Historia de la Guerra

del

Guano y el Salitre

- o -

Guerra del Pacífico

entre

Chile, Bolivia y el Perú

Vol. I

JACINTO LOPEZ

SECRETARIA GENERAL DE MARINA
PUBLICACIONES DEL MUSEO NAVAL

BIBLIOTECA DEL OFICIAL No. 2

HISTORIA DE LA GUERRA DEL GUANO Y EL SALITRE O GUERRA DEL PACIFICO ENTRE CHILE, BOLIVIA Y EL PERU

Por: JACINTO LOPEZ

VOL. I

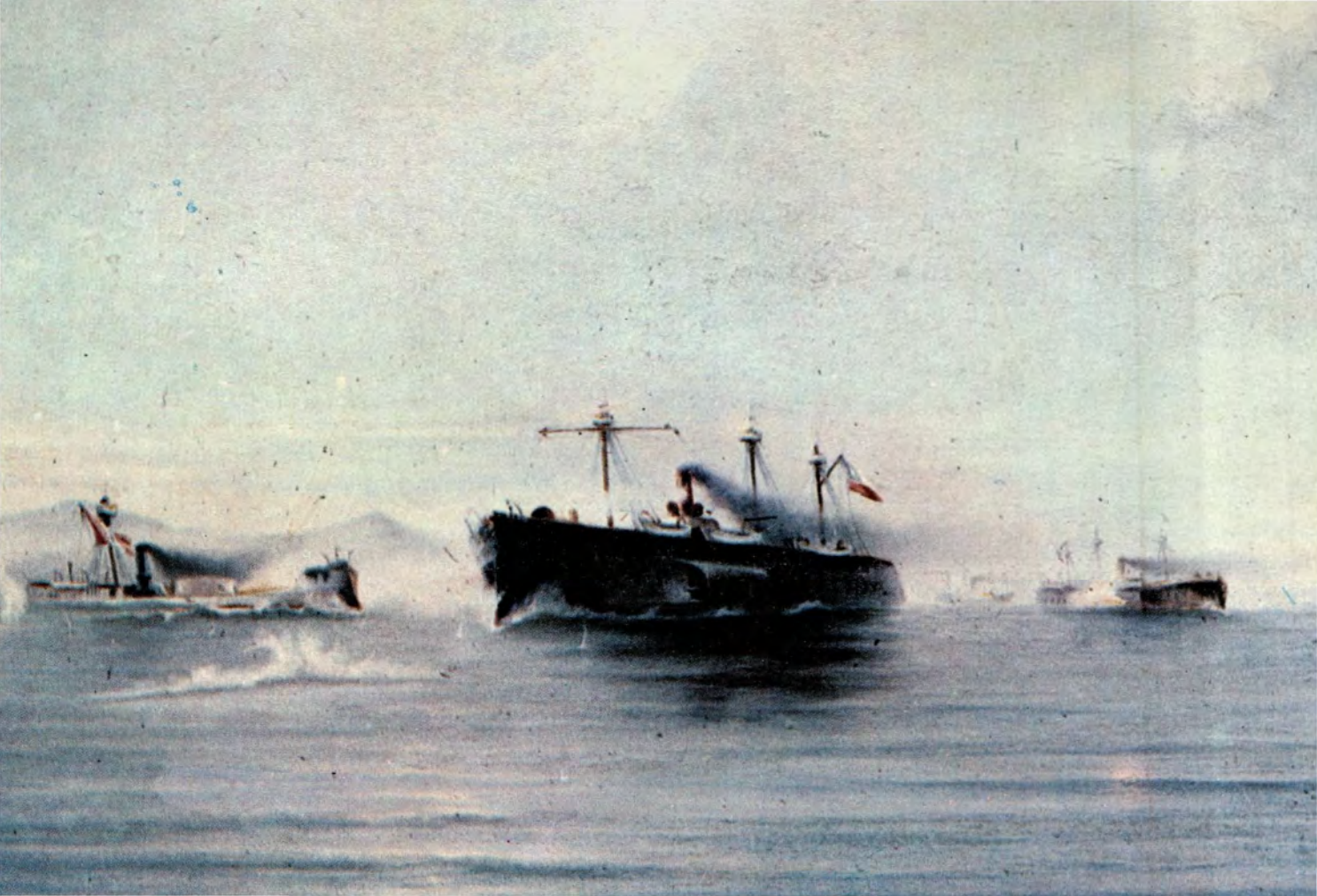
CAUSAS Y ORIGENES DE LA GUERRA
LA GUERRA NAVAL

1976

IMPRENTA DE LA MARINA

"... el gran escritor venezolano JACINTO LOPEZ, dio a la estampa en Nueva York en 1930, en homenaje a Bolívar, su HISTORIA DE LA GUERRA DEL GUANO Y EL SALITRE O GUERRA DEL PACIFICO ENTRE CHILE, BOLIVIA Y EL PERU. Vol. I. CAUSAS Y ORIGENES DE LA GUERRA, en el que resuena de nuevo la voz justiciera de América en contra de la conquista que encarnó en 1879 el Presidente de Venezuela Guzmán Blanco. López une la densidad de la documentación al vigor literario de la forma, logrando la más brillante síntesis histórica. El ha hablado con acento de exámetro, del "milagro naval" de la guerra del Pacífico que fue la campaña del "Huáscar", desartillado y maltrecho, contra toda la escuadra chilena, a la que mantuvo en jaque durante seis meses hasta caer acorralado en Angamos. Resumiendo magistralmente el heroismo de Grau ha dicho López, con frases que han quedado esculpidas en la memoria peruana y que no pueden dejar de reproducirse: "Mientras éste solo buque peruano, el "Huáscar" subsistiese, mientras el "Huáscar", estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el "Huáscar", Chile no desembarcaría un solo soldado en el territorio peruano y las hordas de la conquista se pudrirían en Valparaíso y Antofagasta en la larga espera del desenlace de la guerra del "Huáscar" contra la escuadra chilena. Este es un hecho sin precedente en la historia de las guerras navales del mundo entero. El "Huáscar" prestó al Perú servicios incomparables. El solo hizo la guerra naval. El solo protegió al Perú contra la invasión. El solo hizo la obra de una Escuadra. Este es el interés y la lección de esta historia. Esta es una epopeya como la de la Independencia. Este es el pedestal de Grau y la gloria del Perú. Este es el milagro naval de la guerra del Pacífico".

RAUL PORRAS BARRENECHEA
(Fuentes Históricas Peruanas)



"ANGAMOS" OLEO DE GUILLERMO SPIERS

HOMENAJE AL

LIBERTADOR SIMON BOLIVAR

EN EL CENTENARIO DE SU MUERTE

"... El territorio salitrero de Antofagasta i el territorio salitrero de Tarapacá, fueron la causa real i directa de la guerra..."

J. M. BALMACEDA
Ministro de Relaciones Exteriores
de Chile.
(Circular de 24 de diciembre 1881.
Memoria de Relaciones Exteriores de Chile,
1882, p. 53.)

PROLOGO

PROLOGO

ESTE libro es el segundo volumen, y el primer volumen en resumen, de mi Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico, en cuatro volúmenes, en este orden: las causas y orígenes de la guerra, la guerra naval, la guerra terrestre, la paz.

Anticipo la publicación de este volumen, que contiene la historia de la guerra naval, y la historia de las causas y orígenes de la guerra, en el deseo de ofrecer un homenaje a la memoria del **Libertador** en el primer centenario de su muerte. Este es pués el único objeto o el único propósito y la única razón de la publicación aislada o separada del presente volumen, ofrendarlo como un tributo de amor, de gratitud, de admiración, de veneración al Libertador del Continente Hispano-Americano en el centenario de su muerte.

El plan de la obra permite esta publicación en esta forma, por volúmenes sucesivos con espacios de tiempo entre ellos, sin perjuicio alguno de su continuidad y unidad; pero como el conocimiento de las causas y orígenes de la guerra, o sea el primer volumen, es esencial a la lectura de los volúmenes subsiguientes, he resumido el primer volumen en la **Introducción.**

Las dificultades y problemas, sobre todo de tiempo y económicos, de la publicación de una obra de esta naturaleza y esta magnitud, frustran mi deseo de la publicación completa en la ocasión y con el propósito de la publicación de este volumen.

Humildemente hago esta humilde ofrenda al sublime y gigantesco **Libertador,** único en la historia del mundo. El mérito fundamental de la obra es su sinceridad, su honradez, su pureza de intenciones, de inspiración, de fines. Es por estas

virtudes que puedo atreverme a ofrecerla en homenaje al **Libertador**, que fué suma y conjunto de todas las virtudes.

La Guerra del Pacífico es el acontecimiento más grande, más grave y más trascendental que ha ocurrido en la América después de la independencia. Bolivia, hija del **Libertador** como Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú, perdió por esta guerra su independencia. El Perú perdió su provincia más rica y dos provincias más. Fué una guerra de conquista. La historia de esta guerra no se ha escrito. Yo he hecho el esfuerzo, yo he intentado escribirla, persuadido de que había aquí un gran vacío que llenar, una gran necesidad que satisfacer, un gran servicio que prestar.

Prestar un servicio, a la verdad, a la justicia, a la historia, a la América, a los vencidos y a los vencedores, ha sido mi único objeto. Servir es mi pasión. Ha sido la pasión de toda mi vida de escritor. Por servir, para prestar servicios, soy y he sido escritor.

JACINTO LOPEZ

Nueva York, Diciembre 1930.

