Inglaterra. Parece que en ese mes, también, fue cuando en una reunión de nuestra Junta Consultiva de Marina, se

enunció la baladronada que los elementos navales de que disponía el Perú estaban en capacidad de resistir a los de Chile, según la tradición oral que Basadre consigna insinuando que ésta pudo ser la razón que llevó al ministro Juan Ignacio Elguera a suprimir en 1876 del presupuesto de Marina los cuatro millones que allí habían figurado con destino a adquirir buques. Quizás la Marina de Guerra se unió al coro que por entonces cantaba una copla popular que comienza así:

"¡Con tanto 'que viva Pardo'
y en lo que vino a parar...!"

Al comenzar 1873, el flamante gobierno de Pardo responde al armamentismo chileno concertando un tratado secreto con Bolivia. También la política interna es causa de alarma. El proceso que por la muerte de Herencia Zevallos y Gamio se inició el 5 de febrero de ese año, es mecanismo de ignición que impulsa la acostumbrada inquietud revolucionaria de Vivanco. Pretende este ya viejo caudillo iniciar un movimiento en Arequipa y como fracasa en su empeño tiene que huir a Chile donde, como en otras ocasiones, empieza a preparar una expedición sobre el Perú. La preocupación que esto ocasiona, más la inquietud internacional, determinan a Pardo a confiar al comandante Grau la misión de recorrer la costa sur, como hemos dicho, a partir del 9 de marzo de 1873, para neutralizar a los arequipeños, impedir que venga de Chile un contrabando de armas y también para lucir la bandera en aguas y puertos bolivianos. Tenemos en el Archivo Histórico de la Marina cuarenta oficios en que informa de los movimientos del *Huáscar* y da parte de las ocurrencias. Mas son documentos breves y precisos, como toda la correspondencia oficial de Grau. Emplea Arica para sus contactos (algunos personales) con el prefecto de

Arequipa; pero es Iquique su base principal, y de ella zarpa para visitar Cobija (enterándose que la *O'Higgins* se halla en Mejillones de Bolivia), donde se le recibe calurosamente. En este puerto estaciona al *Mayro* con instrucciones que se refieren a una posible expedición de bolivianos, organizada en Valparaíso para pedir la anexión del litoral de su país a la República de Chile. A conciencia el *Huáscar* visita buques, así como caletas y playas de posibles desembarcos de armas, constatando que todo está en orden. Por conocerse en julio la grave enfermedad de que es víctima Vivanco, de la cual muere poco después en Chile, este mes emprende viaje de regreso visitando Ilo, Chala (después de una corta visita que antes ha realizado al Callao), Atico e Islay. El 3 de setiembre termina el *Huáscar* el crucero en la costa meridional que gracias a su presencia se ha mantenido tranquila.

IX

El Jefe de la Escuadra de Evoluciones

Hacia 1870 el uso del vapor en los buques de guerra se había impuesto en todo el mundo no obstante la resistencia de la Real Marina Británica. Eso satisfacía a la *élite* profesional de los oficiales superiores de nuestra institución que se habían formado en el extranjero: Domingo Valle Riestra, Grau, Pardo de Zela, Manuel Ferreyros, Alzamora y otros. Los marinos de los Estados Unidos, por su parte, constituian la avanzada. Por eso no es de extrañar que Aurelio García y García, que era de los jefes *del vapor*, tradujera una de las obras de Foxhall A. Parker que, "arreglada para el uso de la Escuadra del Perú", fue impresa por Van Nostrand y vino de Nueva York ya en castellano: *Táctica Naval de la Escuadra a Vapor*. Mas como en esa época la única manera que de comunicarse tenían los buques era mediante las banderas de señales, el libro que se acaba de nombrar llevó al capitán de Navío Pardo de Zela también a "arreglar" el *Plan de señales para el uso de la Marina peruana*, que se mandó observar por supremo decreto del 12 de diciembre de 1871.

Quizás debido a la difícil situación política e internacional que se presentó por entonces, no se comenzó de inmediato a hacer uso de esos elementos. Pero poco después contribuyeron a

dinamizar la vida profesional utilizando la capacidad, el respeto que se le guardaba y la energía del comandante Grau: el 10 de junio de 1874 se constituyó la "Escuadra de Evoluciones", encargada de practicar en el mar ejercicios tácticos, y se dispuso que tomara el mando de la misma el comandante Grau, que lo retuvo hasta el 20 de enero de 1875. Fue la primera vez que ocupó un comando independiente de varios buques, al mismo tiempo que tuvo bajo sus órdenes a todos los buques de guerra nacionales que se hallaban en aptitud de navegar y se vio precisado a actuar en un teatro de operaciones lejano, en el cual resultó sometido a diferentes presiones institucionales y políticas. De allí que el examen de su comportamiento en este cargo resulte provechoso para juzgarlo en su plena madurez, como hombre, como dinámico colaborador del Jefe Supremo y como profesional.

Es indudable que el propósito de realizar maniobras fue resultado, o estuvo relacionado con el sospechoso conocimiento de que Piérola preparaba una aventura marítima lo cual comenzó en febrero de 1874 y fue conociéndose en sus detalles conforme los planes subversivos se estructuraron en el extranjero. El empleo de las fuerzas navales como protección contrarrevolucionaria fue en el Perú frecuente durante el siglo pasado, y esa mala costumbre duró por lo menos hasta terminar los tres primeros decenios del presente siglo. El hecho que la Escuadra de Evoluciones se mantuviera siete meses entre Islay e Iquique, es indicativo de que el comandante Grau estaba a la espera de algo político que podía ocurrir en esa zona geográfica, como en efecto sucedió en octubre, al entrar en ella el *Talismán* para caer fácilmente prisionero en Pacocha. Con esto termina en realidad el cortinaje político de protección. Los buques son dispersados en diferentes puertos de la zona, para cumplir ais-



Después de haber dominado la revolución del Sur, el presidente Manuel Pardo llega al Callao con parte de la Escuadra y es entusiastamente recibido en el muelle.



Entre los religiosos franciscanos de la provincia limeña existe la tradición que el almirante Grau oró ante esta virgen antes de partir nuevamente al Sur a continuar su campaña que terminaría trágicamente en Angamos. En el lado izquierdo del altar se ha colocado, en el marco que se advierte debajo y a siniestra del motivo central, la trascripción que se ve en la página que sigue.

Cfr. Luis ALAYZA Y PAZ SOLDAN: Mi país: memoria parte y Miscelánea peruana. Lima, 1960.

En vísperas de salir, en los primeros días de octubre, el Contralmirante Grau estuvo en casa de mis abuelos, en la calle de Belén, a despedirse de Francisco Paz Soldán, hermano de mi madre y compañero de juventud del ilustre marino. Era Grau, me decía mi hermano Francisco, de mediana estatura, grueso, de piel morena y espesas barbas negras; y, como yo era un muchacho, no me explicaba que de los labios de un hombre como él saliese una voz delgada, que no correspondía ni a la idea que de él tenía ni a su recia contextura.

Mi tío, que recordando los tiempos en que ambos vivieran en París hablaba con Grau en francés, díjole al despedirlo en la puerta:

—Va Ud. a cosechar nuevos lauros, Contralmirante.

—*Tout est perdu*, contestó Grau. Me voy para no volver. Esta mañana he comulgado en Los Descalzos, y estoy preparado para entregar mi alma a Dios porque me he confesado con el Padre Gual y he comulgado. El P. Gual me ha puesto al cuello esta medallita de oro; y esto diciendo mostró la medalla. Explicó luego que el monitor estaba en malas condiciones y con el casco sucio, lo que le quitaba las ventajas de su velocidad; pero que se tenía noticia de la próxima salida de un gran convoy chileno con fuerzas para invadir el Sur del Perú, y no había más que hacer que lanzarse al sacrificio.

El 7 de octubre, seguido por "La Unión", corbeta que mandaba García y García, entró audazmente el "Huáscar" en la bahía de Antofagasta, donde esperaba encontrar los buques menores de Chile que la custodiaban, y no hallándolos salió al Norte. En la madrugada del 8 avistó, uno tras otro, los humos de diversas unidades. La casualidad había reunido en su camino a toda la escuadra enemiga. Comprendiendo Grau que había llegado la hora prevista de entregar el alma a Dios, ordenó a García y García escapar aprovechando de la velocidad de su corbeta, para salvar el último leño de la desmedrada escuadra peruana, corbeta que había de proporcionarnos un nuevo instante de gloria en la rada de Arica, (1) y al hallarse encerrado ya en el cerco de unidades chilenas avanzó resueltamente sobre el "Cochrane" disparando sus cañones de 300 y causándole algunos daños. Así comenzó el combate.

Pocos momentos después un grueso proyectil cayó en la torre de comando y el cuerpo de Grau desapareció para siempre, quedando tan sólo sobre la cubierta un pie y parte de la dentadura. Pero sólo desapareció la materia: el espíritu permaneció en la nave hasta su casi total destrucción por los proyectiles enemigos. En cierto momento una bala rompió la drisa de la bandera, y el enemigo creyó que había sido

1.—El 17 de Marzo de 1881 el entonces Cap. de Navío Villavicencio, violó heróicamente el bloqueo de Arica mantenido por blindados y unidades menores de Chile; y no sólo entró al puerto, sino salió deslizándose entre los barcos extranjeros.

Trascripción de una página de Mi país..., *de Luis Alaiza y Paz Soldán, una postrer visita del Almirante a la iglesia de Los Descalzos.*

Los balcones moriscos, los locales gallinazos, los visitantes llamas y las abiertas acequias, dan las notas características de la de los mediados del siglo, que vio Rugendes.





El tambor, el cornetín y el cacarear de un ajiseco, llamaban a la cancha de gallos a mediados del siglo pasado.

ladas misiones contrarrevolucionarias que se atienen a las instrucciones que el presidente Pardo, quien se mueve con agilidad en el área geográfica, dicta telegráficamente al comandante Grau según se presentan las actividades subversivas que tienen lugar en ese teatro de operaciones. Por entonces el Jefe del Partido Civil se muestra tan aguerrido como el mejor militar, fiel a una creencia que expresaba ante sus amigos: "para que las guerras civiles cuesten menos en el Perú, es preciso hacerlas a la manera de los Pizarro: siendo al mismo tiempo jefe y soldado".

El enunciado propósito táctico que señaló el decreto de creación de esa escuadra, así como la misión confidencial que el Presidente le confió, las tomó el comandante Grau con el celo de quien se siente al lado de una buena causa, y con la dedicación profesional que le era habitual, al aprovechar al máximo la oportunidad de ejecutar maniobras. Esto se puede constatar mediante el copiador general de comunicaciones de la Comandancia de la Escuadra de Evoluciones, que posee el Archivo Histórico de la Armada.

La seriedad con que el capitán de navío Grau ha asumido su cargo, resalta desde la primera medida que dicta: a pesar de lo que eso le cuesta debido al amor que siente por su buque, lo pone bajo el mando del comandante Leopoldo Sánchez, a fin de concretar sus propios esfuerzos en el desempeño de la jefatura de la Escuadra. En este carácter sale del Callao, despedido por el Presidente de la República, el 18 de junio de 1874, al mando de la *Independencia*, el *Huáscar*, el *Atahualpa*, el *Manco Cápac*, la *Unión* y el *Chalaco*. Se trataba de un conjunto heterogéneo de buques que habían permanecido mucho tiempo en el Callao (asunto que el Comandante Grau criticaba con frecuencia) caracterizado en su mayoría por una inercia

que le desagradaba y cuyos resultados se advirtieron desde el inicio: no sólo disminuían el andar de la Escuadra los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac,* sino también sus máquinas daban que hacer. El primer intento de salida fracasó ya desde la isla San Lorenzo: hubo que volver al fondeadero para realizar reparaciones. Ni esto ni muchas otras dificultades que se le presentaron, mellaron sus propósitos ni perturbaron su ánimo. Serenamente se dedicó a realizar la tarea, que comprendía varios designios.

En cuanto a los aspectos tácticos que abarcaba su misión, desde su partida del Callao obligó a los buques a evoluciones, que a veces duraban cinco horas, en que se practicaban formaciones y cambios que eran ordenados por señales de banderas. No podían acercarse tales movimientos a la perfección, debido sobre todo a las dificultades de igualar los círculos de giro de las naves mayores y los de los monitores pequeños. Pero a los quince días de ejercicios el comandante Grau informó que se había adelantado de manera satisfactoria y comenzó a combinar las evoluciones con las prácticas de tiro de cañón sobre blancos móviles, en las cuales destacaron el *Huáscar* y los monitores pequeños. Insistió luego en la preparación de zafarranchos de combate, abordaje e incendio. A mediados de agosto se mostró satisfecho del progreso alcanzado.

No se limitó el Jefe de la Escuadra de Evoluciones a considerar sólo los aspectos tácticos de las operaciones en la mar. Analizó también otros problemas en que descansaba la eficacia operativa de los buques. Concentró especial atención en lo relativo a los equipajes, asunto en que insistió mucho haciendo notar la carencia del número apropiado de oficiales así como de personal de máquinas. Además, puso en relieve el estado de abandono en que se hallaban algunos buques que no podían ha-

ber llegado a tal situación sino por deficiencias logísticas y por desatención del ministro de Guerra y Marina. Faltaban, por ejemplo, uniformes y zapatos para los tripulantes. Estableció el comandante Grau una "revista de inspecciones" en que fue examinando detenidamente cada buque de la Escuadra, en sus diversos aspectos, y a base de ello regularizó el servicio militar de la fuerza bajo su mando "para extirpar de un modo serio vicios arraigados que irán desapareciendo", dice en un informe firmado en Iquique el 7 de julio de 1874.

La misión política que lleva la Escuadra de Evoluciones ha determinado la localización de puertos y áreas marítimas escogidas para las maniobras. El 17 de julio ya el comandante Grau dice al ministerio de Guerra y Marina que gracias a informaciones que provienen de Chile, a través de nuestros legación y un consulado, sabe que "llega un contrabando de guerra". Conforme pasan los días las inquietantes noticias se repiten. El 12 de agosto se adquieren en el legajo de la correspondencia datos más precisos sobre la misión política que se ha encomendado al Jefe de la Escuadra: "El día de hoy zarpo al puerto de Ilo por ser el lugar bastante aparente para conseguir los fines que el Supremo Gobierno se ha propuesto realizar con la Escuadra...", informa, y su opinión se explica si se tiene en cuenta que Pacocha es la bahía más apropiada para desembarcar tropa encaminada a la colonial Moquegua. La misión queda plenamente confirmada el 20, pues se estaciona en Islay que no sólo es la puerta de entrada a Arequipa sino el puerto exportador de las lanas del Cusco y Puno con lo que tiene continuo tráfico de vapores. "Cumplo con lo ordenado", expresa, al establecer contacto con el prefecto de Arequipa y, desprendiéndose de elementos propios, despacha hacia esta ciudad la tropa de guarnición del *Chalaco* y de la *Unión* y envía la lancha a vapor de la *Independencia* a que

permanezca en Mollendo para que "comunique en el acto cualquier ocurrencia que en Arequipa tuviera lugar". A partir de entonces el comandante Grau asume un papel que podría considerarse de coordinador político-militar del área sud-occidental, pues toma a su cargo la tarea de dar facilidades a las fuerzas del Ejército que llegan a Islay y tienen por destino geográfico la zona de Arequipa y por misión contribuir a ahogar sublevaciones y motines, así como impedir la creación de montoneras destinadas a perturbar el orden constitucional. No es extraño, por eso, que a partir de las fechas que se acaban de mencionar, en los continuos informes que envía al ministro del Ramo respecto al estado de su escuadra, añada un párrafo especial dando a conocer las novedades sobre Arequipa.