HISTORIA DE LA GUERRA DEL GUANO Y EL SALITRE O GUERRA DEL PACIFICO ENTRE CHILE, BOLIVIA Y EL PERU

INTRODUCCION

INTRODUCCION

CAUSAS Y ORIGENES DE LA GUERRA DEL GUANO Y EL SALITRE O GUERRA DEL PACIFICO ENTRE CHILE, BOLIVIA Y EL PERU

I

LAS causas de la guerra del guano y el salitre entre Chile, Bolivia y el Perú, en 1879, pueden dividirse para su mejor exposición y comprensión, en dos clases: las causas fundamentales y permanentes, o sean los guanos y salitres y minerales del Desierto de Atacama, la cuestión de límites que engendraron entre Bolivia y Chile, y las riquezas salitreras de Tarapacá; y las causas incidentales, que determinaron la guerra, o sea la disputa de 1878 entre Bolivia y Chile por la condición contractual del pago de diez centavos por quintal de salitre exportado que el Congreso boliviano estipuló en la resolución de ratificación del convenio celebrado por el Ejecutivo con la Compañía de Salitres de Antofagasta en 1873.

ORIGEN DE LA CUESTION DE LIMITES

En su **Historia de la Guerra del Pacífico,** Bulnes, chileno, dice:

"En 1842 se descubrieron en el Perú grandes depósitos de huano, y aunque entonces no podía preverse la enorme importancia que ese fertilizante llegó a adquirir para la fortuna pública de este país, se sabía ya lo suficiente para apreciarlo como fuente de riqueza fiscal. El Gobierno de Chile envió una

comisión a explorar las costas del Norte del país hasta el paralelo de Mejillones con el objeto de reconocer si existían en ellas depósitos análogos . . . Bulnes tomó pié de ese reconocimiento para enviar un Mensaje al Congreso proponiéndole un proyecto de ley que declaraba los guanos situados al Sur del paralelo 23° de latitud meridional propiedad de la República, **por estar dentro de los límites de su territorio.**

"El mensaje decía así:

Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Reconocida en Europa la utilidad de la substancia denominada huano, que desde tiempo inmemorial se usa como abono para la labranza de tierras en la costa del Perú, juzgué necesario mandar una comisión exploradora a examinar el litoral comprendido entre el puerto de Coquimbo y el Morro de Mejillones, con el fin de descubrir si en el territorio de la República existían algunas huaneras cuyo beneficio pudiera proporcionar un ramo nuevo de ingresos a la hacienda pública, y aunque el resultado de la expedición no correspondió plenamente a las esperanzas que se habían concebido, sin embargo, desde los 29° 35" hasta los 23° 6' de latitud sur se halló huano en diez y seis puntos de la costa e islas inmediatas, con más o menos abundancia, según la naturaleza de las localidades en que existen estos depósitos.

Muy distante de presumir, después del reconocimiento practicado, que las huaneras de Chile tengan la importancia atribuida a las del Perú, me inclino a creer será comparativamente corto el beneficio que puedan rendir, pero no por esto merecería disculpa que se dejara libre su explotación en favor del comercio extranjero, privando al erario nacional de un recurso que sin gravamen del pueblo serviría de fondo subsidiario para atender a tantos objetos de utilidad común que reclaman una eficaz protección . . .

"Ambas Cámaras aprobaron por unanimidad lo que indicaba este Mensaje, y el proyecto se promulgó como ley en octubre de 1842. Bajo la forma de una medida de hacienda quedaba sancionado por el Ejecutivo y el Congreso que el límite Norte de la República era la bahía de Mejillones.

"La ley disponía que los huanos situados al sur de ese paralelo eran propiedad nacional; que caería en comiso todo buque que cargara huano sin permiso del Gobierno de Chile, y que el Presidente podría gravar su exportación con un derecho de aduana."

De este mensaje y esta ley surgió la cuestión de límites con

Bolivia, cuyo gobierno no tardó en protestar, sosteniendo su derecho al territorio hasta el paralelo 26.

Se ve, pués, claro, por el propio testimonio del Presidente Bulnes, que el interés de la exploración del territorio fué el guano y que la razón determinante de la fijación del límite en el paralelo 23 fué asímismo el guano. Posteriormente se vió que los depósitos de guano donde estaban realmente era en el territorio comprendido entre los paralelos 23 y 24, materia muchos años después de los tratados de límites entre Bolivia y Chile. Los constantes conflictos desde entonces entre los dos gobiernos por razones de jurisdicción, eran provocados por la explotación del guano en este territorio, ya sin la autorización del gobierno de Bolivia, ya sin la autorización del gobierno de Chile.

Es obvio que la definición de la frontera en el paralelo 23 era arbitraria. ¿En qué se fundaba? En nada, simplemente en el interés del guano. El litigio de límites así iniciado duró treintidos años, sin que el gobierno de Chile quisiera convenir en ningún tiempo del período transcurrido de 1842 a 1866, año en que se firmó el primer tratado de límites, en el arreglo de la disputa por el sometimiento a arbitraje, o por una transacción en negociaciones directas.

El Presidente Bulnes y el Congreso chileno de 1842 son así, pués, los originadores de la guerra del guano y el salitre o guerra del Pacífico.

Paz Soldan, historiador peruano contemporáneo de la guerra, dice como Bulnes, que es más de un cuarto de siglo posterior, que el origen de la cuestión de límites con Bolivia y por consiguiente el origen de la guerra, es la acción del Presidente Bulnes y del Congreso. En su **Narración Histórica de la Guerra de Chile Contra el Perú y Bolivia,** dice (p. 46): "Chile y Bolivia vivían en perfecta paz y armonía, y ningún desacuerdo vino a turbar su tranquilidad hasta el año de 1842, en que se descubrió la riqueza que encerraba el desierto de Atacama, entre los paralelos 23° y 25°; entonces, y por primera vez, pretendió Chile tener derecho a parte de ese territorio, y promovió, con tal motivo, una cuestión de límites."

LA DISPUTA DE LIMITES

Bolivia protestó, como hemos dicho, contra la ley del Congreso chileno que declaraba propiedad nacional las guaneras situadas al sur del paralelo 23. La disputa de límites o de territorio entre los dos países quedó así establecida y dominó sus relaciones hasta que se rompieron en la guerra. Bolivia sostenía que su frontera terminaba en el paralelo 26, límite del desierto de Atacama; y Chile por su lado mantenía que Bolivia no había tenido jamás títulos a un palmo siquiera del territorio comprendido entre los paralelos 21 y 26. La documentación histórica de la época colonial era la fuente de la argumentación de una y otra parte en apoyo de sus respectivas posiciones.

Sin objeción alguna por el gobierno de Chile, Bolivia había ejercido jurisdicción en Mejillones antes del mensaje presidencial chileno de 1842 y había otorgado concesiones para la explotación del guano en aquella región. En 1841 había otorgado título sobre las guaneras Angamos y Orejas del Mar al francés Domingo Letrille, descubridor de las covaderas de Mejillones. Este concesionario exportó guano a Europa hasta 1842 en que el gobierno de Bolivia negoció la exportación de todas las covaderas con una sociedad inglesa. En el mismo año de 1841, la barca chilena **Kumena**, porque cargaba guano de Orejas de Mar sin licencia, fué apresada por las autoridades bolivianas del puerto La Mar. (1)

Don Casimiro Olañeta fué el primer Ministro enviado por Bolivia a Chile con la misión de arreglar la disputa nacida del mensaje presidencial chileno de 1842. Esta misión diplomática fracasó. El Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, don Mariano Baptista, dijo de esta misión en las sesiones del 28 y 29 de octubre de 1874 del Congreso boliviano: "A reclamar de estas usurpaciones y a negociar un tratado de límites fué de nuestra parte el señor Olañeta. Sus esfuerzos quedaron anulados. Negóse Chile a abrir la negociación y las cosas siguieron sin definirse."

Comenzaron los choques y conflictos de autoridad y jurisdicción en los puntos del territorio en disputa a propósito de

(1) Julio César Valdés, **Bolivia y Chile**, p. 32-33.

la explotación de las guaneras. Bolivia adquirió un buque, el **General Sucre**, para proteger el comercio guanero en el territorio que consideraba suyo. Este buque boliviano no tardó en apresar en Mejillones un barco guanero de Chile, el **Rumenia.** (1) En 1846, una nave chilena "enarboló en Angamos pabellón chileno." (2) Esta nave era de la marina de guerra de Chile y había conducido trabajadores para fundar allí en Angamos "una explotación industrial." (3)

Con este motivo, Bolivia reiteró su protesta. Esta vez (octubre de 1847), Chile consintió en discutir la cuestión con el Ministro boliviano, señor Aguirre, pero la misión de este diplomático fué tan infecunda como la de Olañeta.

En el mismo año de 1847, Bolivia volvió a protestar, a causa de la resistencia del capitán del **Martina,** que había embarcado guano en Mejillones, a obedecer la órden de las autoridades de Cobija de salir del puerto. A esta nueva protesta de Bolivia el gobierno de Chile contestó aprobando la conducta del capitán del **Martina,** por hallarse, según el gobierno chileno, "en territorio de la República de Chile." (4)

"Hallábanse en suspenso las empresas bolivianas de explotación guanera", dice el Ministro Baptista en la exposición citada; "entretanto trabajadores chilenos penetraron hasta Mejillones y de autoridad propia se posesionaron de los puntos que deseaban explotar. Atacólos y dispersólos la autoridad de Cobija; y en desquite vino la **Chile** cuyas gentes construyeron un fortín en Mejillones y plantaron en él el pabellón de su país. Seguidamente nuestros compatriotas destruyeron el fortín y reivindicaron la posesión de Mejillones hasta el 57, en el cual el Comandante Goñi con la **Esmeralda,** ocupó ese territorio." (5)

Este buque chileno, la **Esmeralda,** apresó en 1857 en Mejillones al buque guanero **Sportman** y lo llevó a Caldera. Más

(1) Bulnes, **Guerra del Pacífico,** V. I, p. 14, 15.
(2) Discurso citado del Ministro Baptista en el Congreso boliviano del 74.
(3) Bulnes, o. c. p. 15.
(4) **Ibid.,** p. 15.
(5) "... no neguemos que, si Bolivia hubiera tenido buques, habría podido ocupar también la bahía de Mejillones, como Chile la ocupó con la **Esmeralda...**" Marcial Martínez, **Obras Completas,** V. 3, p. 273.

tarde el gobierno chileno "desbarató una explotación de guano en el mismo sitio (Mejillones), que hacía con permiso de Bolivia el brasilero don Pedro López Gama." (1)

En 1862 se descubrieron "las notables covaderas de Mejillones, circunstancia que enardeció el debate, llevado a la protesta por Chile en 1862, que, después de las explicaciones de marzo del 63, fué rechazada con otra igual de nuestra parte contra los actos juridiccionales del extranjero en nuestro territorio. Chile se declaró dueño del grado 23 y se mantuvo en él." (Baptista en el Congreso del 74.)

Era, como se ve, un estado de guerra. La situación era insostenible, "y se hacía más aguda por el mayor interés que despertaba el guano en vista del incremento que daba el de las Chinchas a las riquezas del Perú." (2)

Para Bolivia la cuestión no era una cuestión de límites sino una cuestión de restitución de territorios que consideraba usurpados por Chile. Fué esta la primera vez que se usó la palabra reivindicación en la historia de este conflicto. Más tarde la usará España contra el Perú, y más tarde aún la usará Chile contra Bolivia. Chile se negaba a discutir la cuestión bajo este concepto de reivindicación; y cuando por fin se avino a discutir y negociar lo hizo en el concepto de una cuestión de límites.

Olañeta pidió la reivindicación. Aguirre lo mismo. Salinas, el tercer Ministro enviado a Chile, lo mismo. Pero Salinas propuso además y por primera vez el arbitraje. (3) Santiváñez, el jefe de la cuarta misión diplomática enviada a Chile, consintió en tratar la cuestión como una cuestión de fronteras. Bolivia había sostenido desde el principio de la disputa su derecho hasta el paralelo 26. El Ministro Santiváñez propuso a Chile como una transacción el límite en el paralelo 25. Es de notarse que por una ley del 28 de mayo de 1842, es decir, anterior uno o dos meses al mensaje del Presidente Bulnes (julio), Bolivia había señalado para la explotación de las cova-

(1) Ibid., p. 15, 16.
(2) Ibid., p. 16.
(3) Julio César Valdés, o. c., p. 35.

deras el territorio comprendido entre los ríos Loa y Paposo, es decir, entre los paralelos 21 y 25, que era precisamente el territorio que había considerado siempre como incuestionablemente suyo. El objeto de esta ley es también de notarse, cuál era, "evitar reclamaciones de los Estados limítrofes." (1)

Rechazada su proposición del paralelo 25, el Ministro Santivañez propuso entonces el límite en el paralelo 24, 30.' Chile rechazó igualmente esta proposición y continuó encastillada en el paralelo 23. El Ministro Santivañez propuso entonces el arbitraje como medio de solución de la disputa, pero Chile por segunda vez rehusó aceptar esta proposición de Bolivia Baptista, en la ocasión citada, dice a este respecto: "Sorprendido el (negociador) de Bolivia, no creyó deber tomar en cuenta esta imposición extremada (la del paralelo 23); y con prudencia y moderación pidió arbitraje, a que se negó la Cancillería chilena, motivando con su tirantez la protesta del negociador boliviano."

En la protesta del 23 de mayo de 1863, el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia había dicho al de Chile: "No puede comprender mi Gobierno cómo la justificación y honor del de Chile le permiten apropriarse la explotación de los guanos de Mejillones, haciendo suya una cuantiosa riqueza cuya propiedad (aún dado caso de que no perteneciera en todo a Bolivia, como en efecto le pertenece y le ha pertenecido siempre), sería por lo menos disputable en expresión de él mismo, y que por tanto debiera mantenerse intacta hasta que por el resultado de las negociaciones y el tratado de límites fuese designado y reconocido su legítimo propietario. Su moderación y su derecho (del gobierno de Bolivia) le imponen el sagrado deber de levantar alto su voz y pedir como pide al gobierno de V. E. que, mientras se resuelve la cuestión de límites pendiente, se abstenga el gobierno de Chile de explotar por sí o autorizar la explotación de las guaneras de Mejillones, a las que no puede alegar título alguno posesorio (pues que el perturbador de ajena posesión pacífica e inmemo-

(1) Ibid., p. 33.

rial, no puede declararse poseedor), ni menos títulos de dominio y soberanía." (1)

No quedaba más solución que la guerra; pero la diferencia de fuerza o de capacidad actual para la guerra entre los dos países, hacía esta solución de antemano segura en favor de Chile. Bolivia, sin embargo, en su desesperación, pensó en la guerra; y en 1863 el Congreso boliviano, en sesiones extraordinarias en Oruro, autorizó al Presidente de la República para declarar la guerra a Chile, "siempre que, agotados los medios conciliatorios de la diplomacia, no obtuviere la reivindicación del territorio usurpado o una solución pacífica, compatible con la dignidad nacional." (2)

El sentimiento nacional, grandemente alarmado y ofendido, quería la guerra, y el decreto del Congreso interpretaba sin duda fielmente este sentimiento, respondía a él, era su expresión; (3) pero la guerra no era posible, y la propia política de Chile era de ello la mejor prueba. Si la guerra hubiera sido posible, si Bolivia hubiera estado en aptitud de sostener por la fuerza lo que juzgaba su derecho, probablemente no habría habido cuestión de límites, o de haberla habido habría encontrado solución en la diplomacia o en el arbitraje.

No obstante el acto del 27 de mayo del Congreso, y aún de acuerdo con sus términos que hemos visto, pues la guerra era el último recurso, agotados los medios conciliatorios de la diplomacia, en la ley del Congreso boliviano, el gobierno de Bolivia envió una quinta misión diplomática a Santiago, a

(1) Ramón Sotomayor Valdés, **Estudio Histórico de Bolivia**, 1874, p. 313.

(2) "Jamás tal vez se había visto Bolivia más desprovista de elementos i recursos para salir airosa de semejante empresa. Con un desierto montañoso entre sus poblaciones i el océano, sin un solo camino medianamente cómodo, aislado de Chile por el mismo desierto disputado i por el territorio N. O. de la República Argentina; sin un solo bajel en el mar, i lo que es peor, con un erario en ruinas i absolutamente desacreditado, temeraria empresa habría sido acometer de hecho una guerra que hubiera terminado apenas comenzada, i cuyo resultado final habría sido el afianzamiento de la dominación de Chile en todo el territorio de Atacama." **Ibid.**, p. 314, 315.

(3) "Si algunos condenaron esta actitud fué porque la creyeron inconveniente y poco eficaz, no porque se apartase del sentimiento general, que estaba herido." Baptista en el Congreso del 74.

cargo de don Tomás Frías, cuyos esfuerzos se encaminaron a obtener que se "regulase la posesión de Mejillones, desprendiéndose ambas partes del ejercicio actual de su jurisdicción como prenda de su respeto al sagrado del litis." (1) El gobierno de Bolivia pensaba que "dando al mantenimiento del statu quo la forma de secuestro de la cosa disputada, se habrá llegado a encontrar ese término preparatorio de soluciones, que cubrirá con anticipación la dignidad de ambos contratantes." (2) "Lo que el negociador de Bolivia exigía, ante todo, era la 'regulación' de la posesión del territorio disputado, entendiendo con esto que Bolivia debía quedar en posesión de la costa de Mejillones, donde estaban los principales depósitos de guano, i Chile en posesión del resto del desierto hasta el grado 26, sin que ninguna de las dos partes pudiera usufructuar la posesión hasta resolver definitivamente la cuestión de propiedad." (3)

Chile estaba en cuenta de la autorización conferida por el Congreso de Oruro al Presidente de la República, y las negociaciones tropezaron al comenzar con este inconveniente. El gobierno de Chile no comenzaría las negociaciones mientras el decreto del Congreso no fuera abrogado. Exigía además indemnización por perjuicios sufridos por un ciudadano chileno en Cobija; y hacía del arreglo de esta reclamación otra condición previa para la discusión de la cuestión principal. "El debate encalló en este punto, no obstante que por una y otra parte se cambiaron extensas comunicaciones en que, a pesar de la demanda de previa satisfacción, se recordaron los títulos i derechos que argüía cada cual al territorio en cuestión." (4)

LAS ALIANZAS DE 1865-66

Un hecho ocurrió entonces que fué de consecuencias para la cuestión territorial entre Bolivia y Chile: la agresión de España contra el Perú y Chile en 1864 y 1865.

(1) Baptista, en la ocasión citada.
(2) Ibid.
(3) Sotomayor Valdés, o. c., p. 377.
(4) Ibid., p. 377, 378.

Los tres países, Perú, Bolivia y Chile, se unieron para hacer frente a un peligro exterior que consideraban real y común. En la ocupación de las islas Chincha por fuerzas navales de España proclamando **reivindicación**, vieron estas tres naciones la manifestación inicial de una política dirigida contra la existencia de todas ellas como naciones soberanas e independientes. Alarmadas por esta amenaza, pactaron una alianza ofensiva y defensiva, a la cual se adhirió posteriormente el Ecuador.