La actividad política de la fuerza del comandante Grau crece considerablemente en el mes de octubre, puesto que el *Talismán,* armado y pertrechado con artículos de guerra por don Nicolás de Piérola, Bogardus y otros, llega a Talcahuano el 4 de ese mes. La Escuadra se deshace, prácticamente, encomendándose una posición avanzada a la *Unión*. Se trata del importante puerto de Iquique, de argentaria resonancia pues por ahí había salido la plata extraída de Huatajaya y otras minas; de excelentes marineros que montaban a caballo en sus odres flotantes; con población destruida por el maremoto de 1868 pero ya rehecha con pujanza muy tarapaqueña. Aquí la *Unión* avista al *Talismán* y recibe el refuerzo de la *Independencia;* pero el rebelde escapa al Norte entrando en Pacasmayo y saliendo audazmente, para dejarle armas a Iglesias. El *Huáscar* queda sólo con los dos monitores, de los cuales el *Manco Cápac* tiene incendio a bordo, mientras los tres buques se hallan en Paracas. Después son llamadas estas naves al Callao, zarpando el *Huáscar* nuevamente el 26 de octubre, en un crucero



Lám. 55. — Banderillero de Acho.

Las corridas de toros seguían siendo el principal espectáculo de los limeños, en la época en que el comandante Grau vivía en la Capital.

que lo lleva hasta la punta Coles "recorriendo durante el viaje todos los buques y caletas", las cuales conoce al dedillo gracias a sus servicios en la Marina Mercante. El *Talismán*, por su parte, después de cinco días entra en Pacocha y comienza a descargar las armas y pertrechos, lo cual no termina pues a las 8 de la mañana llega el comandante Grau con el *Huáscar*, tomándolo prisionero. Piérola, Escobar y los otros revolucionarios huyen a Moquegua llevándose todas las máquinas del tren. El Jefe de la Escuadra de Evoluciones manda al capturado *Talismán* a Mollendo, para que envíe al prefecto de Arequipa un aviso de lo que ha ocurrido, y se dirige con el *Huáscar* a Arica, donde dicta disposiciones destinadas a impedir que Piérola y los suyos logren unirse con la montonera tacneña de Albarracín. Pasa luego a Mollendo, donde recibe al coronel Rivarola y su división, y trasborda a la *Unión* la artillería de campaña destinada a Arica, así como tropa regular. Piérola, en tanto, ha entrado aparatosamente en Moquegua y abandona luego esta ciudad buscando una posición más defensible en Torata. El comandante Grau, por entonces, se traslada a Mollendo y desde allí ejerce una labor de coordinación directora con los prefectos de Arequipa y Moquegua y con los jefes militares que están reforzando los efectivos de las tropas leales al Gobierno. El 18, que es precisamente el día en que el presidente Pardo sale del Callao hacia el Sur para tomar el mando supremo, comienza la batalla de Los Angeles en que Montero y el coronel Rivarola acorralan a Piérola, lo derrotan y le cortan el camino de unión con Albarracín. Por Carhumas, Omate y Puquina, Piérola huyó a refugiarse en Bolivia. La musa arequipeña registró el hecho:

"El 1º de noviembre en Ilo desembarqué,
y la cuesta de Torata con laureles coroné,

adios Coronel Miranda, ya me voy para La Paz
en la pampa e' Miraflores le dejamos a Escobar,
le quitaron los gemelos y las botas de montar".

El 19 de noviembre el comandante Grau hizo contacto con el vapor *Panamá* en que llegaba el Presidente de la República quien el 21 salió a Arequipa. Tomó aquel buque Mollendo como puerto de estacionamiento desde el cual se mantuvo en estrecho contacto con Pardo, así como con el ministro de Guerra y Marina (llegado a ese puerto el 4 de diciembre) desplegando gran actividad logística y de traslado de tropas. En la mañana del 9 de enero de 1875, el *Huáscar* fondeó en el Callao. El monitor volvió arrastrándose, porque desde el 24 de setiembre de 1873 no había limpiado sus fondos. El 20 de enero cesa Grau en el mando de la Escuadra que ha quedado disuelta después de siete meses de actividad, y asume nuevamente la comandancia del *Huáscar*.

X

El político

En las páginas precedentes se han mencionado pasajes de la vida del marino que respondía al nombre de Miguel Grau, en los que se le halla relacionado con el acontecer gubernativo del país, que infortunadamente era la atmósfera diaria que respiraban por entonces los miembros de las Fuerzas Armadas. Como resultado de tales circunstancias, aunque fue un golpe bajo y de carácter innoble, no dejó D. Miguel de sufrir las consecuencias que casi siempre recaen en quien se acerca a la política aun cuando no sea de su agrado ni con el deseo de cosechar beneficios personales. Esto ocurrió en 1874, poco antes que saliera al Sur al mando de la Escuadra de Evoluciones; y tuvo su inicio en un artículo que en *El Nacional* del 17 de marzo de 1874 se hizo memoria de la agitación que reinó en el lapso 1871-1872, con esas repercusiones en la Marina que hemos mencionado, debido a la candidatura civil que encarnaba Manuel Pardo. Se recordaba en esa publicación las presiones que el presidente Balta sufrió por parte de los círculos militares que veían con malos ojos la simpatía con que la Marina miraba las candidaturas presidenciales de los civiles. Por entonces, como hemos referido, se gestaba ya la reacción militarista que encabezaban los coroneles Gutiérrez, la que trataba de despertar las ambiciones del coronel Juan Bautista Balta, hermano del Pre-

sidente y presidente del Consejo así como ministro de Guerra y Marina, lo cual no dio resultado. Debió ser por inspiración del coronel Tomás Gutiérrez, destinado a substituir a Balta en la cartera de Guerra y Marina, que tuvo lugar el intento de desarmar a la Escuadra con el fin de hacerla impotente. Mas los comandantes de buques lograron contrarrestar ese propósito ocultando repuestos que podrían necesitar en casos de emergencias. Como el comandante Grau estuvo entre los que procedieron de esta manera, de tal hecho se valió en 1874 un articulista que sólo firmó con las iniciales J.E., para atacarlo en el periódico *La Patria,* el 18 de marzo. El anónimo e insultante enemigo lo presentaba como ingrato al presidente Balta, de quien decía que don Miguel había recibido beneficios. El día 20 y en el mismo periódico, el comandante Grau dio a saber que ciertamente guardó oculta durante más de un año una pieza de repuesto, "temiendo, con una previsión que el tiempo se encargó de confirmar, que llegaría un momento en que sería necesario consolidar la constitucionalidad con los buques de la Escuadra", como ocurrió cuando se sublevaron los hermanos Gutiérrez. Añade D. Miguel la siguiente aclaración: "Si me hubiera revelado contra la administración de Balta, el cargo sería entonces fundado. Tan no lo es, que mi segunda renuncia fue posterior al desarme. Tan no lo es, que acompañé al gobierno del señor Balta hasta el último momento". El día 21 de ese mes el anónimo articulista volvió a la carga expresando suposiciones bajas y malévolas que el curso de la vida del comandante Grau se encargó después de negar, por lo que no vale la pena insistir aquí sobre este asunto.

Como bien se aprecia, el artero ataque había sido incubado a base de un pasaje de la vida del comandante Grau en que actuó ciertamente en papel de caudillo pero en representación



Don Miguel Grau en el lapso en que representa a Paita en el Congreso.



La Plaza Bolívar muestra al fondo el local en que funcionó el Congreso cuando don Miguel Grau era diputado.

institucional. Otra fue la situación en 1876. Circunstancias que resultaban inusitadas en su vida, durante año y medio llevaron a D. Miguel a un campo de actividades que debió resultarle extraño y que le fue sicológicamente poco atractivo: la política militante.

A mediados de 1876 llega a su fin la administración de don Manuel Pardo quien si está decidido a cumplir su deber constitucional de dejar la presidencia, no se halla dispuesto a abandonar el movimiento venturoso que ha iniciado con el Partido Civil. Tres son los candidatos que aspiran a reemplazarlo. Piérola, desde Chile, denuncia "los errores" de Pardo y se apresta para la lucha contra Prado, su contendor, de quien dice que quiere "hacerse elegir por el mismo pueblo que lo echó fuera" en 1868. En cuanto al tercero, no se le conceden posibilidades. Goza de simpatías entre la juventud y Montero es hombre resuelto, pero sus ambiciones no se asientan en algo políticamente respetable, pues sólo se basan en la bravura con que ha participado en motines y rebeliones que aunque tuvieron lugar en la Armada equivalían a las llamadas *revoluciones de cuartel*. Triunfó Prado con tibio apoyo del Gobierno; pero el Partido Civil quedó con apreciable mayoría parlamentaria y todavía en control de importantes cargos en las administraciones nacional y locales.

Un partido político que va a abandonar el gobierno de un país, pero que desea volver pronto a controlarlo por entero, deja en puestos claves a sus mejores hombres. Si el jefe de ese partido, por lo demás, se ufana de que durante su presidencia nacional se ha esforzado en "democratizar al ejército y militarizar la nación", como Pardo lo expresó el 9 de julio de 1876, no es de extrañar lo que probablemente ocurrió con el comandante Grau: pudo haber sido el Partido el que lo instó a presen-

tar su candidatura a la diputación por Paita, la que fácilmente obtuvo. Hubo de tomarlo como una victoria pírrica pues lo obligaba a abandonar la cubierta de su querido buque. El 5 de junio dejó el comando del *Huáscar* y a poco estaba ya en su Cámara, mientras el general Mariano Ignacio Prado recibía el traspaso constitucional de la más elevada posición existente en la administración pública, en una ceremonia que auguraba tranquilidad política, lo cual resultó un mentís porque el primer gabinete fue derribado por la oposición antes que cumpliera un mes de existencia.

No debió el comandante Grau experimentar felicidad en este inicial acercamiento a la función parlamentaria donde juicios, actitudes y procedimientos diferían completamente de lo que era usual en las actividades marítimas que había frecuentado desde los diez años de edad. Su formación humana y profesional debió actuar sobre él como un serio obstáculo para impedirle sentir, entonces y después, la fascinación de la política como arte de gobernar un país, como tarea o aspiración dominante para regir los asuntos públicos tales como la veía en su paisano Montero. En realidad Grau no fue un parlamentario ni el Parlamento consideró que lo fuera. Quien concurría a sesiones era siempre el comandante Grau y nunca trató de destacar como dirigente de su partido, pues lo era; pero no se mostraba como tal en la Cámara porque no lo ambicionaba y porque su modestia lo impulsó a ceder a otros el paso. Tan siguió siendo más que todo un marino, que sólo actuó en la Comisión del Ramo y en todos los casos mostrando el interés que tenía en corregir los defectos de la Marina de Guerra, ya librándola del papel subalterno en que se la colocaba en el Ministerio respectivo, ya dictando una ley de ascensos que promoviera a los buenos oficiales y eliminara a los malos; ya formando especia-

listas peruanos. Entre bastidores, por otra parte, empleaba su influencia para que se incrementara la Escuadra y se mejoraran los buques que la componían. No era para su temperamento reflexivo y responsable de buen patriota, buen marino y buen padre de familia, esa competencia de zancadillas, esas emboscadas, ese sacrificar vidas para subir sobre ellas a fin de alcanzar una posición brillante o económicamente beneficiosa. Por lo demás, el país continuaba agitado. En octubre Piérola había intentado otra revolución, con un inicial fracaso ocurrido en Moquegua, que había hecho aparecer un epigrama en el Sur, que recogió Dulanto:

"¡Pues señor!... Don Nicolás,
Mas bien don Nicolasillo,
Es un petit *lobanillo.*
Que le ha brotado al país;
Lo disuelven, lo deshacen,
Pasa un mes, otro mes viene,
Y él, que oculto se mantiene,
Vuelve a asomar la nariz..."

Era así, en efecto. Mientras el comandante Grau, terminada la legislatura y con permiso gubernamental se aleja por dos meses para traer de Chile al Perú los restos de su padre, Piérola organiza y lleva a efecto otra revolución en la que el amado *Huáscar* de Grau va a representar un papel protagónico.

Por más históricamente atractiva que sea la relación de los hechos que comenzaron en el Callao la noche del 6 de mayo de 1877, cuando el capitán de fragata Luis Germán Astete, en compañía del capitán de corbeta Manuel María Carrasco, el teniente primero Manuel Valderrama, el teniente segundo Bernabé Carrasco, el alférez de fragata Manuel Puente, y con-

tando con la complicidad de la guardia del buque, se apoderan del *Huáscar*, salen a la mar y se declaran por Nicolás de Piérola, no corresponde a este trabajo presentar los detalles de la misma. Es bien sabido que ese monitor toca en varios puertos, detiene a dos buques británicos, embarca al caudillo arequipeño y como consecuencia de todo ello, mediante un decreto el Gobierno se desliga de la responsabilidad de lo que ese buque pueda hacer y autoriza la captura del *Huáscar* ofreciendo por ello una recompensa. A consecuencia de tal medida se alza una vigorosa protesta nacional que se vuelve unánime cuando se sabe que el Almirante de la Escuadrilla Británica del Pacífico le ha hecho llegar la amenaza de capturarlo. Astete le responde con dignidad y altivez y Piérola hace circular un manifiesto a la nación en que dice negarse a creer "que se haya solicitado el concurso de fuerzas extranjeras contra el *Huáscar*". La aventura termina cuando el monitor rebelde se entrega a la escuadra peruana, después de sostener un combate de tres horas y media con la fragata *Shah* y la corbeta *Amethist*, comandadas por el almirante De Horsey, quien no logra rendirlo. Resultó una gesta digna de ser cantada por un romance, y cuando los detalles del combate de Pacocha se dieron a la publicidad, se organizaron manifestaciones patrióticas en homenaje al hecho. A partir de ese día el bien amado *Huáscar* del comandante Grau asumió en el Perú un carácter simbólico. Como ha sucedido en innumerables ocasiones, en variados lugares y entre muchos grupos humanos (basta con mencionar el ágora griega y la asamblea democrática del gobierno; la honda del bíblico David y el coraje que desprecia las comparaciones; la cruz del Galileo y el llamamiento espiritual irresistible) el *Huáscar* desde entonces constituyó la imagen tangible de una gloriosa ara para honrar la patria, en la que bien podía sacrificarse un al-

mirante ejemplar. El folclor limeño, por su parte y cajoneándolo bien, se cachondeó patrióticamente de los británicos:

"Tomaremos un coctel
¡very uel!
Por el Huáscar del Perú
¡very gud!
¡Muera el almirante inglés,
yes,
con su Amatis *y su* Cha,
urrá!

La actividad política del comandante Grau se interrumpe por entonces, entregándose el distinguido marino a una lectiva actuación profesional de la que nos ocuparemos en las páginas siguientes. Aunque tengamos que hacer ahora un adelanto cronológico en esta biografía, parece conveniente dar aquí noticia sobre el breve lapso en que siguió prestando al Partido Civil su colaboración en el Parlamento.