Se ha dicho que estos temores eran falsos, porque España no era igual a una empresa semejante. (1) Pero esto no es lo que importa. Lo que importa es que el temor era sincero y fundado en los acontecimientos, y que bajo su influencia la política de Chile hacia Bolivia sufrió un cambio, como era inevitable. Por otra parte, no era precisamente necesario que España pretendiera la reconquista del Perú, o de Chile, o de otra nación cualquiera de América, para que estas naciones consideraran en peligro su soberanía y su independencia. Bastaba un tratado como el que España hizo firmar al Perú el 27 de enero de 1865. Bastaba que Chile se hubiera sometido al ultimatum del jefe de la flota española en las aguas de Valparaíso, presentado justamente el 18 de septiembre de 1865, el día nacional de Chile, aniversario de su independencia. Bastaba la humillación impuesta al Ecuador, obligándolo a la retractación de declaraciones oficiales en una memoria ministerial.

La ocupación de las islas peruanas, la artería con que se disfrazó este designio hasta su ejecución, los tres millones de pesos arrancados al Perú como precio de la desocupación, la posibilidad de que la ocupación se repitiera a voluntad de España, y con cualquier pretexto; el monstruoso tratado de enero de 1865, la violencia, el imperio, la arrogancia, el despotismo de las maneras y los procedimientos en el trato con el Perú; el deseo de maltratar de todos modos al Perú y de infligirle excesivas y temerarias humillaciones; la intención de robar al Perú, de imponerle obligaciones que lo arruinarían y le impondrían el yugo de la esclavitud económica; las demandas a Chile, el bloqueo de sus puertos, el bombardeo de Valparaíso; la ocupación de Santo Domingo; la

(1) Véase Bulnes, o. c.

participación de España en el ataque a Méjico, ¿no eran suficientes para inducir a los países americanos inmediata y directamente interesados, al olvido de sus diferencias entre sí, cualesquiera que ellas fueran, y a la unificación de sus fuerzas para la defensa común? ¿Podía haber nada más elemental que esto?

El atentado español contra el Perú se efectuó el 14 de abril de 1864. Chile protestó, aunque discretamente. (1) Las relaciones de amistad entre Chile y España no se interrumpieron por esto. El Ministro español en Santiago había considerado concluyentes las explicaciones de la Cancillería chilena a la serie de quejas del gobierno español motivadas por la conducta de Chile en el conflicto con el Perú. Para armar un pleito con Chile, el gobierno español tuvo que desautorizar a su Ministro en Santiago y retirarlo de su puesto.

El 5 de diciembre de 1865, es decir, un año y ocho meses después del primer acto de agresión contra el Perú, y más de dos meses después de la agresión a Chile, los dos países, el Perú y Chile, "en presencia del peligro que amenaza a la América y de la violenta agresión e injustas pretensiones con que el gobierno español ha comenzado por atentar a la dignidad y soberanía de ambas", acordaron, "celebrar una alianza ofensiva y defensiva." El texto del artículo primero es éste: "Las Repúblicas del Perú y de Chile pactan entre sí la más estrecha alianza ofensiva y defensiva, para repeler la actual agresión del Gobierno español, como cualquiera otra del mismo gobierno que tenga por objeto atentar contra la independencia, la soberanía o las instituciones democráticas de ambas Repúblicas o de cualquiera otra del Continente Sud-Americano, o que traigan su origen de relaciones injustas, calificadas de tales por ambas naciones, no formuladas según los preceptos del Derecho de Gentes, ni juzgadas en la forma que el mismo derecho determina." (2)

(1) "... esa circular" (la de mayo 4, 1864), "en la que se dejaba transpirar la neutralidad de Chile en el conflicto ... no respondía a la ... gravísima emergencia ..." Marcial Martínez, o. c., V. 2, p. 162-63.

(2) Ricardo Aranda, **Colección de Tratados, Convenciones**, etc., Lima, **Imprenta del Estado, Tomo 4, p. 70.**

Cuatro meses más tarde, el 11 de abril de 1866, Bolivia se adhirió a este pacto de alianza, en un tratado con el Perú, firmado en Lima, por cuyo artículo primero Bolivia se obligaba a tomar "parte franca y solemnemente en la alianza ofensiva y defensiva pactada entre el Perú y Chile . . . para hacer la guerra al Gobierno español." (1)

El Ecuador había precedido a Bolivia en la adhesión al tratado de alianza entre Chile y Perú, firmando en Quito el 30 de enero de 1866 un protocolo al efecto con los representantes diplomáticos del Perú y Chile. El Ministro del Perú en Quito dijo a su gobierno el 3 de febrero del mismo año: ". . . el fundado temor que le asistía de que igualmente sería atacado el Ecuador por la escuadra española, así como lo fué el Perú y lo es actualmente nuestra aliada y hermana la República de Chile, y la imperiosa necesidad de coligar las fuerzas de todas ellas para defenderse del enemigo común, fueron motivos que influyeron poderosamente en el ánimo del . . . señor Ministro para decidir su voluntad y obrar en el sentido que demandan los verdaderos intereses de las repúblicas americanas." (2)

"El concurso de Bolivia era precioso, porque, si hubiera mantenido la neutralidad, sus costas habrían sido protección y abrigo para las naves españolas, y era indispensable para tranquilizar a Chile; porque bien podría nuestro país aprovechar las circunstancias para volver por Mejillones, cautivo de tres años." (3)

Se comprende fácilmente que en una atmósfera semejante, y en la grave emergencia de una guerra con España, que podía con su escuadra paralizar su comercio y destruir sus puertos, sin temer daño alguno por parte de Chile, a quien la guerra había sorprendido "casi desarmado y sin fuerzas nava-

---

(1) Ibid., Vol. 2.—"No tardó en llegarnos el turno de apelar . . . a la fraternidad de nuestros hermanos . . . Felizmente los acontecimientos políticos interiores del Perú y de Bolivia se desarrollaron de tal manera que nos trajeron la alianza de esos países . . ." Marcial Martínez, o. c.

(1) Ricardo Aranda, o. c., V. 5.

(3) Daniel S. Bustamante, **Bolivia, su Estructura y sus Derechos en el Pacífico**, p. 130.

les", (1) Chile encontrara que era imposible mantener su actitud tradicional durante veintitres años en la cuestión de límites con Bolivia; que reconociera que esta cuestión era secundaria ante la situación creada por la guerra con España y que su mayor conveniencia bajo las circunstancias era reconciliar a Bolivia y contar con ella como aliada. Era simplemente natural que la reconciliación y la alianza tuvieran por base el arreglo de la cuestión de límites. Bolivia y Chile firmaron un tratado de alianza ofensiva y defensiva en marzo del mismo año de 1866; y Bolivia no tuvo entonces dificultad alguna en derogar el decreto legislativo de 1863 que autorizaba al Presidente de la República para declarar la guerra a Chile.

Sin embargo de todo esto, el Plenipotenciario de Chile al Congreso Americano de Lima en 1864-65, reunido con motivo de las agresiones de España, y en el cual se firmó un pacto de alianza, recibió de su gobierno instrucciones de no someter a arbitraje la cuestión con Bolivia sobre Mejillones. (2)

EL TRATADO DE 1866

Reanudadas las relaciones diplomáticas entre los dos países, celebrado el tratado de alianza de 1866 y abrogado el decreto legislativo de mayo de 1863, los dos gobiernos concluyeron un tratado sobre la cuestión de límites en 1866, cuyo preámbulo dice:

La República de Bolivia y la República de Chile, deseosas de poner un término amigable y recíprocamente satisfactorio a la antigua cuestión pendiente entre ellas, sobre la fijación de sus respectivos límites territoriales en el desierto de Atacama y sobre la explotación de los depósitos de guanos existentes en el litoral del mismo desierto, decididas a conciliar por este medio la buena inteligencia, la fraternal amistad y los vínculos de alianza íntima que las ligan mutuamente, han determinado renunciar a una parte de los derechos territoriales que cada una de ellas, fundada en buenos títulos, cree poseer, y han

(1) **Contramanifiesto del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, octubre 26, 1865.** Traducción impresa en Washington, D. C., 1866.

(2) "... nuestro Plenipotenciario no juzgó compatible con el decoro de su nación ni con el suyo propio, sostener una excepción tan pobre y mezquina ... y convino en el sometimiento a arbitraje de todas las cuestiones de límites ... pendientes o (que) se suscitasen entre los confederados." Marcial Martínez, o. c., V. 1-2, p. 164.

acordado celebrar un tratado que zanje definitiva e irrevocablemente la mencionada cuestión.

El texto del articulado es el siguiente:

Artículo 1°.—La línea de demarcación de los límites entre Bolivia y Chile en el desierto de Atacama, será en adelante el paralelo 24 de latitud meridional, desde el litoral del Pacífico hasta los límites orientales de Chile, de suerte que Chile por el Sur y Bolivia por el Norte, tendrán la posesión y dominio de los territorios que se extienden hasta el mencionado paralelo 24, pudiendo ejercer en ellos todos los actos de jurisdicción y soberanía correspondientes al señor del suelo.

La fijación exacta de la línea de demarcación entre los dos países, se hará por una comisión de personas idóneas y peritas, la mitad de cuyos miembros serán nombrados por cada una de las Altas Partes Contratantes.

Fijada la línea divisoria, se marcará en el terreno por medio de señales visibles y permanentes, las cuales serán costeadas a prorrata por los Gobiernos de Bolivia y de Chile.

Artículo 2°.—No obstante la división territorial estipulada en el artículo anterior, la República de Bolivia y la República de Chile se partirán por mitad los productos provenientes de la explotación de los depósitos de guanos, descubiertos en Mejillones, y de los demás depósitos del mismo abono que se descubrieren en el territorio comprendido entre los grados 23 y 25 de latitud meridional, como también los derechos de exportación que se perciban sobre los minerales extraídos del mismo espacio de territorio que acaba de designarse.

Artículo 3°.—La República de Bolivia se obliga a habilitar la bahía y puerto de Mejillones estableciendo en aquel punto una Aduana con el número de empleados que exija el desarrollo de la industria y del comercio. Esta aduana será la única oficina fiscal que pueda percibir los productos del guano y los derechos de exportación de metales, de que trata el artículo precedente.

El Gobierno de Chile podrá nombrar uno o más empleados fiscales que, investidos de un perfecto derecho de vigilancia, intervengan en las cuentas de las entradas de la referida Aduana de Mejillones y perciban de la misma oficina directamente y por trimestres o de la manera que se estipulare por ambos Estados, la parte de beneficio correspondiente a Chile, a que se refiere el Artículo 2°.

La misma facultad tendrá el Gobierno de Bolivia siempre que el de Chile, para la recaudación y percepción de los productos de que habla el artículo anterior, estableciere alguna oficina fiscal en el territorio comprendido entre los grados 24 y 25.

Artículo 4°.—Serán libres de todo derecho de exportación los

productos del territorio comprendido entre los grados 24 y 25 de latitud meridional, que se extraigan por el puerto de Mejillones.

Serán libres de todo derecho de importación, los productos naturales de Chile que se introduzcan por el puerto de Mejillones.

Artículo 5°.—El sistema de exportación o venta de guano, y los derechos de exportación sobre los minerales de que trata el artículo 2°. de este pacto, serán determinados de común acuerdo por las Altas Partes Contratantes, ya por medio de convenciones especiales o en la forma que estimaren más conveniente o expedita.

Artículo 6°.—Las Repúblicas Contratantes se obligan a no enajenar sus derechos o la posesión o dominio del territorio que se dividen entre sí por el presente tratado, a favor de otro Estado, sociedad o individuo particular.

En el caso de desear alguna de ellas hacer tal enajenación el comprador no podrá ser sino la otra Parte Contratante.

Artículo 7°.—En atención a los perjuicios que la cuestión de límites entre Bolivia y Chile ha irrogado, según es notorio, a los individuos que, asociados, fueron los primeros en explotar seriamente las guaneras y cuyos trabajos de explotación fueron suspendidos por disposición de las autoridades de Chile, en 17 de febrero de 1863, las Altas Partes Contratantes se comprometen a dar por equidad a los expresados individuos, una indemnización de ochenta mil pesos, pagadera con el diez por ciento de los productos líquidos de la Aduana de Mejillones.

Artículo 8°.—El presente tratado será ratificado y sus ratificaciones canjeadas en la ciudad de La Paz o en la de Santiago, dentro del término de cuarenta días, o antes si fuere posible. (1)

Este tratado fué firmado en Santiago, el 10 de agosto de 1866.

La frontera en el paralelo 24 era la misma que Bolivia había propuesto bajo la administración del dictador Linares, derribada en enero de 1861, y representada en Santiago por el Ministro Santiváñez, autor de un estudio sobre la cuestión de límites, cuya misión duró de 1859 a 1861. En los últimos meses de la misión de Santiváñez, cerrada con la protesta del 2 de septiembre de 1861, el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia era el doctor Rafael Bustillo.

Es la hora de decir que el principal interés de Bolivia en la cuestión de límites no eran los guanos sino la bahía de Mejillones, su mejor puerto en el Pacífico, esencial a su existencia

(1) **Documentos Oficiales de Bolivia Relativos a la Cuestión del Pacífico.** (Reimpresión Autorizada) Buenos Aires, 1879.

como nación. En la exposición que hemos venido citando del Ministro Baptista ante el Congreso, se lee a este respecto: "Reivindicación de Mejillones fué desde aquella fecha el voto del país, el ansia del patriotismo y la preocupación de los ánimos." Un escritor boliviano, autor de un libro sobre la guerra del Pacífico y Ministro muchas veces de Relaciones Exteriores, dice también a este respecto: "Era a la vez (el desierto de Atacama) asiento de un gran puerto marítimo llamado a comunicar con la costa las ciudades del interior, transformando la suerte y las condiciones vitales de la República. Ese puerto maravilloso, llamado a destinos incalculables, era el de Mejillones." (1)

Es obvio que este interés, que era supremo, fué decisivo por parte de Bolivia para proponer la frontera en el paralelo 24 en 1860 y pactarla luego en el tratado de 1866, por el cual recuperaba la bahía de Mejillones, (2) ocupada de hecho militarmente por Chile y proclamada como su frontera por el Ejecutivo y el Congreso chilenos, junto con la declaración de la propiedad nacional de los guanos, que ahora convenía en compartir con Bolivia. La frontera natural era el paralelo 25, el río Paposo. La frontera aquí habría sido la garantía de la paz entre los dos países.

La solución arbitral habría también garantizado la paz, si en lugar del tratado del 66, que no resolvió la cuestión, el fruto de los auspicios creados por el peligro español hubiera sido un tratado de arbitraje para la decisión de la cuestión de límites.

Un notable jurista y escritor chileno, Ministro de su país en Washington durante la guerra del Pacífico, Ministro después en Inglaterra, dice del tratado de 1866: "Cuando el señor Covarrubias, Ministro entonces de Relaciones Exteriores de Chile, me dió conocimiento privado del tratado, le contesté en carta confidencial que, abstracción hecha de las estipulaciones secundarias del pacto, me parecía en lo

(1) Alberto Gutiérrez, **La Guerra de 1879**, p. 38.

(2) "Chile se mantenía pertinaz en el paralelo 23 . . . Por el tratado nos devolvía Mejillones, sobre cuya reivindicación se volvían principalmente los deseos y los esfuerzos del patriotismo." Baptista, citado.

substancial la última expresión del absurdo . . . No hay en la historia de la diplomacia, al menos que yo sepa, otro ejemplo de pacto de comunidad que el que nosotros hemos dado, porque a nadie se le ha ocurrido un absurdo semejante. La comunidad es fuente permanente de rencillas, de desconfianzas, de reclamaciones, y lo que es peor, compromete la dignidad y soberanía de los pueblos sometidos a tal pacto." (1)

Estas cuestiones de soberanía surgieron constantemente por parte de Bolivia bajo el régimen del tratado y constantemente agriaron las relaciones entre los dos países. Bolivia se sintió siempre ofendida por la intervención de Chile en su territorio, autorizada por el tratado, y no cesó de hacer esfuerzos por la modificación del pacto del 66, que reconocía su propiedad y soberanía sobre el territorio entre los paralelos 23 y 24 y la negaba al mismo tiempo con la comunidad de las riquezas y los derechos aduaneros y la presencia y las funciones de autoridades fiscales chilenas en el territorio. Los antiguos temores del sentimiento público en Bolivia motivados por la cuestión de límites, crecieron y se hicieron más vehementes, y la política de Bolivia continuó orientándose en el sentido de buscar en el Perú apoyo para la defensa de su territorio.

Había otras razones para el resentimiento y la desconfianza del pueblo boliviano. Sin duda no era general el conocimiento de las concesiones que Bolivia había estado dispuesta a hacer en el curso de los años de 1842 a 1865 para resolver la cuestión de límites con Chile, y se creyó en Bolivia que la frontera en el paralelo 24 era un hecho nuevo en la cuestión y constituía un acto de traición de Melgarejo, a quien el pueblo odiaba por sus crímenes y su despotismo. Era sin duda una desgracia que el pacto hubiera sido hecho por el gobierno más desacreditado y más odiado de cuantos había habido hasta entonces en Bolivia. El tratado nació en una atmósfera de sospecha y aprehensión en Bolivia. Se creyó que el tratado era hijo de una diplomacia aleve, que había sabido explotar la vanidad, la ignorancia y la irresponsabilidad de Melgarejo. (2) El gobier-

(1) Marcial Martínez, **Chile y Bolivia, Estado Actual de la Cuestión de Límites**, 1873, o. c., Vol. 3, p. 216-217.

(2) Véase Bulnes, o. c., p. 23.

no de Chile, por su parte, y Melgarejo por la suya, habían hecho y hacían todo lo posible por justificar con su conducta recíproca cuanto de ellos se decía y se temía en relación con el tratado. Melgarejo pidió a Chile una guarnición militar para situarla en el puerto boliviano de Cobija, que no creía seguro con fuerzas bolivianas, y Chile concedió esta petición, que no llegó sin embargo a realizarse por la oposición del Ministro de Bolivia en Santiago. El gobierno de Chile nombró a Melgarejo General del Ejército chileno; y Melgarejo nombró Ministro de Hacienda al Ministro de Chile en La Paz, y como éste no aceptara, lo nombró entonces Ministro de Bolivia en Santiago. (1) Un historiador escribe: "Melgarejo . . . recibía de Chile los halagos y títulos más sonantes. Hasta vocal, **honoris causa**, de la Universidad de Santiago, se le hizo." (2)

"Surgió de aquí un lenguaje oficial que no omitió ni el entusiasmo del lirismo ni la ternura del idilio, para entonar las alabanzas del aliado de allende el desierto; cundió la alabanza hasta hacerse epidémica; toda exageración, toda mentira, pareció lícita con tal que redundase en honor del aliado . . . la prensa libre e ilustrada de Chile cedió flaca al torrente, haciéndose el eco de las apologías interesadas y embusteras de un gobierno de orgía y desoyendo los clamores de un pueblo víctima . . . No acusaremos al gobierno de Chile de no haber querido en aquel tiempo saber la verdad, ni de haber colocado las relaciones diplomáticas con Bolivia en el más falso y funesto terreno; no le haremos cargos de haber cerrado los ojos para no ver el cuadro lastimoso de Bolivia y la situación correlativa de este pueblo y de su gobierno. Pero la verdad es que, si dando al pacto de alianza y al tratado de límites su justa importancia, hubiésemos estudiado seriamente el carácter, los antecedentes y las tendencias de la sociedad y del Gobierno bolivianos, habríamos podido emprender negociaciones más convenientes, más definidas y precisas, sin prodigar nuestros mimos a un gobierno detestado y detestable, sin ahondar y

(1) "Y ¡admírese hoy el país! el Gobierno de Chile, prestándose a ser actor en la comedia, recibió a ese personaje chileno en tal carácter y siguió tratando con él de nuestras cuestiones con Bolivia." F. Valdés Vergara, en la o. c. de Alberto Gutiérrez, p. 42.