La renuncia que de la Comandancia General de Marina hizo don Miguel Grau no fue del agrado del presidente Prado, y en una carta a Chile se comenta, según Martín: "Antonio Haza ha sido nombrado [13 de julio de 1878] Comandante General de Marina en lugar de Grau que ha ido a la Cámara y S.E. está picadísimo con él...".

Vuelve a Diputados en circunstancias en que reina agitación. Hace poco que se ha formado el gabinete Loayza y que la calificación de las elecciones parlamentarias ha registrado nuevamente decisiva victoria de los civilistas en ambas Cámaras. Sus adversarios agitan la opinión pública en el sentido de

abrir el camino a un movimiento plebiscitario, lo que en el Senado se considera una maniobra gubernativa "disociadora e inconstitucional" para eliminar al Poder Legislativo. Gana el Congreso la partida mediante una enérgica ley (29 de octubre de 1878) que corta la acción plebiscitaria. Este triunfo civilista es de proporciones mínimas ante la enorme tragedia que significa el asesinato de Manuel Pardo el 15 de noviembre de ese mismo año. Fue el diputado don Miguel Grau uno de los doce escogidos para cargar en hombros los restos, muy queridos para el marino, del Jefe del Partido Civil. Resultó el último deber que cumplió para con el amigo y con la agrupación que este había fundado. Ese día terminó en realidad la vida política del capitán de navío Miguel Grau, aunque la legislatura sólo finalizó aproximadamente mes y medio después, como si antes hubiera actuado únicamente por amistad personal con Pardo. Quien haya leído la carta que el comandante Grau envió a Benjamín Vicuña Mackena (6 de diciembre de 1878) acusándole recibo, de "los breves apuntes y revelaciones íntimas" sobre el asesinado ex-presidente del Perú, puede aquilatar el respeto y cariño que Grau le tenía. "Hemos hecho siempre justicia a sus virtudes cívicas; a la elevación de su talento y a todas las prendas personales que adornaban a ese hombre singular", a quien juzga "la figura de más alta talla, de la época contemporánea" del Perú. En cuanto a su desaparición, expresa que "los ciudadanos de este país hemos perdido con él la mejor esperanza del porvenir de nuestra querida patria".

XI

El Comandante General de Marina

Nueve meses después que Prado ha asumido el poder, la atmósfera política del Perú presenta un cariz inquietante. En los primeros días de junio de 1877 ocurre en el Callao un intento de revolución que encabezan el capitán de navío Aurelio García y García, el capitán de fragata Sánchez Lagomarsino y el coronel Bazo. Aunque es dominada en su inicio, da como consecuencia el destierro de Pardo, a quien el Gobierno acusa de promotor, que parte a Chile el 16 de ese mes, despedido por importantes personalidades como el Arzobispo de Lima y don Miguel Grau; y a quien el Comandante General de la Escuadra, así como todos los comandantes de los buques estacionados en Iquique van a saludar, a su paso por ese puerto. La debilidad en que la oposición del Partido Civil había colocado al Gobierno, se advirtió con claridad. El 6 de julio Prado se vio precisado a cortar los juicios contra los pierolistas inculpados en el levantamiento del *Huáscar* que terminó en el combate de Pacocha; y contra aquellos que capitaneados por García y García alborotaron el Callao el mes inmediatamente anterior. Las elecciones para la renovación electoral del tercio elegido en 1878 fue un triunfo civilista que llevó al Congreso, además de los marinos que no habían salido del Parlamento después de la primera legislatura (como Montero y Grau), a nuevos elemen-

tos navales adictos a ese partido, como los hermanos García y García y Elías Aguirre; y que dio las presidencias de las cámaras a Manuel Pardo y a su partidario el comandante Camilo Carrillo. El 4 de octubre de ese mismo año, por otra parte, se descubrió una nueva amenaza revolucionaria procedente de los pierolistas encabezados por el capitán de fragata Germán Astete. Comenzó por entonces a especularse sobre una posible alianza y quizá esto provino de un amistoso encuentro que ocurrió en Chile entre Piérola y Pardo. Es de suponer que debió llegarle al comandante Grau, a través de J. A. de Lavalle y de la carta que este ha recibido de don Manuel, un sabroso comentario del ex-presidente, que J.C. Martín ha desempolvado como otros muchos documentos de esa época: "El único acontecimiento importante que podría anunciarte... es que después de muchos años que no tenía el gusto de verle hemos oído misa juntos en el entierro de Domingo Mendoza, el señor Piérola y yo. Varios ingleses amigos míos que asistieron al entierro, me embromaron, al salir con "el héroe" como ellos le llaman; y como decía Salcedo que el modo de captarse la benevolencia de los ingleses, era hablarles siempre duro, yo les dije que resollaban por la herida, que Piérola era el David de Inglaterra y que el combate de Pacocha marcaría en la historia la decadencia naval de su tierra... Sabrás también que oye misa hincadito y sin levantar los ojos del suelo..."

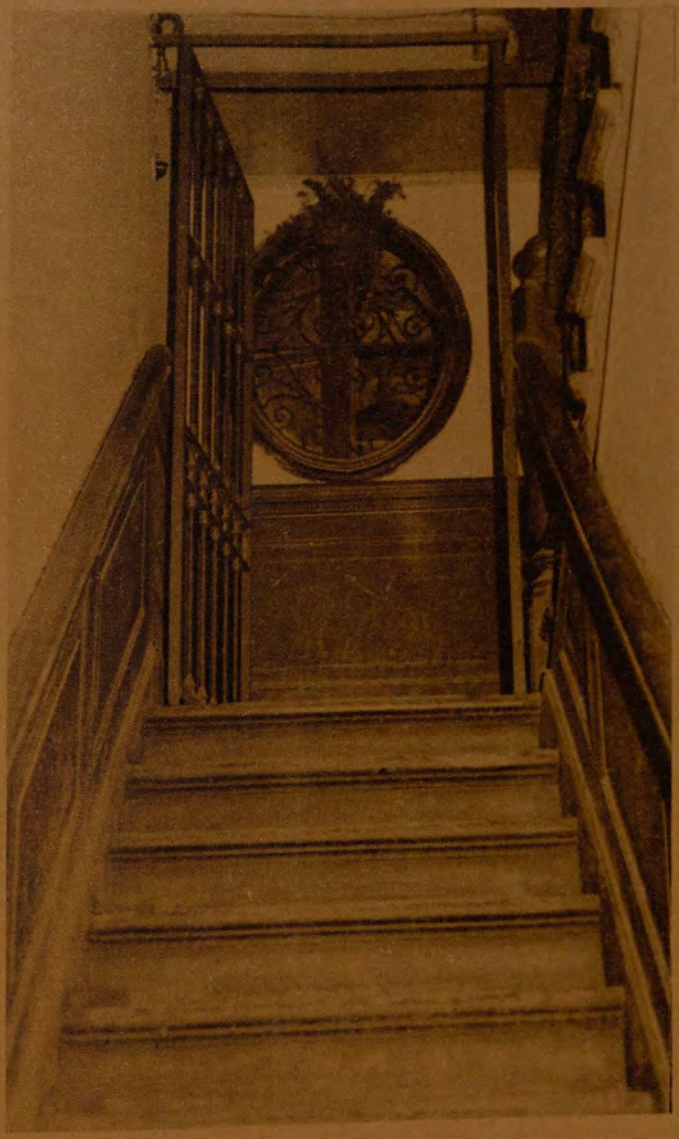
Ese mismo mes de enero en que lo anterior ocurrió en Chile, en la Escuela de Grumetes chalaca tuvo lugar un hecho muy significativo de los sentimientos que la oficialidad naval guardaba respecto a Pardo. Al finalizar el almuerzo, el ministro de Guerra y Marina (contralmirante Antonio de la Haza) brindó con el presidente Prado. El director del instituto se puso luego de pie y propuso otro brindis por Manuel Pardo,



El Comandante General de la Marina



Balcón de la casa que ocupó la familia Grau Cabero.



Escalera de la casa en que vivió la familia Grau Cabero, en la calle Lescano



Rincón de la casa que ocupó en Lima la familia Grau Cabero en la calle Lescano

creador del establecimiento. Esto tuvo lugar "siendo acogido con vítores por los marinos presentes" (dice Martín), lo cual fue causa que el ministro se retirara de la mesa. Además, el 28 de abril debía haberse producido en la Marina un movimiento revolucionario preparado por Montero. Esto provocó su destierro del país después que el contralmirante Antonio de la Haza hizo abortar ese intento, a la criolla: trasnochó en el *Huáscar* hasta que éste zarpó a Paita, con lo cual impidió que los conspiradores pudieran embarcarse.

Nos hemos detenido más de lo que un lector poco avisado creería necesario, para presentar detalles que permitan apreciar la relación que existía entre la Marina de Guerra y la política durante el lapso que ahora estudiamos. Puede encontrarse extraña la afiliación del comandante Grau y de otros jefes y oficiales en las huestes del civilismo o del pierolismo; o puede considerársele como una excrecencia del perjudicial caudillismo militarista que paralizó el desarrollo social y económico del país en el trascurso de las tres primeras décadas republicanas. Tal enjuiciamiento sería erróneo. Si se examina con atención la conducta de esos jefes y oficiales, se pueden encontrar factores endógenos y exógenos que explican lo que por entonces ocurrió. Un serio análisis permite comprender que si la Marina de Guerra de ese período rompió durante un breve lapso la tendencia a no participar en política partidista nacional, que ha sido mayormente su norma, lo hizo, precisamente, por repugnancia al caudillismo militarista que carece de respaldo popular. Pardo y Piérola representaban por entonces la democracia, el encumbramiento político de ciudadanos sin uniforme y mediante el voto popular, la consolidación del categórico rechazo de que se quisiera "salvar al Perú" a la manera en que habían pretendi-

do hacerlo los coroneles Gutiérrez a quienes la Marina de Guerra neutralizó. En cuanto al factor exógeno puede tener una explicación aceptable a falta de otra mejor: se trataba de una influencia británica. Quienes servían en la Marina Real de Gran Bretaña y además eran parlamentarios por derecho nobiliario o por elección más o menos popular, actuaban indistintamente en uno u otro carácter cuando el Parlamento estaba en funciones. Bien sabido era por nuestros abuelos, algunos de los cuales habían servido con él en la Marina auroral, que el sobresaliente Thomas Cochrane fue en su país representante típico de esa dualidad de cargos, lo cual le permitió varias veces vapulear durante un lapso legislativo al Primer Lord del Almirantazgo, así como en otros períodos quedaba en situación de modesto oficial de marina en servicio activo, expuesto a las postergaciones y reprimendas que por su insolencia le llovían. Además de esta leyenda, que perduraba entre los más viejos jefes de marina, otros jefes jóvenes, como Grau, García y García, Ferreyros y muchos más, por haber frecuentado Inglaterra en comisiones del servicio también estaban enterados de esta dualidad de vida existente entre los marinos de ese país. No es de extrañar, por eso, que durante el período que ahora historiamos hubiera en el Perú un grupo de personal naval que por componerse de senadores o diputados pasara ciertos lapsos en filas y otros en el Congreso, como ocurrió con el comandante Grau. Es posible que tal situación resultara perjudicial, contribuyendo al abandono institucional que se advierte durante este período histórico. No fue, por cierto, tal circunstancia, un elemento que aliviara los males que la crisis fiscal del país causó a la Armada.

Quienes de manera tenaz y corajuda se han educado éticamente a sí mismos a base de autoimposiciones y sacrificios, como fue el caso del adolescente y joven Grau, generalmente no pueden evitar que aparezca en ellos, como derivado del antiguo sentido semántico que veía en "creador" un sinónimo de "acreedor", el concepto de que lo conseguido para sí mismos les da el derecho de exigir a todo ser humano el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden. Si el individuo abraza un estado castrense, esa circunstancia suele frecuentemente llevarlo a una actitud disciplinante en cuanto atañe al cumplimiento de sus deberes por parte de quienes lo rodean, ya sean sus subalternos o ya sus superiores. Esto lo hace aparecer como persona dura, aun en el caso que sus rasgos de carácter lo muestren comprensivo y bondadoso, que son características de los costeños del Perú, entre los cuales abundan precisamente los blandengues. Aquello ocurrió con Miguel Grau como jefe naval. La tradición da a conocer que fue temido por la oficialidad a causa de la disciplina que, de una manera lectiva, solía imponer al personal que servía en los buques y dependencias donde comandaba. Fue más allá, y de una manera que demostró que sus exigencias tenían un sentido moral, un carácter doctrinal. Quien estudia atentamente su vida advierte en él un abierto acatamiento de las escalas de valores, un gran respeto por las jerarquías y una consciente templanza habitual que le permiten cumplir sus deberes como quien practica el arte de dar el ejemplo con el fin de guiar y conducir con eficiencia a sus subalternos, y de conseguir el respeto de sus superiores. Cuando encontró algo fuera de orden debió ser compulsivo su deseo de arreglarlo, y esto lo ha-

ría aparecer hombre pugnaz y hasta contencioso. Nada más extraño a su moral que el pecado por omisión. Nada más lejos de su conducta que un sentido acomodaticio. A algunas de sus actitudes correctoras nos referimos en otras partes de este ensayo. Además, su correspondencia oficial permite señalar circunstancias en que ella aparece en variadas situaciones. Sale en defensa del Capitán de Puerto de Huacho acusando al Receptor de Correos de ese lugar, de haber mostrado negligencia en el desempeño de sus funciones (29 de setiembre de 1877). Por medio de la orden general llama la atención de los comandantes de buques sobre el mal uso de las insignias que les corresponde (30 de enero de 1878). Como Comandante General de Marina expresa que el comandante de un monitor ha verificado "modificaciones inconsultas... que son perjudiciales bajo todos los aspectos", por lo que "ha incurrido en una gran falta" (4 de febrero de 1878). En esa misma capacidad, y mostrando espíritu de justicia, solicita al ministro de Guerra y Marina, que la buena cuenta que se da a los oficiales semanalmente sea distribuida de manera que no afecte el pago mensual de las planas menores (25 de setiembre de 1877). El 18 de junio del mismo año se ha dirigido a esa autoridad, haciéndole notar que "es incompatible que un cuerpo de tropa acuertelado en el Arsenal se halle subordinado a la prefectura del Callao dándole con esto ingerencia en el servicio interior de esta dependencia y en cierto modo para impartir órdenes que sólo competen al jefe superior del Departamento de Marina". En su *Memoria...* (2 de enero de 1878) se yergue frente al ministro de Guerra y Marina en defensa de los fueros institucionales que por entonces se atropellan con lamentable frecuencia. El Ministro había puesto a su lado un director de marina contra cuya conducta el comandante Grau reac-

ciona con valerosa franqueza:... "La Comandancia General del Departamento, que es la llamada a tener el mando militar de la plaza del Callao, ha sido subrogada completamente... por la autoridad política. Esta irregularidad viene necesariamente en desprestigio de la autoridad legítima y no es de extrañar que, como ha sucedido ya, aquella haya tratado de poner las manos hasta en el servicio interior de los buques". Es fácil comprender esta gallarda actitud del comandante Grau en defensa del prestigio de su cargo. Su ética profesional, el sentido doctrinario de su conducta, ya habían pasado por un juicio de Dios. La prueba suprema había sido reservada por el destino para el 8 de octubre de 1879. Pero tuvo el carácter de una ordalía, por su acendrada ética castrense, su rebelión a grito herido contra los Gutiérrez y en defensa de la Constitución. Esto no fue asunto de palabras más o palabras menos, en proclamas que ahitaban por la repetición de términos manidos. Hay que juzgar el riesgo mediante el rasero de un hecho tenebroso: los Gutiérrez fueron capaces de asesinar al Presidente de la República.