(2) Daniel S. Bustamante, o. c., p. 130.

y envenenar . . . las prevenciones y antiguos rencores de una República limítrofe." (1)

"Así se explican . . . el profundo encono que el pueblo boliviano sentía por el pueblo chileno, sus desconfianzas en nuestros procedimientos y su temor de que intentásemos arrebatarle todo su litoral, que él no podía defender porque se lo impedía la inclemencia de su extenso desierto." (2)

"Ese país" (Bolivia) "había recibido en verdad afrentas de nuestra parte, tenía agravios que vengar. Era nuestra vecina inmediata en el litoral del norte, había discutido con nosotros extensamente sobre la fijación de la frontera y nosotros habíamos concluído esos litigios pactando un tratado de límites por medios que no fueron decorosos . . ." (3)

". . . mientras creíamos adquirir un aliado útil en el Gobierno de Bolivia, nos echábamos encima el odio de todo el pueblo boliviano que, al menos con apariencia de razón, nos creía cómplices de su infortunio al vernos prodigar nuestros aplausos al Gobierno de Diciembre; y mientras nos parecía haber desenlazado felizmente la cuestión de límites en el tratado de 1866, la nación boliviana creía que la República de Chile se hacía pagar exorbitantemente en este tratado el precio de su complicidad con el tirano de Bolivia." (4)

El tratado de 1866 fué la causa de un movimiento revolucionario contra el gobierno de Melgarejo, encabezado por uno de sus más prominentes servidores, don Jorge Oblitas, quien se hallaba como Ministro de Estado en comisión en el Departamento de Potosí (abril de 1866). Se sublevó con la fuerza armada del Departamento y se lanzó a la guerra proclamando la necesidad de impedir la conclusión del tratado que se negociaba con Chile.

El tratado de 1866 habría sido, con todo, un tratado definitivo de límites sin la cláusula de la comunidad y la medianería de los guanos y minerales, que no sólo lo hacía contradictorio e impracticable sino condicional y subordinado o dependiente

(1) R. Sotomayor Valdés, o. c., p. 6, 7.
(2) Francisco Valdés Vergara, o. c. de Alberto Gutiérrez, p. 41.
(3) Ibid.
(4) R. Sotomayor Valdés, o. c., p. 7.

de esta cláusula. Si la cuestión por resolver era una cuestión de límites, la fijación de la frontera en el paralelo 24 por acuerdo entre los dos gobiernos, ponía fin a la cuestión. Si el territorio era de Bolivia hasta el paralelo 24, como este acuerdo estipulaba, sus productos eran natural y exclusivamente de Bolivia. La cláusula de los guanos y minerales destruía el propósito fundamental del tratado, que era solucionar la cuestión de límites. El límite sería el paralelo 24 mientras la cláusula de la comunidad y la medianería se cumpliera. Esta cláusula tendría siempre la significación implícita del derecho potencial de Chile al territorio. Caso de incumplimiento del Artículo 2°. del tratado, Chile podría tomar de nuevo posesión del territorio y la cuestión de límites renacería. (1)

(1) En 1879, Mariano D. Muñoz, Secretario General de Estado y Ministro del Exterior de Melgarejo, declaró en un documento público (Paz Soldan, o. c., p. 783), que Vergara Albano, Ministro de Chile en La Paz, le había propuesto muchas veces cuando negociaba el tratado de límites de 1866, y le había propuesto directamente a Melgarejo, que Bolivia renunciara "a todo derecho a la zona disputada, desde el paralelo 25 hasta el Loa ... bajo la formal promesa de que Chile apoyaría a Bolivia ... para la ocupación armada del litoral peruano hasta el morro de Sama, en compensación del que cedería a Chile ..." Agrega que Walker Martínez, secretario de Vergara Albano, apoyaba a éste en el plan "con tenaz perseverancia", y que se hizo nombrar por Melgarejo sargento mayor del ejército "para servirle de edecán en la campaña sobre el Perú a que ambos le inducían." Vergara Albano, dice, trató de "halagar el ánimo belicoso de Melgarejo con la idea de una campaña gloriosa que no habían podido realizar sus predecesores." El señor Muñoz fué luego a Santiago en misión especial el mismo año de 66, y dice en el documento mencionado que allí oyó la misma proposición, hecha por el señor Covarrubias, Ministro del Exterior, y por muchas personas notables.

ESFUERZOS DE BOLIVIA POR LA REVISION DEL TRATADO DE 1866

LA MISION BUSTILLO

Libre apenas de Melgarejo, Bolivia pensó en la revisión del tratado de 1866, que consideraba como una herencia del tirano. El nuevo gobierno, presidido por el General Morales, jefe de la revolución contra Melgarejo, se instaló el 15 de enero de 1871, y en abril siguiente fué nombrado el doctor Rafael Bustillo Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Chile. Bustillo era un hombre eminente por su inteligencia, su ilustración y su carácter. El era el Ministro de Relaciones Exteriores del gobierno que convocó el Congreso Extraordinario de 1863. A este Congreso él presentó una memoria sobre la cuestión de límites que es uno de los documentos notables de la historia de la cuestión, como el estudio de Santiváñez y el de Macedonio Salinas.

Bustillo partió sin instrucciones. Los acontecimientos de enero de 1871 en La Paz lo habían sorprendido en su finca de Nuecho, de donde se encaminó a su destino sin ir a la capital. Estaba a punto de huir a la Argentina, porque sus antecedentes con Morales no eran buenos, cuando recibió el nombramiento para Santiago. Según su primera correspondencia para su gobierno, lo más importante era "alcanzar de Chile una modificación de dicho tratado" (del 66) "a virtud de la cual renunciara éste a la participación de los derechos de extracción de los minerales producidos entre los grados 23 y 24, de modo que el paralelo de este último grado fuera el lindero de ambos Estados, siendo cada uno de ellos señor absoluto y exclusivo del suelo y sus productos." Para obtener de Chile la revisión sobre esta base, Bustillo pedía autorización para "ofrecer a

Chile algunos compensativos de su renuncia, por ejemplo, mayor porción de los guanos de Mejillones."

Más tarde, en el curso de las negociaciones, Bustillo propuso a su gobierno que ofreciera al gobierno de Chile todos los guanos. "Así recobraría Bolivia", decía al gobierno de La Paz, "su total independencia de Chile, cesarían estos odiosas intervenciones... y Bolivia tendría en sus manos la capacidad y la voluntad necesarias para levantar este rico litoral a la altura de los grandiosos destinos que le esperan, haciendo de Mejillones el primer puerto del Pacífico y de Caracoles la poderosa palanca de indecibles adelantos para este país y la República entera." Y aconsejaba a su gobierno que mantuviera en suspenso, mientras se conocía el resultado de su misión, la decisión sobre la línea férrea que debía unir el litoral con Caracoles, "porque si se consigue la renuncia a que alude esta carta y la República se ve con su territorio saneado y libre hasta el grado 24, no cabe la menor duda que el ferrocarril debe partir de Mejillones y que debemos hacer cuanto podamos para el engrandecimiento de un puerto de inmenso porvenir; porque entonces Bolivia trabajaría para sí sin temor de que sus sacrificios exciten la ambición de un vecino envidioso." Y agregaba: "Mas si esto no se lograre tal vez sería conveniente ligar a Cobija, que al fin nadie nos disputará, con Caracoles y el interior por medio del proyectado ferrocarril."

La llegada de Bustillo a Santiago coincidió con un cambio de gobierno, no revolucionario sino ordinario. Concluía el período del Presidente José Joaquín Pérez y se inauguraba el del Presidente Federico Errázuriz.

La primera conferencia de Bustillo en Santiago fué con el Presidente Errázuriz (octubre 11), a quien dijo: "... Este tratado (del 66) demarca perfectamente los respectivos territorios, señalando por nuestro común lindero el grado 24 de latitud meridional... Si el tratado se hubiera limitado a esto nada habríamos tenido que apetecer, y la paz entre nosotros habría sido tan honrosa como firme y duradera... Pero... se introdujo una triste complicación en ese pacto, estableciendo... una verdadera servidumbre, a virtud de la cual los

productos del suelo . . . no son de la exclusiva fruición y libre disposición del señor del suelo, sino que éste tiene que partirlos con el vecino. Así sucede respecto del guano de Mejillones y respecto de los derechos de extracción de los metales que se sacaren de los dos grados referidos . . . hay una diferencia que establecer, y es relativa al guano de Mejillones, que forma . . . en puntos reducidos de la costa, ingentes y valiosísimos depósitos. Respecto de éstos nada tenemos que decir. La providencia nos hizo este presente y con mucho placer lo disfruta Bolivia en unión con su vecina y hermana la República de Chile. Pero no sucede lo mismo respecto a los derechos de extracción de los minerales explotados en la zona que designa el tratado. Estos minerales están en el interior del país; el ejercicio de esos derechos no puede hacerse sin establecer una intervención y vigilancia enojosa . . . quizá vejaminosa . . . y por lo mismo expuesta a disidencias y disgustos que . . . pueden llegar a perturbar la paz . . . esta acción de un gobierno extraño en un territorio sujeto a otra soberanía y legislación puede de diversas maneras afectar los derechos civiles y políticos de los ciudadanos, dar lugar a focos de resistencia contra la autoridad y aún arrojar en el suelo candente de las pasiones funestos gérmenes de disolución política que conviene sofocar en su origen." (1)

Y preguntó al Presidente "si no sería mejor . . . que Chile renunciase a la participación de esos derechos de extracción de los metales producidos en la zona boliviana." Bolivia "haría otro tanto respecto de iguales derechos sobre los minerales explotados en la zona chilena del 24 al 25 grados." Bolivia estaba pronta, dijo Bustillo al Presidente, si a Chile le parecía duro renunciar a aquellos derechos, "a indemnizarle los perjuicios que . . . le ocasionase."