No concuerda con el carácter del capitán de navío Miguel Grau intervenir en intrigas y en gambitos políticos. Además, está con Pardo y el Partido Civil, pero es amigo de Prado desde 1865. Este presidente guarda fiel memoria de la rectitud de procedimientos del marino, de la cual le dio prueba cuando Pezet le mandó a su padre como intermediario para que no apoyara a Prado. No lo cree capaz de una trastada. Probablemente piensa que la mejor manera de neutralizar las influencias de García y García, y de los otros jefes civilistas es demostrar a Grau que se confía en él. El 30 de mayo de 1877 le entrega la posición naval de más confianza, la más ele-

vada, la que constituye el pináculo profesional: la Comandancia General de Marina. No es pensar mal del Presidente si se supone que, como político que es, con ese gesto quiso *amarrar* a Grau. Por lo demás, debió decirse, la Escuadra se halla en mal estado y está mayormente estacionada en la costa sur o en viajes a la misma.

Poseemos en el Archivo Histórico de la Marina el libro copiador, casi completo, de la correspondencia, firmada por don Miguel Grau, que de noviembre de 1877 a junio de 1878 la Comandancia sostiene con el ministro de Guerra y Marina. Con ser interesante, no lo es mucho, lo cual atribuimos a dos circunstancias: los buques y la atención de la Marina de Guerra están concentrados en el Sur y, por otra parte, las reflexiones y decisiones internacionales del momento no son para registrarlas en la correspondencia ordinaria. A diferencia de la tónica que se advierte en los documentos que salieron de su pluma durante 1874, estos parecen escritos con tinta de tristeza, hasta de desconsuelo. Es casi un gemir ante el muro de las lamentaciones de una Marina enferma de anemia. Ciertamente se encuentran referencias de carácter general: tropa y munición que se manda a Ilo y Tarapacá, un proyecto de construcción de un nuevo arsenal en Bellavista, y todos los oficios que se refieren al *Huáscar*, su nave preferida a la cual no le quita el ojo de encima. Hasta llega a embarcarse en el monitor, el 30 de enero de 1878, para sacarlo personalmente a remolque, después de luchar de doce de la noche a cinco de la mañana con una tremenda onda de marea que se ha presentado en el Callao y que amenaza vararlo. Pero el *leitmotiv* del libro copiador lo constituye lo mucho que falta en la Escuadra, la miseria en que se halla y el paupérrimo estado de los buques. No hay personal, especialmente maquinistas, y pre-

cisa tomarlos en préstamo, de una a otra nave, cuando se requiere desempeñar una comisión. No hay quien quiera servir en los buques, donde se paga tan mal que las tripulaciones hace meses que no reciben su haber ni vestuario. Todavía no comienzan los cursos para preparar condestables, como él lo recomendó en 1874. Los cabos de los aparejos, las embarcaciones y las escalas se encuentran desgastados. El *Mayro* carece de aceite para prender luces. La Escuela de Grumetes no tiene víveres. En las calderas del *Talismán* los tubos revientan por decenas y en el *Atahualpa* la situación es parecida. El depósito del Arsenal está sin techo. La *Unión* tiene sus máquinas en tal estado que en mayo de 1878 viene al Callao procedente de Iquique, a la vela, en 7 días 14 horas. Las juntas de reconocimiento del *Loa* y del *Chalaco* no recomiendan la reparación de estos buques, con lo que el Comandante General se halla de acuerdo.

Mas no está en la sicología del capitán de navío Grau desgastarse en lamentos. La correspondencia del libro copiador es diástole y sístole de burocracia. De su paso por la Comandancia queda otro documento que es digno del recuerdo que nos ha dejado. De su ojo profesional que sabía ver bien, y de su valentía moral que le hacía decir la verdad. Se trata de un valioso informe que encontró Arosemena y al que se ha llamado "memoria", no en el sentido de recuerdo que se hace de cosa pasada, ya que tuvo por fecha el 2 de enero de 1878, cuando aún era el comandante general de Marina, sino porque constituye una exposición de hechos sobre la Marina de Guerra, para que se le tengan presentes. Resume, en realidad, la experiencia que recogió cuando fue el jefe de la escuadra de evoluciones, así como durante el segundo semestre de 1877. Al tener bajo su mando y en maniobras a la Escuadra, y al con-

trolar después todas las actividades de la institución, se dio claramente cuenta de sus deficiencias y debilidades, que expuso en esa extensa memoria, brillante y valiente, que firmó el 2 de enero de 1878. La continua permanencia en el Callao es nociva, anota. El personal de oficiales es reducido, expresa, porque muchos de ellos han abandonado el servicio. "Como consecuencia, el pequeño número de que se dispone no permite proporcionar a los buques las dotaciones que necesitan, ni lo indispensable para atender a bordo la vigilancia y disciplina interior...". Añade que donde más se deja sentir esta carencia es en el grado de guardiamarinas; y esto nos permite hoy deducir que las glorias navales de Abtao y del 2 de mayo de 1866 se habían opacado, no constituyendo ya la Armada fuerza de atracción para la juventud. "Después de más de veinte años que el vapor [se ha convertido] en indispensable necesidad, poco se ha hecho por cultivar y organizar un cuerpo de ingenieros mecánicos para el servicio de las máquinas a bordo", comenta el Comandante General, lo cual aumenta las deficiencias que se notan en las tripulaciones. En especial pone en relieve que "tanto los oficiales de mar como la marinería... son en su mayor parte extranjeros, pudiendo calcularse sólo en un tercio el número de los nacionales". Antes de entrar al análisis pormenorizado de la mala situación física en que se encuentran los buques de la escuadra que, según Raúl Porras, nuestro héroe motejó cierta vez de "museo naval", la experiencia profesional del comandante Grau pone en relieve otras dos deficiencias de importancia que aprecia en el personal: "muy particularmente se hace notable la falta de contramaestres y guardianes nacionales", y "la Escuadra carece completamente de condestables y artilleros prácticos... para el servicio de artillería a bordo". Los enjuiciamientos valientes y duros que formuló y dio a conocer el

capitán de navío Grau mientras desempeñó la Comandancia General (que quizás hoy lo hubiera hecho acreedor a que se le considerara "conflictivo") merecieron el aplauso institucional. Cuando dejó esa posición la Marina le ofreció un banquete "haciendo justicia a los méritos que había contraído en ese cargo", según dijo *El Comercio*.

La Marina Peruana pasaba entonces por un período de decadencia que se iba a acentuar en los años siguientes. Cuando no se la hostilizó, fue tratada con indiferencia. Por eso los jefes y oficiales se retiraron del servicio, fueron apontonadas varias naves, se echaron a perder calderas de buques relativamente nuevos, se clausuró el Apostadero de Iquitos, no se hizo ejercicios, las piezas vitales de las máquinas y cañones se oxidaron y fueron perdidas en los depósitos, el personal subalterno no fue entrenado.

El comandante Grau, con buen criterio, comprendió el peligro que asomaba por el Sur. Conocedor del empeño con que era aumentada la Marina de Guerra de Chile, aconsejó en informes oficiales, juntas técnicas y conversaciones políticas, que se reorganizara y modernizara la Armada. No se le atendió. Quizás si fue sólo en busca de tribuna para exponer sus temores y despertar la conciencia marítima, que ingresó en la política representando a Paita.

XII
El Héroe

Incontenible, trágica, se presentó en 1879 la guerra, que había estado preparando la vecina república de Chile, cuando el estado financiero en que se encontraba el Perú era desastroso. Habíamos entrado al papel moneda. Como consecuencia de ello bajó el tipo de cambio. Resultó un fracaso el proyectado estanco del salitre en el que se fundaban esperanzas de mejoría nacional. Las emisiones de billetes fiscales se sucedían unas a otras inorgánicamente. Dreyfus presentó un reclamo desprestigiando en el extranjero hasta último grado nuestro crédito. En resumen, nos azotaban ya o se preveían la bancarrota, los déficit presupuestales, el papel moneda y las crecidas deudas interna y externa. Sin embargo había pueril optimismo respecto al resultado de la guerra, optimismo que se basaba, sobre todo, en la pretendida potencia de nuestra Marina de Guerra. Esto era una equivocación de las muchas con que entramos en la contienda. La realidad era que la escuadra chilena aventajaba a la peruana en número de naves y cañones a flote, en calidad y cantidad de transportes, en desplazamiento máximo de unidades, en espesor de blindajes, en auxiliares mercantes, en edad de las naves, en modernidad de elementos. Sólo teníamos a nuestro favor la mayor velocidad de tres buques peruanos y la mejor preparación profesional de nuestros escasos jefes y oficiales.

La última ventaja se anulaba al considerar la pésima calidad de los tripulantes nacionales que eran reclutas enganchados para la campaña, inexpertos, sin haber sido nunca adiestrados. Todavía resultábamos en peor situación si consideramos que las naves chilenas habían sido construidas para una guerra con el Perú, y eran homogéneas en mayor grado que las nuestras. Que la Marina de Chile, no obstante lo exiguo del presupuesto de su nación, había sido atendida con regularidad por su gobierno y, por último, que mientras la escuadra enemiga estuvo lista para actuar desde antes de la declaratoria de guerra, la *Independencia* tenía sus calderas en tierra, el *Huáscar* se hallaba desarmado, las calderas de la *Unión*, *Atahualpa* y *Manco Cápac* se encontraban en mal estado y el *Chalaco*, la *Oroya* y la *Limeña* necesitaban reparación. Un hecho concreto demuestra bien la situación de la Escuadra Peruana al iniciarse las hostilidades: en el primer encuentro de la campaña naval, los estopines de la *Unión* fallaron y hubo que utilizar fósforos. Los tubos de las calderas reventaron por docenas. Entró agua en las hornillas. De las 25 libras de presión que normalmente debía levantar el vapor, sólo podía alcanzarse 16. Pero el pueblo había pedido que los buques salieran a campaña y se le satisfizo.

Desde los primeros días se hizo evidente la falta de preparación política con que el Perú entraba en la guerra. Como si la ocupación del territorio de nuestra aliada Bolivia, y la compra de los blindados para Chile hubieran ocurrido en las fronteras del reino de Siam, el Perú no se había aprestado y carecía de un bien meditado plan integral y de planes parciales. Cuando la batalla de Calama y los desembarcos chilenos en Cobija y Tocopilla denotaban que la resistencia boliviana había terminado prácticamente en la zona costeña y Chile había comenzado

sus actividades navales en nuestro litoral, asomándose hasta en el Callao, el Jefe Supremo de las Fuerzas comenzó a escuchar opiniones en las juntas que reunió. En las de los primeros días de mayo (las que al principio fueron muy extrañas, pues asistían a ella civiles sin cargo oficial y periodistas) hubo quien expresó la opinión que solo, el *Huáscar* podía batirse con cualquier nave enemiga. El capitán de navío Miguel Grau, Néstor en el consejo y Aquiles en la lid, dijo la verdad, según refiere Paz Soldán, convirtiéndose desde entonces en la voz de la conciencia del presidente Prado. "El comandante Grau manifestó la necesidad de demorar la expedición al Sur para que se hicieran, cuando menos, ligeros ejercicios de cañón y maniobra. Dijo que la fragata *Independencia*, con motivo de los trabajos que se hacían en ella, no había hecho ningún ejercicio de cañón y que la marinería apenas conocía sus principales obligaciones, por ser de reciente formación; que el *Huáscar*, aunque era el buque más expedito de la Escuadra, estaba muy lejos de poseer la disciplina y práctica indispensables para el caso de un combate; que era peligroso ensayarse con el enemigo en tales circunstancias. Como uno de los concurrentes hablara del gran poder del *Huáscar*, el comandante Grau explicó: "Señores: es preciso que no nos formemos ilusiones. El *Huáscar* es sin duda un buque muy fuerte, pero nunca podrá contrarrestar a uno solo de los blindados chilenos, pues mientras aquel tiene una coraza de cuatro pulgadas y media y dos cañones de 300 libras, estos tienen una coraza uniforme de nueve pulgadas a lo cual hay que agregar que por el momento no dispone el monitor de balas aceradas (únicas capaces de perforar un blindaje), ni de marinería siquiera medianamente expedita, en cambio de lo bien provistos que se hallan los buques ene-

migos, así de pertrechos como de la gente apropiada para el caso; no siendo de poca importancia la ventaja en estos de tener doble hélice, lo que les permite ejecutar sus movimientos sin perder su posición y con suma rapidez". A pesar de todo, agregó, "El *Huáscar*, si llegase el caso, cumpliría con su deber, aun cuando tuviera la seguridad de su sacrificio". Esta actitud lo acompañó hasta su muerte; y también conservó el concepto que seguramente se formó del Jefe Supremo en esos días iniciales, que de manera muy confidencial hizo conocer a Carlos Elías un mes antes de su sacrificio en Angamos, al contestarle una carta. Le da a saber que el Presidente ha ordenado que el *Huáscar* huya a la vista de un blindado, y expresa esta opinión: "Prado, en su vanidad, cree saber ya más de marina que cualesquiera de nuestros jefes, y da órdenes y discute asuntos profesionales con un aplomo asombroso. Aparte del sistema que tiene de entenderse con los inferiores sin consultar con los superiores, dando lugar a ponerlos en ridículo." La veracidad del comandante Grau se confirma, para quien se atreva a dudar de ella, mediante una declaración que Prado hizo en agosto de 1880, cuando se hallaba en Nueva York, poniendo en relieve su papel de director de las operaciones de guerra: "...ese mismo día debieron, conforme a mis órdenes e instrucciones, pasar nuestros buques a Antofagasta donde habrían sido echados a pique o caído en nuestro poder cuatro o cinco transportes chilenos llenos de tropa que llegaban a la sazón", según cita Basadre. Hay que agregar, de paso, que ni Grau ni su familia recibieron nunca el dinero de las presas que podía corresponderles. En el expediente del intestado del Héroe, ha hallado Ella Dunbar Temple, "se verifica la inexistencia de toda clase de bienes y rentas por inventariar".

Después de esta junta hubo otras. Planteado el peligro de perder la plaza de Arica y con ella el ejército de operaciones que dependía del mar, el comandante Grau varió su opinión en el consejo del 13 de mayo. Esa noche habló de la necesidad de salir hacia aquel puerto con la mayor premura, sin esperar que se montaran los fuertes cañones de a 300 que el comandante Aurelio García y García opinaba que se colocaran antes que zarpara la Escuadra. Pensaba el futuro héroe de Angamos que los ejercicios de entrenamiento del personal podrían realizarse después de efectuar el viaje a Arica.

Aprobado el plan, la Escuadra fue preparada. El capitán de navío don Miguel Grau había sido nombrado en mayo comandante de la primera división, formada por los dos buques que llevaban coraza. Es decir, se encargó a su pericia y experiencia lo más valioso de la Armada. Se le sabía resuelto, de un valor ejemplar, profundamente conocedor de los buques, puertos y marinos enemigos y propios. Era un hecho indiscutible que, además, tenía habilidad, era enérgico y nunca perdía la calma. Pero bien sabía el Comandante que necesitaría hercúlea fortaleza para sobrellevar la carga que se ponía sobre sus hombros. "Existe la versión, dice Basadre, de que al estallar la guerra, por el efecto deletéreo de conspiraciones y revueltas, desorden administrativo y escasez económica, la disciplina de la escuadra no era la mejor que podía ser; y que los marinos criaban aves domésticas para su negocio particular en la torre del monitor. Acaso eso no fuera completamente cierto; pero sí es fidedigno que Grau tuvo que dedicar bastante tiempo a hacer ejercicios y maniobras con su gente...; y es exacto también que el espolonazo del *Huáscar* a la *Esmeralda* provino de la falta de puntería, más tarde superada". Aunque la *Independencia* resultaba de más

valor material que el *Huáscar*, el Comandante de la División enarboló su insignia en el último. Amaba esa nave cuyo comando había ejercido ocho años. Además, el *Huáscar* era todo un símbolo, por la gallardía con que se batió en Pacocha (29 de mayo de 1877) contra la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst*. Desde que él izó su insignia de comandante divisorio, "el *Huáscar* no fue sino Grau envuelto en su coraza de hierro", como dice García Merou.

El 16 de mayo de 1879, colocadas en su sitio las calderas de la *Independencia*, salieron del Callao esa nave, *Huáscar*, *Manco Cápac*, *Atahualpa* y los transportes *Limeña*, *Oroya* y *Chalaco* conduciendo a Arica al Presidente de la República y alguna tropa. Como ocurrió en julio de 1874, el convoy sólo llegó intacto hasta la isla San Lorenzo. Los monitores pequeños se regresaron de allí al fondeadero debido a su mal estado y lento andar. Los buques restantes alcanzaron sus respectivos destinos el día 20. Al partir pudo decir el comandante Grau, como conocedor que era de la miseria de los elementos navales que se ponían bajo sus órdenes para defender al Perú, como el personaje de un poema de Longfellow: "¡Adiós!... ¡Adiós!, como tantas veces nos dijimos / bajo este cielo azul, / en los días que ya no existen / y que no volverán/."

Entonces comenzó la loca campaña del monitor condenado de antemano a pronta pérdida por las empresas arriesgadísimas a que se le enviaba, sin tener en cuenta la superioridad naval enemiga, sin atender las solicitaciones de su comandante (quien pedía se le dejara entrenar su dotación), confiando sólo en la suerte y la idoneidad de este jefe. "El presidente Prado, que atribuyó a fatalidad el desastre de la '*Independencia*', no quiso ceder un punto en la realización

de atrevidas empresas marítimas", dice el mejor historiador militar de guerra, añadiendo: "Lo condenó de antemano a segura pérdida disponiendo que su comandante se lanzara en busca del enemigo...". Así comenzó a parecer "más que una nave un ser viviente con vuelo de águila, vista de lince y astucia de zorro. Merced al *Huáscar*, el mundo, que sigue la causa de los vencedores, olvidaba nuestros desastres y nos quemaba incienso", dijo Manuel González Prada.

El 21 de mayo trabó el buque su primer combate de esta guerra. Ese día entró el *Huáscar* en Iquique y se cañoneó una hora con la *Esmeralda* protegida por una línea de torpedos, infructuosamente porque sus proyectiles no alcanzaban el blanco, debido a la pésima calidad de los artilleros. Entonces, con esa maestría para maniobrar que siempre demostró el Comandante, descargó contra ella sus cañones y se fue sobre la corbeta para abrirla por el medio con el espolón, embistiéndola tres veces. "Los tres asaltos", dice el coronel Ekdhal, "fueron ejecutados con harta destreza y después de cada choque hizo retroceder a su buque con admirable prontitud". La *Esmeralda*, luego de batirse valientemente, se hundió partida en dos, mientras en la cubierta del monitor quedaba tendido el cuerpo del comandante Prat, compañero del vencedor en el combate de Abtao y ahora "víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria", como lo dijo caballerosamente Grau. "Señor Carbajal, ordenó el Comandante: tenga cuidado con el cuerpo de ese jefe". Luego, como en la sicología de don Miguel Grau predominó siempre el afecto sobre la idea, sin acordarse del principio básico que enseña "actuar en la guerra como en la guerra", dejó que mandara su sentido humanitario y arrió los botes para salvar a los náufragos de la corbeta. Cuando los

sesenta y dos sobrevivientes se reunieron en la cubierta del monitor, se oyó un grito noble y masculino: "¡Viva el Perú generoso!" Siempre la grandeza se hace acreedora del respeto público. Y la que los hombres del *Huáscar* mostraron en su campaña mereció una admiración que iba a elevar a la viuda de un respetable marino enemigo a pronunciar la hermosa sentencia de que con Grau había renacido la gesta caballeresca.

Hay quien con espíritu práctico ha criticado la magnanimidad que tuvieron con sus enemigos el comandante Grau y los demás marinos peruanos durante la Guerra del Pacífico. Se ha dicho que tal sentimiento privó al Perú de legítimos triunfos. Es cierto. Sin embargo, pensemos que si el Comandante hubiera "explotado con dureza las magníficas oportunidades que se le presentaron", sería más grande como militar pero más pequeño como hombre. Y es el calibre de éste el que hay que buscar siempre en los humanos cubiertos por cualquier ropaje. Quitar la vida es asunto común entre los más viles seres humanos; salvar la vida de otros es tarea preservada a los dioses. Al ser crueles, fusilando náufragos como la *Covadonga* en la punta Gruesa, pudimos arrastrar a la muerte en nuestra caída a miles de enemigos. Pero no hubiéramos ganado la guerra que de antemano estaba perdida. Habiendo sido magnánimos, en cambio, como lo fuimos, hemos resultado más nobles en nuestra derrota que el enemigo en su victoria. Bien puede cambiarse por las vidas que dejamos de sacrificar, el grito de Uribe, salvado de las aguas por los botes peruanos, al pisar la cubierta del *Huáscar*. O los términos de la carta de la viuda de Prat al héroe, al agradecerle el pésame y el envío de las prendas personales de aquel que, con nobleza altísima, recogió el coman-

dante Grau de la cubierta de su buque, "desprendiéndose de un valioso trofeo", decía la señora Prat, y congratulándose "que en medio de las calamidades que origina la guerra, se pudiera presenciar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas inmortales que hacen revivir en esta América las escenas y los hombres de la epopeya antigua".

Penoso es que hayan existido peruanos que resultaran incapaces de apreciar el gran calibre humano que mostró Grau en Iquique, no sólo al medir los hechos que acabamos de señalar sino también si hubieran examinado la carta que por entonces envió a su cuñada residente en Chile. Es enorme la grandeza de alma que dicta esa misiva tan familiar en todos los sentidos pero de un contenido espiritual que trasunta congoja por la muerte de Prat; generosidad al exaltar su bravura y al disminuir su propia "pequeña victoria" expresando que se trataba de "la vieja *Esmeralda*"; sentimiento humanitario que rechaza la crueldad de las guerras y que la informa que "pide al Cielo" que le evite un encuentro con la *Chacabuco* que comanda el esposo de Manuela Cabero de Viel: y la llaneza sin ninguna afectación literaria que emplea, más común en un honrado pescador que en un almirante: "muchos cariños a mis ahijaditos y tú recibe un abrazo que desde aquí te envía con todo su corazón, tu hermano y compadre que tanto te quiere. Miguel Grau".

Perdimos la guerra por nuestra inmoralidad administrativa, por nuestra petulante falta de previsión. Pero, ya se ha dicho, de ello nos redimen los gestos heroicos de nuestros hombres de mar y soldados. También hay honor en merecer los elogios del enemigo. El gran marino peruano los recogió de sus adversarios, en abundancia. El día de la catástrofe de Angamos, Benjamín Vicuña Mackenna escribió lo siguiente:

"Hubiéramos querido ciertamente tener el *Huáscar*, y no ha sido otra la ambición patriótica de nuestras almas durante seis meses. Pero habríamos querido tenerlo con su bizarro jefe. Así como ha sido, nuestra victoria parécenos incompleta o más bien mutilada. Y el ufano monitor vencido, entrando a las aguas de Mejillones sin el alma y sin el brazo que lo condujera al asalto, remolcado precisamente por el buque a cuya tripulación diera plazo magnánimo para salvarse hace tres meses, parécenos una sepultura encerrada dentro del glorioso trofeo". Bulnes, por su parte, se expresó así: "Todo elogio que se haga al caballeroso marino está justificado. Sirvió a su patria con valor, con destreza y con humanidad. Imprimió a sus acciones una nota caballeresca. Cumplía su deber sin arrogancia. Jamás se encuentra bajo su pluma una injuria ni su buque ahondó inútilmente los males de la guerra. Pudo destruir puertos inermes y no lo hizo. Dio pruebas de una actitud inteligente en la campaña, elevada y de mucha serenidad en el peligro. Alma templada en la fragua del deber, Grau enalteció el nombre de su país y envolvió en un marco de grandeza el fin del poder naval del Perú".

Terminado el combate de Iquique el *Huáscar* siguió al Sur. Nadie lo acompañaba porque habíamos perdido la *Independencia*, la mejor nave de la Armada, el mismo día que hundimos la *Esmeralda*. Como lo prometió poco después el comandante More, que lo fue de la malograda fragata, combatiendo pagó con su vida en Arica el desastre de su nave. El *Huáscar* quedó solo. Solo ante el mar que recorría un acechante enemigo poderoso. Solo bajo el cielo poblado de temporales. Solo ante un Perú sobrecogido de temores. Solo en

desafiante empeño de llenar con hechos hazañosos el vacío de poder.

En su correría de mayo y los primeros días de junio el comandante Grau apresó tres transportes salvando la vida a sus tripulantes. Entró en Pabellón de Pica, Mejillones (de Bolivia), Cobija, Tocopilla y Patillos. Destruyó elementos de movilidad, tomó presas y rompió el cable de Antofagasta, con los fuertes de la cual plaza y la *Covadonga* combatió, suspendiendo el ataque "por consideración a no lastimar intereses neutrales y gente indefensa". El 20 de mayo y el 3 de junio, burló con hábil maniobra la persecución del *Cochrane, Blanco* y *Magallanes*. Y el 7 de junio llegó al Callao, donde fue enviado a hacer reparaciones a su nave.

Como es de ordenanza, al llegar rinde el Comandante un informe sobre "las operaciones practicadas... en el Sur". En las cuatro páginas del mismo no hay ni la más ligera referencia a los éxitos que ha logrado y que el Perú y Bolivia aplauden. Se limita a tratar de lo que verdaderamente le interesa: "el mejor desempeño de las nuevas comisiones que... se emprendan". Por ello se concreta a señalar "algunos defectos e inconvenientes" que hay que hacer desaparecer: "la disciplina de la tripulación ha dejado mucho que desear en los momentos difíciles"; y "por esta causa y por la falta de instrucción" los movimientos precisos "han demorado su ejecución mayor tiempo del que debieran, lo cual puede producir entorpecimientos... fatales cuando se trata de operaciones de guerra". Menciona, en especial, que "en las más ocasiones los tiros hayan sido muy mal dirigidos", por lo cual considera necesario "el cambio de una parte del personal por tripulantes más aparentes para la guerra y para las faenas de mar". Señala, también, que la "situación del palo trinquete entre el

castillo y la torre entorpece continuamente los tiros de ésta dirigidos a la amura", lo cual hace necesario sacarlo. Y da a saber que "la máquina no ha funcionado con regularidad", lo que cree que se deba a "falta de competencia de los encargados de dirigirla... y a defectos que se han hecho sentir en los momentos en que su acción era más necesaria", por lo cual solicita que una junta competente "la examine con la detención debida para corregir eficazmente tales defectos". Así lo hicieron los mejores maquinistas de la Marina, y a base de su informe se comenzó el recorrido de la máquina mientras se atendía, también, a reparar las averías estructurales. Un oficio del comandante Grau al Comandante General de Marina, el 3 de julio de 1879 le da a saber que aunque se han terminado sólo parcialmente las reparaciones de la máquina, el buque se encuentra apto para zarpar al día siguiente. Añade lo que sigue: "no sucede lo mismo respecto a la organización del personal en el plan de combate, su disciplina y ejercicios porque habiéndose cambiado una gran parte de la tripulación y sujeto el buque a los trabajos de su carena no ha sido posible absolutamente distraer la gente de las labores de ésta ni hacer ejercicios de cañón por hallarse la torre casi totalmente desarmada con motivo del cambio de correderas". Agrega que hay gran necesidad de practicar ejercicios de tiro "como la manera más conveniente para que los individuos que últimamente se han embarcado y en general toda la dotación esté al alcance del mejor manejo de la artillería y armas menores".

Si se tiene en cuenta la facilidad con que los limeños nos entusiasmamos, y lo dado que somos a festejar y ensalzar a

las personas de valía, puede imaginarse las manifestaciones de afecto de que el comandante Grau fue objeto en el Callao y Lima al regresar de su primera correría, y el incienso que le quemaron durante el mes que el *Huáscar* permaneció en el puerto. Pero su firme cabeza no era propensa a ningún mareo, ni aún el de la gloria. Consagrado a su hogar, su esposa y sus hijos, a quienes ahora quería más, con el presentimiento de un epílogo que no podía tardar, siguió sencillo, sereno y modesto. Al contestar los brindis que se hicieron en uno de los muchos banquetes dados en su honor, dijo una vez: "Todo lo que puedo ofrecer en retribución de estas manifestaciones abrumantes es que si el *Huáscar* no regresa triunfante al Callao tampoco yo regresaré". Cuenta González Prada que un día, fastidiado ya por las alabanzas que le prodigaba un moscardón adulador, exclamó: "Vamos, yo no soy sino un pobre marino que trata de servir a su patria". Dos meses después, en respuesta a una carta en que su esposa le repite que en Lima se le menciona como futuro presidente del Perú, extrañamente abandona su seriedad habitual para contestarle burlonamente: "...debo decirte que no pienses en tal cosa, por lo menos por ahora que aún conservo mi razón".

La estadía en el Callao duró menos de un mes, a pesar que según se advierte en el archivo de la correspondencia del comandante Grau, las máquinas necesitaban serio recorrido, lo relacionado con el mal funcionamiento de los torpedos requería estudios y ensayos, la carena se había realizado sólo medianamente y la tripulación, renovada casi por completo, no había sido adiestrada. Como si se hubiera tratado de que el *Huáscar* tuviera que apresurarse a zarpar con el fin de atacar y destruir a los blindados chilenos, mientras que, por el contrario, la única carta que podía jugar el Perú

era mantener el monitor a flote, se le ordenó que volviera al Sur. Doña Dolores y el Comandante presintieron que no volverían a verse más. Ella seguramente se separó del esposo con serenidad para no herir ese corazón al que quería dar dulce consuelo, mientras se le desgarraba su propio corazón. El pretendería atar con lazo irrompible las imágenes del hogar, la familia, los amigos y la patria, para arrastrarlos de la tierra al mar, de paralelo en paralelo. Pero, de manera inevitable, precisaba partir.

Es de creer que, como lo hacen los hombres bien templados y que no quieren anticipar dolores a quienes aman, aunque sabía que su fin estaba muy cercano el Almirante mostró su grandeza mediante la serenidad silenciosa hacia su futuro, que como postrer homenaje debía a su amante esposa.