Si nuestra buena suerte permitiera, escribía Bustillo a su gobierno, "que alcanzáramos la modificación demandada por

(1) Por el tratado del 66, "Bolivia se echaba encima las cargas y Chile recogía las ventajas; Bolivia tenía la administración, la justicia, las obras públicas, el orden, la policía, la salubridad, los correos, etc. Chile se limitaba a recoger la mitad del fruto de las industrias amparadas por Bolivia. Además, los productos importados de Chile eran libres de impuestos." Daniel S. Bustamante, o. c., p. 130.

mí acerca de la cancelación de las servidumbres a medias sobre los materiales extraídos, habríamos hecho a Bolivia el mayor servicio posible en sus relaciones con Chile."

Las negociaciones continuaron con el Ministro de Relaciones Exteriores del nuevo gobierno, Ibáñez, sucesor de Altamirano, quien había dicho a Bustillo que sobre las bases que él proponía no creía difícil llegar pronto al fin deseado.

"¿Bolivia nos daría todos los guanos?" Preguntó Ibáñez a Bustillo, y éste respondió: "No sé, señor Ministro, pero puedo asegurarle que ella pagaría perfectamente la cantidad de la indemnización que de común acuerdo se pactare."

Nuevos puntos de controversia surgieron en el curso de las negociaciones, como la ubicación de Caracoles y el límite oriental entre los dos países. Sobre la cuestión principal, Ibáñez propuso francamente a Bustillo que Bolivia entregara a Chile la totalidad de los guanos de Mejillones en cambio de la renuncia de las medianerías en los derechos de exportación de los minerales. Pero mientras Bustillo esperaba la resolución de la consulta que había hecho a su gobierno de esta proposición, cuya aceptación había recomendado, el Ministro Ibáñez le hizo una proposición inesperada: la enajenación a Chile del territorio comprendido entre los paralelos 23 y 24. Bustillo contestó "con una rotunda negativa" que, como dice él a su gobierno, "impuso silencio al Ministro."

Las complicaciones y consecuencias de esta proposición de venta del territorio, fueron funestas para la misión de Bustillo, que era la revisión del tratado del 66, de lo cual no se habló ya más en las conferencias de los negociadores, y las negociaciones continuaron sobre cuestiones de otra índole, siempre relacionadas con el tratado del 66.

De resultas de la proposición de enajenación del territorio, Chile nombró un Ministro en La Paz, el señor Santiago Lindsay, y las negociaciones fueron trasladadas a la capital de Bolivia. Bustillo decía a su gobierno a este respecto el 16 de abril de 1872: "Este gabinete ha tomado con tanta seriedad e interés el partido de venta, que yo entiendo que no ha tenido más objeto para acreditar la misión extraordinaria de Lindsay, con mucha prisa, y tomando los fondos, no del presupuesto de

relaciones exteriores, sino de la partida de gastos imprevistos, esperando que el Congreso aprobará esta erogación extraordinaria cuando vea el gran fin de semejante misión."

Bustillo expresó a su gobierno el deseo de regresar a su patria. Antes de su retiro ocurrieron sin embargo acontecimientos de grave trascendencia para las relaciones entre Chile y Bolivia y la suerte de las cuestiones pendientes. Estos acontecimientos afectarían también al Perú y esta nación se vería a causa de ellos por primera vez directamente envuelta en el conflicto, que en lo sucesivo sería ya, a partir de este momento, de los tres países.

Algunos de los más conspicuos personajes del régimen de Melgarejo, entre ellos su Secretario General, Donato Muñoz, y el General Quintín Quevedo, se hallaban en Chile, donde conspiraban contra el gobierno de Bolivia. En noviembre de 1871 habían hecho estos conspiradores una frustránea intentona, y con tal motivo Bustillo había dicho al Presidente Morales que debía poner su atención en el litoral. "De lo contrario podemos perderlo, pues aquí se dice que nuestra misma costa desea hacerse independiente y erigirse en un territorio neutral. No es que los bolivianos lo deseen o lo intenten, sino que los chilenos existentes allí en número superior, les prestan esas inclinaciones, juzgando que, para facilitar la absorción por Chile de nuestro litoral, el mejor preliminar sería la mencionada independencia."

Otra expedición armada de los filibusteros de Melgarejo fué descubierta en julio de 1872, también en Valparaíso. El intendente de este puerto, hermano político del Presidente Errázuriz, tuvo aviso de que "un buque con bandera de Guatemala fondeado en la bahía, el **María Luisa,** cargaba armas con destino desconocido." Esto no obstante, y no obstante además el registro que el intendente hizo practicar del buque denunciado, éste pudo abandonar libremente la bahía esa misma noche. Una nueva denuncia hizo saber al intendente "que estaba al partir para el litoral boliviano otro buque, el **Paquete de los Vilos,** llevando hombres armados y municiones." Este buque fué registrado como el **María Luisa,** sus papeles fueron ocupados y la vigilancia sobre él establecida. Sólo había

a bordo pasajeros, en número de veinte, "armas no se hallaron." (Bulnes, o. c.) El buque zarpó, como una nave regular, con la autorización del intendente. Quevedo, Muñoz "y sus confabulados" (Bulnes, o. c.) iban en él sin embargo.

Esta expedición desembarcó en Antofagasta y se apoderó del puerto, sin disparar un tiro. La guarnición de Mejillones, al tener noticia, marchó a Antofagasta y la recuperó, también sin disparar un tiro, porque a su aproximación, Quevedo huyó. Reembarcado en Antofagasta, Quevedo puso pie en tierra en Tocopilla, donde había un batallón del ejército boliviano. Rechazado, huyó otra vez y pidió asilo en el buque de guerra chileno **Esmeralda,** que se encontraba en el puerto.

Bustillo escribió a Morales: "Lo que hay de cierto, señor Presidente, es que desde el gobierno para abajo todos nos han engañado y cada uno ha contribuído a que se consume la expedición." Aconsejaba el retiro de la Legación. "Con estos hombres sin fe y de una perfidia tan manifiesta, no debemos cultivar relaciones." Y concluía: "Lo ocurrido aquí, señor, es muy grave, y parece necesaria una medida que salve nuestra dignidad y honor."

Al intendente de Valparaíso, Bustillo escribió: "Toda la responsabilidad inmediata en este atentado contra Bolivia es de usted."

Los términos de su nota del 14 de agosto para el Ministro Ibáñez sobre esta cuestión, hicieron que éste le pidiera "una pronta y categórica explicación", y le advertía que en caso de negativa o de dilación, "mi gobierno quedará en plena libertad para apreciar como crea conveniente las ideas emitidas por V. S. y para proceder en consecuencia de la manera que su deber y su decoro le ordenen."

Esta nota era del 16 de agosto. El 24, no habiendo Ibáñez recibido respuesta de Bustillo, volvió a escribirle dándole un plazo de cuarentiocho horas para las explicaciones que le había pedido. Bustillo devolvió esta nota. Ibáñez volvió a escibir (agosto 26), declarando que la conducta de Bustillo hacía imposible toda relación de su gobierno con él y anunciándole que en lo sucesivo no serían admitidas sus comunicaciones, y que se pediría su retiro. Para la fecha de esta nota,

Ibáñez había recibido, sin embargo, una extensa nota de Bustillo, fechada el 24, de la cual no hace mención alguna en su nota del 26, y en la cual Bustillo fundamentaba sus cargos contra el intendente de Valparaíso, y de nuevo pedía que se dictaran medidas para el esclarecimiento de las responsabilidades.

Uno de los jefes de la expedición, el coronel Juan S. Muñoz, declaró en un documento público en 1879 que el Presidente Errázuriz le había propuesto en Santiago al General Quevedo, jefe de la expedición, "como condición de su apoyo y disimulo en sus operaciones, la cesión de una parte del litoral reconocido como . . . de Bolivia, ofreciendo en cambio ayudarlo con todo el poder de Chile a la adquisición del litoral de Arica e Iquique." Declara además este documento que Quevedo recibió en Valparaíso antes de embarcarse, de manos de Nicomedes Ossa, "que le servía de intermediario con el Presidente de Chile", "una comunicación abierta" (del Presidente Errázuriz) "para el intendente de Valparaíso . . . en la cual le ordenaba que prestara al General Quevedo el apoyo más decidido." (1)

En septiembre, Bustillo se embarcó de regreso a su patria. (2)

A raíz de estos acontecimientos, el gobierno del Perú hizo una demostración naval en Mejillones y envió instrucciones a su Ministro en Santiago (agosto 28, 1872) para que expresara al Ministro Ibáñez "los vivos deseos que animan al Gobierno del Perú, de que Chile y Bolivia . . . arreglen sus cuestiones pendientes de una manera honrosa y satisfactoria para ambos países"; y para que manifestara al gobierno de Chile "que el del Perú . . . no puede ser indiferente a la ocupación del territorio boliviano por fuerzas extrañas."

Esta nota decía: "Después de estos hechos" (los relacionados con la expedición de Quevedo), "se ha sabido con extraordinaria sorpresa que la escuadra chilena se había presentado en Mejillones y Tocopilla casi al mismo tiempo que don Quintín Quevedo desembarcaba en las costas de Bolivia.

(1) Paz Soldan, o. c., p. 780.
(2) Véase I. P. Bustillo, **La Mision de Bustillo**, 1919.