A medias reparado, sale el *Huáscar* el 6 de julio para recomenzar su briosa cabalgata sobre las olas sureñas. Planea atacar sorpresivamente a la escuadrilla bloqueadora de Iquique y así entra en el puerto el 10. No encuentra a los chilenos, pero al salir se tropieza con el transporte *Matías Cousiño* al que puede enviar al fondo del mar abriéndolo a golpe de espolón. "Por un sentimiento de humanidad" (según dice más tarde en su parte de viaje) no lo hace, sino ordena al capitán del buque vencido que lo abandone con su tripulación, y sólo cuando esto sucede comienza a cañonearlo. En lo que sigue de este mes nuevamente amenaza las costas del enemigo, ya que no puede batirse con sus fortísimos blindados. "Quema sus buques, arrebata transportes, coge prisioneros, escapa a la persecución, sorprende, irrita, asombra y espanta. Rápido como el águila y fuerte como el león, penetra en los puertos, descarga sus cañones, levanta su bandera y se retira dejando detrás de sí la inquietud y el estupor", lo presenta del

Valle. Ya se ha convertido en el símbolo que José Gálvez cantó:

> *"Todo lo fuiste, todo, en un instante:*
> *la epopeya, el ensueño,*
> *la audacia y el misterio,*
> *lo incomprensible y casi inalcanzable*
> *con que esperaba redimirse un pueblo".*

En lo que resta de ese mes de julio, entra en Chañaral, Huasco, Carrisal Bajo, Pan de Azúcar e Iquique, batiéndose en este puerto con el *Cochrane, Abtao* y *Magallanes.* Como en la ocasión anterior, captura barcos mercantes, destruye lanchas y medios de movilidad y apresa transportes. Entre ellos el *Rímac,* tomado en compañía de la *Unión,* espléndido vapor que llevaba a bordo víveres, carbón, armas, pertrechos, animales y 258 hombres de tropa del Carabineros de Yungay, cosechando nuevamente reconocimiento de su hidalguía: los partes oficiales del comandante Gana y del capitán del *Rímac* se refieren a "la consideración y humanidad", así como a la "noble y generosa conducta" del comandante Grau y sus oficiales. Por el valor material y moral de la última presa, esta captura tuvo enorme resonancia. Ella ponía en ridículo al alto comando chileno y a la marina enemiga, la última tan superior en fuerza a la nuestra pero tan incapaz de contener las audacias de los marinos peruanos, en tal forma que Vicuña Mackenna menciona un "sentimiento [nacional] de rubor" y "una perenne vergüenza". En Chile el gabinete fue interpelado y cayó. El capitán de navío Riveros reemplazó al almirante Revolledo en el mando de la escuadra enemiga. Por otra parte, como lo dice Bulnes, "el *Huáscar* le creaba al Perú un ambiente de simpatía universal" con sus actividades.

El mes de agosto el comandante Grau reinició sus excursiones a las costas chilenas. El día 1º salió con el *Rímac*, capeó dos temporales haciendo carbón en la mar durante uno de ellos, y continuó viaje solo. Visitó Iquique, Caldera, Taltal, Cobija, Tocopilla, Blanco Encalada y Cobre. Dos veces combatió en Antofagasta. La primera cuando los torpedos Lay que lanzó contra los buques chilenos casi hunden su propia nave. La segunda cuando se batió contra el *Magallanes*, *Abtao Lirmay* y los fuertes de tierra, disparando cuatro horas, según dice un chileno, "con segura intención de dañar sólo los buques que le hacían fuego". Destruyó lanchas, atemorizó al enemigo y huyó con habilidad ante fuerzas superiores.

Desde el comienzo de la guerra, Arica fue el centro avanzado de operaciones del Perú. Puerto magnífico, cómodo y abrigado, ofrecía los recursos naturales de los valles de Lluta y Azapa, a más de los de Tacna, a cualquier ejército situado en las cercanías. Además, por ser la rada más cercana a la capital de Bolivia, sirvió automáticamente de lazo estratégico de unión entre los aliados, llegando a constituirse en la arteria aorta del organismo perú-boliviano. Además contaba con una tradición interesante y tenía una pujanza que después de cada infortunio le permitía renacer como un Ave Fénix. Varios fueron durante su existencia los destructores daños sufridos a causa de fortísimos movimientos sísmicos; y en el último habíamos perdido allí a la hermosa *América*, veterana del combate de Abtao, y a su bravo comandante (Jurado de los Reyes) que no quiso abandonarla a la suerte que le deparó la tremenda onda de marea que siguió al terremoto.

Pero, empeñosamente, ya los ariqueños habían reconstruido la ciudad.

Cuando se comprendió tardíamente en Lima que la guerra era inevitable, el gobierno mandó a Arica ciertos elementos de combate que permitieron organizarla como base meridional de guerra. El prefecto Zapata fue encargado de los trabajos en el mes de febrero. Pero a mediados de abril llegó al puerto el contralmirante Montero, nombrado jefe de las tropas de Tacna y Arica, quien se hizo cargo de la tarea por realizar, hasta que pasó a Tacna entregando el litoral a Bolognesi. Con este pundonoroso jefe, e inmediatamente después que perdimos la *Independencia,* colaboraban como comandante de las baterías del Morro, que eran las más poderosas del sistema defensivo, el capitán de navío Juan More y oficiales que formaron parte de la dotación de esa fragata: el capitán de corbeta Manuel Espinoza y los tenientes Nieto, Gómez y Espinoza (Miguel). Debido a las obras de fortificación que se realizaron y a que conforme transcurría el tiempo afluían soldados y elementos, el antiguo y próspero puerto comercial se había transformado rápidamente en importante plaza de guerra. Así lo advertía el capitán de navío Grau, quien en medio de una delirante ovación llegaba a la rada el 31 de agosto de 1879, a las 17:00 hrs., conduciendo el bravío *Huáscar* siempre dócil a su voz.

¡Arica!... Quizás la clara inteligencia del héroe intuiría desde entonces en lo que iba a terminar el hermoso puerto. Las baterías del Norte y el Este enseñaban las bocas de sus cañones viejos y expectantes. En el morro ondeaba el pabellón peruano. Veíasele un cerrito chato y macizo todavía porque sólo más tarde habría de elevarse a alturas inmateriales para que en él subieran a la gloria el anciano Bolognesi

y los bravos defensores de una plaza abrumada de antemano por el número de enemigos que íbase reuniendo para atacarla.

El *Manco Cápac,* llegado el día 7 de ese mes al mando del capitán de navío Camilo Carrillo, estaba fondeado al norte del puerto, preparándose para abrir sus válvulas de inundación nueve meses más tarde, después de batirse como fiera acorralada. Entre los fuertes y la población discurrían los soldados. Cholos heroicos vestidos con uniformes de loneta blanca que no podían cambiar porque sólo poseían el que, sucio y rotoso, cubría sus cuerpos. Zambos que guardaban su munición en los bolsillos y entre la manta, pues no tenían cartucheras. Indios foráneos calzados con *ojotas* y con *potos* prendidos al cinturón porque tampoco había zapatos ni cantimploras.

Pero ese día, no obstante la miseria, la ciudad estaba en fiesta patriótica. Esperaba al marino epónimo para abrazarlo y bendecirlo. Así era siempre que él llegaba al puerto: la población deliraba de gozo para resarcirse de las horas angustiosas que pasaba en su ausencia pensando con trágica intuición que un día cualquiera se le llegaría a aguardar en vano. Además, el mes que se ha mencionado hubo una razón más para acompañar al ídolo: el Congreso de la Nación, haciéndole justicia, por unanimidad y entre los vítores del público, lo había ascendido a contralmirante, decisión que Manuel Atanacio Fuentes comentó en un diario de Lima, el 30 de agosto de 1879, diciendo: "El Sr. Grau reúne, como pocos hombres, las condiciones que lo hacen merecedor a la estimación pública. [Es] hombre de buenas costumbres, de modales finos, moderado, sin otras pretenciones que las de llenar cumplidamente su deber; marino inteligente e instruido, valeroso

en el combate, magnánimo y generoso en la victoria, ha podido, por su propio mérito, abrirse una honrosa carrera y llegar, en edad temprana, a una categoría en la cual puede prestar más importantes servicios". El comandante Grau era el único que en ese momento difería de opinión con sus conciudadanos en cuanto a la justicia y conveniencia de su promoción. "No le parecía haberse hecho acreedor a tanto, y aguardaba mejor ocasión para justificar lo que reputaba premio anticipado; no quería tampoco abandonar el mando de la nave a cuyos generosos tripulantes le unían tantos recuerdos y tan íntimo afecto", comentó Mr. Roca Boloña en la oración fúnebre que por su alma pronunció en la Catedral de Lima. El mismo Almirante se llenó de razones para ser lo menos almirante que le fuera posible. En una carta que dirigió a su esposa le dice, por entonces: "...he resuelto definitivamente quedarme de simple comandante del *'Huáscar'*, y al tomar esta medida he sido obligado por varias razones, y entre otras, la de tener que huir a la vista de un blindado, como lo hago ahora, con mi insignia izada, cosa que no podría soportar sin morirme de vergüenza. Segundo: Que yo no veo un solo jefe para comandante del *'Huáscar'*, que maneje este buque como yo lo manejo, por la larga experiencia que tengo de él. Esto puede ser vanidad o todo lo que se quiera, pero es la pura verdad".

Gracias a una crónica del corresponsal de *El Comercio* de Lima, es posible tener idea de lo que fue Arica ese día de la llegada de Grau. Desde que el *Huáscar* fue avistado, la banda de músicos del Batallón Victoria comenzó a ejecutar aires marciales. A sus sones se arremolinó la gente en el muelle, vitoreando al Contralmirante. Allí estaban todos los habitantes de Arica. El pueblo, los soldados, las damas de la

sociedad, los representantes del presidente Daza (acantonado en Tacna con sus tropas) venidos expresamente esa mañana desde la ciudad de las huertas y los callejones olorosos. Allí estaban todos los que veían en el héroe la personificación del marino peruano y la esperanza suprema de la patria.

Una falúa se ha destacado de la escala del monitor. Los pujantes grumetes del buque, pescadores macizos y valientes pero por desgracia ignorantes casi del arte naval, reclutas novísimos, curvan los remos impulsando el bote en una vistosa boga de almirante. En la popa, modesto, franco y recio, viene el Héroe. Atraca el bote a la escala y un vítor ensordecedor atruena los aires salinos. Las mujeres vierten pétalos de rosas y mixturas bajo sus plantas y sobre su cabeza. El reserva una corona elegante que está atada con cinta sedeña donde lucen los colores nacionales. Y, emocionado, avanza como otro héroe americano cantado en estrofas hermosas:

"...bajo lluvia de flores
y al estruendo de músicas marciales".

A pesar de su pequeña estatura, la figura del coronel Francisco Bolognesi atrae de manera especial las miradas del codante Grau, quien admira su entereza moral, su valor obstinado y esa ausencia de desasosiego que se advierte en él a pesar de la peligrosa misión que tiene a su cargo. El sol ariqueño ha bronceado cada día más su cutis y esto hace resaltar la blancura de su barba cuya forma y parte de las facciones hacen recordar al rostro de Napoleón III. El militar y el marino se unen en un abrazo viril, y lo hacen estrechamente como si supieran que, para salvación del honor nacional, a ambos ha hermanado el destino en la capacidad de morir sin

destruirse y en el don de que sus vidas se extingan sin que desaparezcan. El Comandante General de la Plaza no está solo. Lo acompañan sus más selectos colaboradores, entre quienes se hallan los que visten el mismo uniforme que el Almirante. Allí están More, Espinoza, Raygada, Sánchez Lagomarsino, Paz y Tizón, quienes más tarde formarían parte de la junta de guerra que iba a apoyar al coronel Bolognesi en su decisión de combatir "hasta quemar el último cartucho". Mas estos están llamados a constituir sólo una avanzada del grupo de marinos que irían identificándose con la campaña de Arica, hasta los mediados de 1880. Hay que considerar entre estos a aquellos que, como en el episodio bíblico en que la fe de Abraham pasa por la prueba suprema de conformarse con la orden de sacrificar lo que más se ama, han de volar por los aires, o hundir con la bandera al tope, los escasos elementos que quedaron a flote después que finalizó el segundo acto de la tragedia del Sur: Espinoza y Tizón, Fernández Dávila, Flores, Asín, Pizarro, Taboada, Saldías, Smith, Nieto, y More, Bueno, Leguía, Barandiarán, Arce, Vidaurre, Alcorta. Después, y a consecuencia de estos episodios, otros marinos sin naves, con idéntica aceptación de sacrificio y en igual gesto de protesta, fueron dejando para futuro ejemplo y para ludibrio de los gobernantes de esa época, el reguero de sus cadáveres en los campos de batalla terrestres, como Arrieta, Fanning y Reyes en Miraflores; y como Astete, Leoncio Prado y Tafur en Huamachuco.

Según es de ordenanza, el marino debe presentarse de inmediato al Jefe Supremo de las Fuerzas para dar cuenta de su comisión. Al tomar la primera calle cede la vereda a su superior por antigüedad en el grado, el contralmirante Mon-

tero, quien debió comparar mentalmente las razones y circunstancias en que uno y otro habían sido promovidos, y rechazándola con gesto noble y lleno de admiración hacia el viejo amigo y descollante paisano, le dice poniendo en su vozarrón una humildad rara en él:

—"No, Almirante: hoy es tu día..."

Y en esta forma, alto y esbelto el serrano, bajo y grueso el piurano, llegan a la casa donde se aloja el presidente Prado, quien guapote y atildado espera a la puerta y recibe en sus brazos al vencedor de Iquique, estrechándolo fuertemente en nombre de la patria toda.

Durante los días que siguen al del desembarco, el nuevo contralmirante continúa recibiendo felicitaciones, valiosísimas espadas, joyas, medalla y demás ofrendas que le envían los pueblos del Perú y Bolivia. Nada de ello lo perturba. Su infinita modestia puede aquilatarse leyendo la misiva que dirigió a su esposa el 1º de setiembre, en medio del bullicio y las fiestas en su honor. En ella se concreta a manifestarle su tierno amor, a hacerle recomendaciones y encargos familiares y a recordar a los niños. Apenas si dice que tiene muchas cartas de felicitación que contestar.

Quien ha tenido la oportunidad, como el autor de este ensayo, de haber leído un buen número de comentarios, oficios y notas del almirante Grau, escritos íntegramente de su mano, ha podido apreciar con certeza su estilo claro, directo, sin aportes retóricos o sentimentales, a punto que podría merecer el calificativo de seco. De allí que me permita afirmar que la correspondencia familiar del héroe durante los seis meses de su campaña final es uno de los más valiosos rasgos para juzgar al *hombre* que se llamó Miguel Grau. No podía este ignorar que cada día estaba más cerca de la muer-

te, y con ello más próximo a la gloria con lo que esta significaba de supervivencia en la inmortalidad. No se encuentra, sin embargo, un solo rasgo de pluma que el ilustre marino haya trazado durante ese lapso, que tuviera el propósito de ejercer influencia futura en el enjuiciamiento que el Perú habría de hacer al recordarlo. Resalta especialmente esta característica en lo que escribió a su familia, quien podía asumir el papel de clarín que pregonara su gloria. La serenidad de su vida, aun cuando se hallaba a un paso de la muerte, resulta incontrastable. Como es conmovedora, por más que no corresponda a un gran almirante en campaña, la contenida ternura que emplea para dirigirse a su esposa: "...noticias tuyas y de mis hijos, que es en verdad lo que más me interesa a mí en la vida"...; "me parece que sólo cada siglo recibo carta tuya". ¿Cómo no experimentar una acongojada admiración ante las continuas recomendaciones que sobre el cuidado de los niños le hace, que hoy nos provoca cariñosa sonrisa a causa de la emocionante sencillez con que el marino, a dos pasos de la muerte, no olvida su lealtad para quienes dependen de él, como nos ha sido enseñado al formársenos profesionalmente?

Así era en efecto. Le llegan epístolas de admiradores de tierras extrañas, lo alaban los diarios europeos en las reseñas de la campaña, los marinos argentinos le dirigen sincero mensaje ("...los héroes del mar son tan escasos como las guerras marítimas. Parecía que con los Nelson, Gravina, los Brown se había cerrado el glorioso catálogo"...). Pero él sigue humilde. Ni siquiera lo turba la torpe e insidiosa alabanza de quienes le susurran que será el próximo presidente

del Perú. Jamás pensó en la banda bicolor como último entorchado. Sabíase reservado para más alto destino.

Sobre los honores, le interesaba el éxito de su misión. Por eso pidió le permitieran limpiar los fondos del *Huáscar*. Por eso, también, Montero pudo referir más tarde que al quedarse solos el contralmirante Grau y él, uno de esos apoteósicos días de Arica, después de recibir un valioso presente, aquel exclamó: "Sí, todo esto está muy bien. Pero ¿cuándo vienen las granadas Palliser para mi buque...?". No habría de llegar esa munición que era la única capaz de perforar las corazas de los blindados chilenos. Tampoco los cuatro meses de sueldo y las prendas de vestuario que se adeudaban a la dotación del monitor. Su esposa vivía inquieta al haberse evaporado una parte de los pequeños ahorros familiares, debido a circunstancias que con filosófica ausencia de desasosiego considera el Héroe un mes antes de su muerte: "La quiebra del Banco Nacional nos arrastra con la pérdida de cuatro mil soles que tenía yo en acciones. Paciencia". (Carta del 8 de setiembre a su esposa).

Grau vivió en sobresaliente estilo la historia nacional. Sin sentir el beso de la vanidad, sin deslumbrarse por los resplandores de la gloria, sin esperar recompensas, sin pensar en algo que no fuera el Perú. Por eso mientras la opinión pública (nacional y extranjera) gozaba con el relato de su hazañosa campaña, él refería a la extrañada esposa sus andanzas como quien describe excursiones de paseo. Es que en el Héroe el amor a la patria resulta más callado mientras está más hondo. Sólo abandona ese silencio cuando bellamente pueden pregonar tal sentimiento los labios de bronce que sus compatriotas le otorgan en un monumento.

XIII
La Gloria

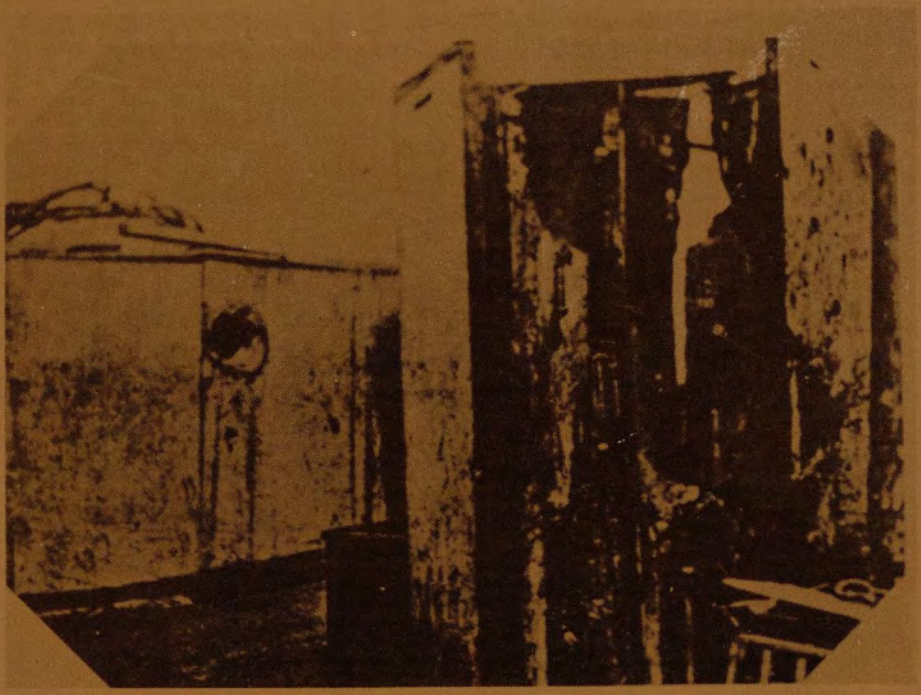
Desde tiempo atrás el héroe comprendía que escalando la gloria se acercaba a la muerte y que la situación no podía seguir indefinidamente igual. Conocía las medidas adoptadas en Chile para terminar con el monitor. Sin embargo, no flaqueó un momento. Desatendido en su solicitud de meter el buque a dique, se preparó con estoica resignación para salir de Arica por última vez. "Sé que llevo el *Huáscar* al sacrificio", dijo. Pero se hizo a la mar. Antes escribió a los suyos, les envió los pocos objetos de valor que tenía a bordo y recibió los sacramentos. Bien comprendía que se iba a entregar en holocausto. Pero, como los semidioses griegos, afrontaba valerosamente su inexorable destino en el que aparecía marcado con el agua lustral del sacrificio. En cuanto al Perú, perder por entonces a Grau y al *Huáscar* no sólo aceleraría la derrota nacional, prevista desde abril, sino la completa ruina pues abría el territorio a la total ocupación chilena; y sin contar siquiera con algo de esa Marina de Guerra que se había ganado el derecho de tremolar laureles al tope de sus mástiles, serían aniquilantes las condiciones que se nos impondrían para concertar la paz. La extraordinaria campaña naval había fortalecido a la Alianza, creando admiradores ex-

tranjeros del Perú y resquebrajando el agresivo frente político chileno, hasta llevar al populacho de Santiago a apedrear al ministro de Guerra e insultar al Presidente. Si se dilataba la amenaza de modestas pero continuas victorias locales en el litoral de la zona de operaciones, cabía la esperanza que se avanzara por el camino de la mediación diplomática, que ya estaba comenzando con gran disgusto de la infatuada dirección estratégica chilena. Ciertamente la desorbitada opinión pública peruana, cada vez más entusiasta con las proezas del monitor, esperaba nuevas y continuas hazañas, con la misma carencia de sindéresis con que aplaudió nuestra entrada en el conflicto entre Bolivia y Chile. Le tocó a Prado asumir el papel de ese actor que en la tragedia griega tenía por misión responder al ditirambo recitado por el coro. La palabra de su presidente llevó al Perú al suicidio, con esa fatalidad guiada por el destino que Eurípides y Sófocles sabían bien presentar. El verbo restallante e inmisericorde de González Prada dijo que si a los admiradores del comandante del *Huáscar* se les hubiera preguntado qué exigían, "todos habrían respondido con el Horacio de Corneille: '¡Que muera!'." Y añade: "Necesitábamos el sacrificio de los buenos y humildes para borrar el oprobio de los malos y soberbios. Sin Grau en la Punta de Angamos, sin Bolognesi en el Morro de Arica, ¿tendríamos el derecho de llamarnos nación?"

Partió el 1º de octubre con la *Unión*. Entró en Sarco. Llegó cerca de Valparaíso y regresó a Coquimbo. El 6 tuvo el buque una descompostura en la máquina. Otra el 7. A las 00:00 hrs. del 8 llegó el *Huáscar* a Antofagasta. Calma chicha y peligrosa del mar: nadie sabía dónde se encontraban las fuer-



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



La torre del Huáscar tal como quedó después del combate.

zas enemigas. Era que se estaba cerrando un anillo de hierro en torno al monitor.

Al amanecer del día antedicho el Contralmirante se encontró ante el semicírculo de muerte del Sur: *Blanco Encalada, Covadonga* y *Matías Cousiño.* Navegaban tratando de interponerse entre tierra y la División, para echar a los nuestros al Oeste. Lo lograron. Siguieron tras ellos perezosamente, saboreando ya el triunfo. A las 7:15 hrs. apareció a los ojos peruanos el semicírculo oriental: *Cochrane, O'Higgins* y *Loa.* Intuyó todo lo que iba a pasar. Entonces exclamó: "Estas son las órdenes que dan...". Fue el único reproche que a bordo se oyó de sus labios en el transcurso de esos seis meses de ciega obediencia al más absurdo de los planes de guerra naval. Ordenó a la *Unión* que se retirara, salvando así esa nave para que pudiera realizar más tarde su espléndida ruptura del bloqueo de Arica. Luego se preparó a morir tan virilmente como había vivido.

Transcurrieron dos horas desde que se cerró el círculo de la muerte en torno de él y la iniciación de los fuegos. Hay que suponer lo que el Héroe y los suyos debieron pensar durante tan larga espera, tan dilatada que hubiera hecho flaquear un ánimo menos firme que el del Contralmirante de Angamos. En esos momentos debió mirar con ansia de condenado a muerte ese cielo y ese mar que fueron testigos de su vida intensa, perseverante y hazañosa. Como lo vio Aristóbulo del Valle, en visión perturbadora pasarían por su mente los recuerdos de su existencia, sobre todo los de su niñez en su bella tierra piurana que no volvería a gozar. Brotaría de su corazón, tierna caricia, la imagen de su esposa y sus hijos. Pensaría con dolor en lo feliz que podría resultar su vejez en medio de un pueblo que lo bendecía y admiraba.

Comprendería con tristeza la tragedia latente en este ocaso de su vida: trapacerías políticas y abandonos criminales de los que no era responsable (bien claro advirtió a los gobernantes el peligro de la guerra) lo entregaban al enemigo, débil, maniatado, impotente. Debió decirse que los políticos peruanos lo daban a los chilenos como los Césares entregaban al circo sus esclavos. Sabía en ese momento que él era una víctima de la imprevisión y el desgobierno.

¡Qué amargas debieron ser sus reflexiones!... Pero tambien ¡qué hermosa y viril su resolución! Por compromiso de honor consigo mismo y con su gloriosa campaña no podía rendir el *Huáscar*. Por amor a la patria tenía que dejar a las generaciones postreras inmaculadamente limpios los dos nombres que fundían en uno solo el clangor de las trompetas que en ese momento esgrimían nuestros manes en el Olimpo de los inmortales: Grau y *Huáscar*. El ejemplo de los héroes peruanos que alentaron los sueños de su niñez debió presentarse ante sus ojos. Por eso junto con la plegaria que elevó a Dios su corazón creyente, brotó viril y entero, el grito corajudo: Dios te salve María... ¡Viva el Perú! El héroe vestía su uniforme de capitán de navío y no había dado orden alguna de que se izara su insignia, como lo hacía siempre para evitarle una vergüenza a la Marina según refirió más tarde Gárezon y de acuerdo con una de sus cartas.

Los oficiales y marineros silenciosos estaban en sus puestos de combate. En el pico, el pabellón se agitaba trasladando su sombra sobre las cabezas de los marinos. Calmo besaba el mar los costados del *Huáscar*. La hélice agitaba las aguas mientras el humo negro huía, presuroso, de la chimenea, perdiéndose en el cielo que esa mañana era de un celeste suave y promisorio.

A las nueve y veinte una orden bajó, rotunda, desde la torre de mando. Potro bravío, el monitor agitó las crines de su clarín de guerra, relinchó por sus cañones e inició la lucha. De sus primeros disparos uno dio en el *Cochrane*, pero la coraza de este lo detuvo. Volvió a disparar. Contestó el *Cochrane* cuando estaba a 300 metros de distancia y el *Huáscar* hizo nuevamente tronar sus cañones. Los primeros proyectiles chilenos que alcanzaron al monitor causaron grandes daños: un cañón quedó inutilizado, y fuera de servicio el timón de combate. Otra granada de la segunda descarga enemiga cayó en la torre y estalló dentro. El Comandante y el Oficial de Ordenes volaron en pedazos. Así el contralmirante Miguel Grau acabó de morir, puesto que hacía tiempo que cada día se le arrebataba en beneficio de la Patria una parte de su vivir.

El espíritu del Héroe, o el espíritu del *Huáscar* ya que ambos eran uno solo, continuó animando la lucha. El buque se trasformó en un león con graves y múltiples heridas, pero que no se resigna a caer exánime. Ruge por las armas que aún le quedan, intenta dar varios zarpazos con su espolón, arde en fiebre de explosiones, se desangra por sus múltiples averías, se abren las venas de sus válvulas. Sin embargo, arriba el pabellón peruano bate orgullosamente al viento y abajo, en la cubierta, se muere, también orgullosamente, entre hierros retorcidos, miembros humanos, sangre renegrida, trozos de cabuyería, fragmentos de embarcaciones. Hay un grupo de adolescentes, algunos de ellos heridos, atontados, vaga la mirada, agobiados por el estruendo y la pólvora. Son "los *Niños del Huáscar*", a quienes cantó Juan de Arona, la mayoría de los cuales lleva navales apellidos ilustres (Valle Riestra, Villar, Tizón, Villavicencio), que aún sostienen en sus manos las ya inútiles armas.

"¡Se hizo de sangre todo el horizonte,
pero el mar, como nunca, fue color de laurel!",

dijo en su "Oda Pindárica" José Gálvez; y "cayeron en torno de él todos los que vivían de su vida", expresó Mr. Roca y Boloña en su oración fúnebre. Muerto el Comandante siguió la lucha. Por eso los combatientes del monitor "presentaron a la belleza y a la gloria de la humanidad el ínclito servicio de mantener en la escena suprema y fatal del desenlace, la esencial unidad del gran drama del *Huáscar*. El arca de sangre y de muerte que era el *Huáscar* vencido, convirtióse por el heroísmo de sus combatientes en un arca de gloria e inmortalidad. En el más eminente sentido de las cosas, no es verdad que el *Huáscar* fue vencido. Lo que esta batalla demostró en verdad es que el *Huáscar* era invencible. Si los laureles y no los trofeos hacen la victoria, una batalla donde el vencido cosecha todos los laureles y el vencedor recoge todos los trofeos no es una victoria para el vencedor ni una derrota para el vencido. El uno cuenta su victoria en valores terrenales y materiales, el otro cuenta su derrota en valores morales e ideales. Esos valores hacen definitiva la victoria. Ellos transforman al vencido en vencedor y lo consagran a la eternidad en el amor, la admiración y la veneración de las generaciones", opinó Jacinto López.

Cuando después de una hora y treinta y cinco minutos de heroico combate de los sobrevivientes a Grau, muertos y heridos ya todos los jefes, los chilenos abordaron el despojo flotante que era el monitor, uno de ellos vio que un tripulante peruano lloraba delante de unos restos humanos que piadosamente había recogido. Era el tripulante un sirviente del Comandante y los restos eran cuanto quedaba de quien

Lima, Junio 27 de 1895

De conformidad con lo prescrito en el artículo 10 de la ley de 25 de Octubre de 1879, por la que se dispone que la educación profesional de los hijos del Contra-Almirante Don Miguel Grau y demás que hayan fallecido en el Combate de Angamos se costeará por el Estado; se resuelve: Que D. Miguel R. Grau, hijo legítimo del citado Oficial General sea admitido como alumno de la Sección de Guardias Marinas de la Escuela Naval abonándose por la Comisaría de Marina, previa la matrícula á la Caja de dicha Escuela para atender á su sostenimiento. Publíquese en el correo á la partida No. 1 del pliego extraordinario de Guerra y Marina vigente. Vuelva al Director de la Escuela Naval para que proceda

---

Documentos oficiales de la incorporación de Miguel Grau Cabero en la Escuela Naval del Perú.

Ministerio de Marina
Archivo General

Folio
No. 1

á la matriculacion del espresado joven y fho devuelva
se para archivarse en el Ministerio del Ramo. Re-
gistrese

Burlamaqui y Palacios

Sor Director

Queda matriculado á fs 98 del libro respectivo
el Joven D. Miguel R Grau como alumno en
la condicion que prescribe la ley de 25 de Oc-
tubre de 1879 y ordenado por Supremo decre-
to de 27 del presente

Callao Junio 29 de 1895

S. D.

Salomé Porras

DIRECCIÓN de la ESCUELA NAVAL
CALLAO

Callao Junio 29 de 1895

Devuelvase al Ministerio del Ramo
con la razon del caso.

Casanova

Documentos oficiales de la incorporación de Miguel Grau Cabero en la Escuela Naval del Perú.



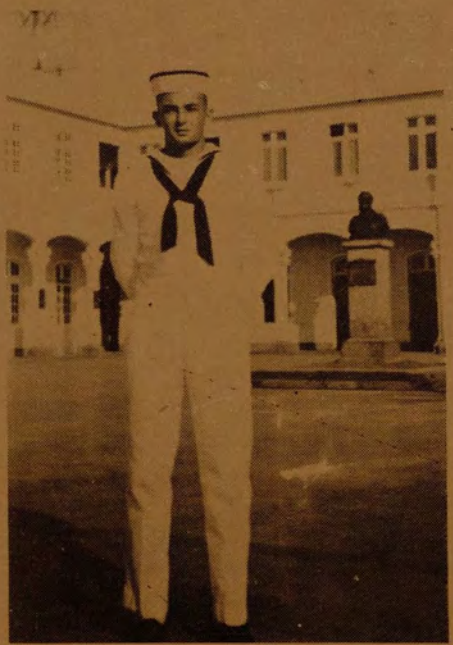
Cadete Oscar Grau Astete, nieto del Almirante.



Capitán de Navío Fernando Grau Umlauff, bisnieto del Almirante.



Teniente Primero Jaime Grau Gandolfo, bisnieto del Almirante.



Cadete Manuel Lorenzo Ortiz de Zevallos Grau, bisnieto del Almirante.



Teniente Segundo Bernardo Wargner de Reyna Grau, bisnieto del Almirante.

en vida fuera el contralmirante de la Armada Peruana don Miguel Grau Seminario y en la gloria el Héroe de Angamos. En su camarote, la imagen de Santa Rosa de Lima, a la que Grau solía rezar, también estaba cubierta de sangre. Podía verse sobre ella cinco perforaciones de bala...

Bien cabe finalizar esta biografía lírica con las frases de uno de nuestros más brillantes periodistas del presente siglo: Ezequiel Balarezo. "Para la patria, Grau es el alma, el espíritu, la exaltación de la guerra. Grau es la belleza en postura hidalga, la ceguera roja en la contienda, la orgullosa abnegación en la victoria, la voluntad indómita en la defensa, la señorial solemnidad en el naufragio y el sacrificio". Es adecuado, también, recordar finalmente palabras del Almirante que figuran en la carta que envió a los padres de Carlos de los Heros, muerto en el *Huáscar* el 28 de agosto de 1879 en un combate contra las baterías y buques chilenos: "Honor y gloria son los legados que hemos escogido los que le vimos en su último momento... Trasmítoles ese precioso legado que formará el orgullo de su familia y uno de los timbres de nuestra historia".

Porque así sentía, vivirá el Héroe entre nosotros con la duración sin medida de los tiempos. De las generaciones que lo han seguido oirá siempre una protesta por los motivos que lo obligaron al sacrificio y una oración de gratitud por la lectiva altivez de su muerte. La grandeza histórica con que cumplió su deber hace que experimentemos orgullo de ser hombres y ser marinos.

CONTENIDO

PROEMIO ... I

INTROITO ... V

CANTO A GRAU ... XIII

CAPITULO I
San Miguel de Piura ... 1

CAPITULO II
El hogar natal ... 5

CAPITULO III
Infancia ... 11

CAPITULO IV
Niñez ... 19

CAPITULO V
Adolescencia ... 25

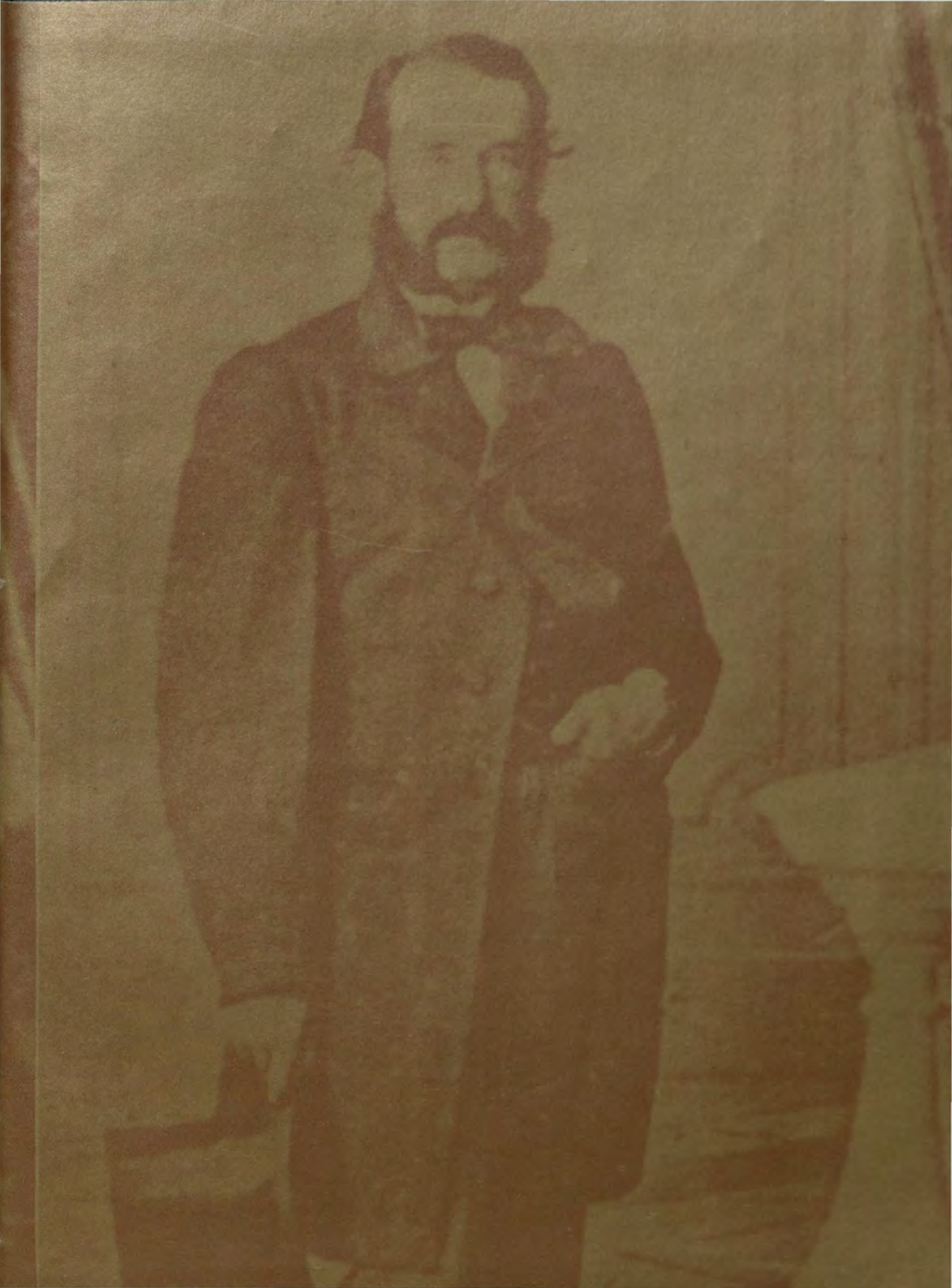
CAPITULO VI
Hombradía ... 45

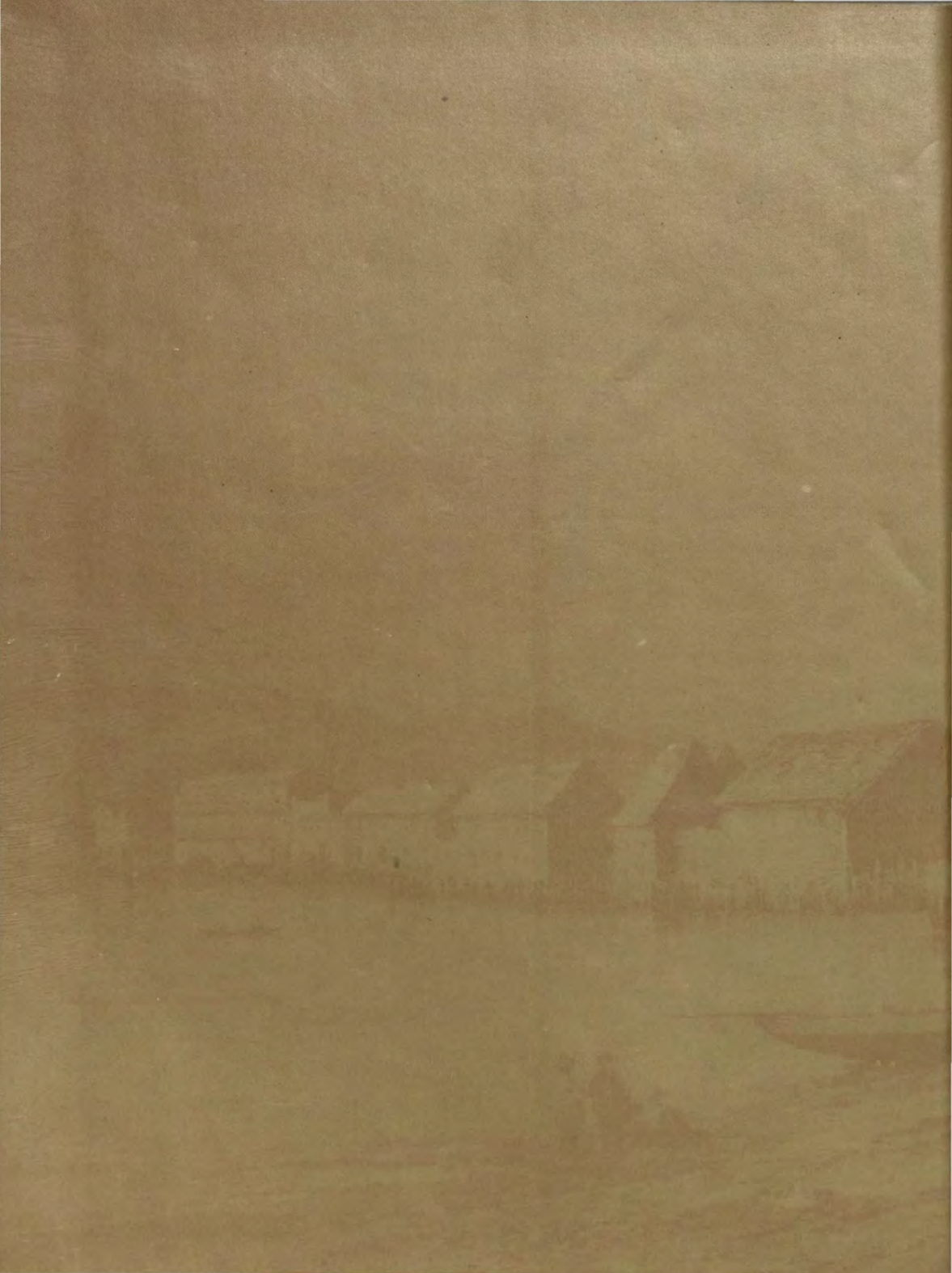
CAPITULO VII
Madurez ... 55

CAPITULO VIII
El amenazante corvo ... 67

CAPITULO IX
El Jefe de la Escuadra de Evoluciones 79
CAPITULO X
El Político 87
CAPITULO XI
El Comandante General de Marina 95
CAPITULO XII
El Héroe. 107
CAPITULO XIII
La Gloria 131

Este libro, editado por la Dirección General de Intereses Marítimos del Ministerio de Marina, se terminó de imprimir el 14 de julio de 1984, "Año del Sesquicentenario del Natalicio del Almirante Miguel Grau", en los talleres de Editorial Científica S.R.L., de Lima-Perú.









Graduado en 1926
se especializó en submarinos,
en los que sirvió seis años.
Después fue embarcado en
el Grau y los destructores
Guise y Villar, sirviendo luego en
el Estado Mayor General
y la Escuela Naval.
Como capitán de corbeta
siguió en los Estados Unidos
cursos de formación de
personal naval así como de
Economía en la Universidad de
Harvard y fue segundo
agregado naval en Washington.
Ganó varios premios y
mereció citaciones en la
Orden General por
sus trabajos sobre torpedos
Bliss Leavit, cañones Obukoff
y artillería antiaérea.

Aunque el Autor ha sido
más que todo un empeñoso
hombre de acción, también
ha realizado vasta obra
escrita. Sobrepasan la
treintena los libros que ha
escrito, en los de carácter
literario (tres de cuentos,
varios de los cuales han sido
traducidos al inglés, francés,
alemán y húngaro),
los profesionales, los de Historia
y los de Economía Educativa.
En cuanto a los ensayos
y artículos publicados en
revistas y diarios de México,
Brasil, Cuba, Panamá,
Washington, Bruselas, Caracas
así como del Perú
(temas sociológicos, educativos
e históricos),
se acercan al número de
sesenta sin considerar
las frecuentes colaboraciones
profesionales aparecidas en la
Revista de Marina.

Ha recibido las
Palmas Académicas y el
Premio Nacional de Cultura,
habiendo sido seleccionado
por la Academia de la Lengua
como Miembro de Número.
Lo es, también, del
Centro de Estudios de la Marina
del Portugal, de la
Sociedad Geográfica de Lima,
del Instituto de Estudios
Histórico-Marítimos, del
Centro de Estudios
Histórico-Militares, y
Correspondiente de la
Academia Panameña de Historia.

Ha desempeñado importantes
posiciones en la vida civil,
habiendo sido rector de dos
universidades y catedrático
principal en la
Universidad de San Marcos y en
la Universidad de Ingeniería.

Como funcionario internacional
ha vivido once años
fuera del Perú habiendo
visitado más de sesenta países
de Europa, las Américas,
Asia y Africa.