Las sospechas acerca de la ingerencia de Chile han venido a robustecerse más todavía, y no es . . . extraño que tales hechos, que pueden tener una significación gravísima, hayan llamado la atención pública, de las Cámaras y del Gobierno." Y más adelante: "El Gobierno del Perú, en vista de estos antecedentes, y ante la gravedad de los sucesos apuntados, no puede permanecer espectador e indiferente. La situación que se viene creando en el litoral boliviano es harto grave, y es por consiguiente necesario que la bandera del Perú esté allí representada. Con este motivo se ha dispuesto que el **Huascar** y el **Chalaco** zarpen para el Sur."

Posteriormente, en carta del 5 de octubre de 1873, el mismo Ministro del Exterior del Perú, Riva Agüero, decía al Ministro del Perú en Buenos Aires, Manuel Irigoyen: "En efecto, los únicos temores de guerra que por muchos años podemos tener, son los que inspira el manifiesto deseo de Chile de ensancharse a expensas de Bolivia, absorbiendo su territorio de Atacama. Nuestros intereses no nos permitirían consentir en esto, no sólo por no tener a Chile tan cerca de Tarapacá, sino también porque, privada Bolivia de su litoral, en un porvenir no muy remoto vendría a aliarse con Chile para tomar del Perú el puerto de Arica." (1)

EL PROTOCOLO LINDSAY-CORRAL

La misión Lindsay en La Paz, nacida de la proposición de Ibáñez a Bustillo de enajenación a Chile del territorio entre los grados 23 y 24, fructificó en un protocolo firmado el 5 de diciembre de 1872, conocido en la historia como el Protocolo Lindsay-Corral, por los nombres de sus negociadores.

Constaba este instrumento de nueve artículos. El tratado de 1866, cuya abrogación había sido el objeto de la misión Bustillo, subsistía y permanecía en vigencia. Los dos gobiernos convenían (Artículo IX del Protocolo) "en seguir negociando . . . con el objeto de revisar y abrogar" dicho tratado, "substituyéndolo con otro que consulte mejor los recíprocos

(1) Pedro Irigoyen, **La Adhesión de la República Argentina al Tratado de Alianza Defensiva Perú-Boliviano de 1873**, p. 203.

intereses de las dos Repúblicas hermanas, a fin de quitar todo motivo de cuestiones futuras, y bajo la base inconmovible del grado 24 y de las altas cumbres de la gran cordillera de los Andes."

El Artículo I declaraba que ". . . la línea divisoria de Chile con Bolivia es el paralelo 24 de latitud Sur, partiendo desde el mar Pacífico hasta la cumbre de la cordillera de los Andes."

Cada parte nombraría un comisionado (Artículo II) para que en calidad de peritos fijaran o marcaran con señales visibles la ubicación de las minas y lugares productores de minerales sujetos a la participación común de derechos de importación en el territorio de los paralelos 23 al 25.

"El convenio del 5 de diciembre", dijo Baptista en el Congreso del 74, "mantuvo y confirmó esta renuncia a la noción constitucional más importante, a la práctica más inicial y asentada de los pueblos libres, al derecho organizador del parlamento; el convenio, como el tratado, defirió al extranjero la facultad de votar perpetuamente el impuesto sobre una materia que se presentaba ya, y que para lo porvenir se ofrecía como uno de sus más grandes recursos fiscales."

El Protocolo estipulaba además que con un cincuenta por ciento de lo que percibiere por su derecho de medianería sobre la explotación de metales, Chile pagaría la administración de justicia y la administración fiscal del Departamento de Cobija. De esta cláusula dijo el Ministro Baptista al Congreso del 74: "Sorprende considerar los resultados ineludibles de semejante proposición. El ejercicio de nuestra justicia, una de las manifestaciones más augustas de la soberanía, la función más propia, más independiente de un pueblo . . . pagada a medias por un poder extraño. El que paga tiene derechos envueltos en esa misma obligación y que indestructiblemente la acompañan . . . Es incalificable la humillación donde nos conduciría ese esfuerzo desesperado para mitigar los efectos de una mala estipulación."

Este convenio era en suma una reafirmación de los inconvenientes y errores fundamentales del tratado del 66. El gobierno de Chile aprobó sin dilación el Protocolo Lindsay-Corral, sin someterlo al Congreso. Cuanto a Bolivia, la Asam-

blea Nacional Extraordinaria de 1873, decretó el 19 de mayo de dicho año: "Se aplaza el examen del convenio Lindsay-Corral y la resolución que sobre él debe recaer, para la próxima Asamblea ordinaria de 1874."

La Asamblea había adoptado textualmente el proyecto de ley propuesto en la misma fecha en el informe de la Comisión de Negocios Extranjeros, la cual tomó en cuenta el artículo noveno del Protocolo del 5 de diciembre, en el que, como hemos visto, ambos gobiernos convenían en seguir negociando con la mira de abrogar el tratado del 66; y expresaba su esperanza de que "el tiempo que falta hasta la reunión de la Asamblea ordinaria se aprovechará . . . y se hará todo esfuerzo por los dos gobiernos interesados para arribar a la formalización de un tratado que sea concluyente."

"Aceptado el convenio", dice Baptista, "se habría reencendido el sentimiento nacional contra ambos pactos. Las medias y la intervención seguían flagelando el amor propio boliviano. Los métodos supletorios para ejecutar el pacto sólo serían como . . . lo expresó un Ministro chileno, nuevos nudos inextricables en que se resolvería el nudo primitivo . . ."

Morales y su Secretario y favorito Corral, no eran mejores que Melgarejo y su Secretario y favorito Muñoz. Eran peores. Ellos habían contribuído decisivamente al fracaso de la misión de Bustillo. Ellos habían tomado en consideración la proposición chilena de enajenación del territorio, y habían enviado a este respecto a Bustillo instrucciones que Bustillo se había negado a cumplir. Apercibido el gobierno de Chile, envió la misión Lindsay, seguro de obtener en La Paz con Corral lo que en Santiago no era posible con Bustillo, y el resultado fué el Protocolo de diciembre del 72, del todo contrario al objeto de la misión Bustillo, y que éste no habría firmado jamás . . . Ellos, Morales y Corral, habían repetido con el Ministro Lindsay, no obstante el objeto de su misión, la historia de grotescas exageraciones y desatinos de Melgarejo con Vergara Albano. "Debo decir lealmente a V. E. (Bustillo a Morales, abril 16, 1872), "que los honores que le han sido tributados" (a Lindsay) "han sido exagerados y salen enteramente de todo ceremonial reconocido. Nada importaría esto

si en ello no padeciesen la dignidad y cultura del país . . . en Chile, nunca se ha recibido a diplomático alguno, y menos a los de Bolivia, de este modo . . ."

EL TRATADO DE 1874

A Lindsay sucedió en La Paz Carlos Walker Martínez, quien ya había estado en Bolivia como Secretario de la Legación en los famosos tiempos de Vergara Albano, Melgarejo y Muñoz.

Walker Martínez trataría ahora con un gobierno muy distinto a los que hasta entonces había él conocido en Bolivia. Morales había sido asesinado en el Palacio de Gobierno en La Paz, en noviembre de 1872. Bajo la Presidencia de don Tomás Frías, Presidente del Congreso, se practicaron elecciones, en las cuales fué electo, en mayo de 1873, don Adolfo Ballivián. Habiendo éste fallecido en febrero de 1874, Frías volvió a ejercer la Presidencia.

En un libro citado por los escritores chilenos de la guerra del 79 (**Páginas de un viaje al través de la América del Sur**, 1876), Walker Martínez describe la situación que encontró en Bolivia en relación con Chile: ". . . la palabra guerra se oía repetir a menudo en los círculos privados y más de una vez en reuniones públicas." "No se puede tener idea de la mala voluntad que en aquella época dominaba en Bolivia respecto a nosotros." La causa era el tratado del 66 y el convenio Lindsay-Corral.

Las relaciones del nuevo Ministro de Chile con el gobierno de Bolivia comenzaron sin embargo con una demanda de cumplimiento del tratado de 1866. En nota del 30 de junio, recordaba la estipulación del artículo segundo del tratado sobre la participación de ambos países en los productos minerales de la zona entre los paralelos 23 y 25; y la del artículo tercero sobre intervención fiscal de Chile y la percepción trimestral de los derechos, y decía: ". . . dicha participación no ha tenido hasta ahora cumplimiento, primero, porque el Gobierno de Bolivia no dió las órdenes convenientes para ello, y segundo, porque esas órdenes, cuando fueron dadas, no fue-

ron cumplidas ni respetadas por las autoridades subalternas del litoral." Pedía: "1°. que la intervención fiscal de Chile se lleve a efecto en la exportación de los minerales y en especial de los que provienen del asiento minero de Caracoles... 2°. Que hecha la liquidación aduanera se entregue al interventor chileno la parte de productos que corresponden a Chile."

El Ministro de Relaciones Exteriores era Mariano Baptista, quien contestó (julio 3, 1873) protestando la adhesión de Bolivia al tratado del 66 y su resolución de cumplirlo en todos sus términos; pero manifestaba el deseo de negociar un nuevo tratado en substitución del de 66, "que consultase en la práctica... los verdaderos intereses de ambos países, y eliminase... todo motivo de desacuerdo diplomático, de roce y de excitación popular y de dificultades sin cesar renacientes por la inmixtión complicada de gestiones fiscales."

Al cabo de un año de negociaciones, los dos negociadores firmaron un nuevo tratado, cuyo tenor es el siguiente:

"La República de Chile y de Bolivia, estando igualmente animadas del deseo de consolidar sus mutuas y buenas relaciones y de apartar por medio de pactos solemnes y amistosos todas las causas que puedan tender a enfriarlas o entorpecerlas, han determinado celebrar un nuevo tratado de límites que modificando el celebrado en el año de 1866, asegure en lo sucesivo a los ciudadanos y a los Gobiernos de ambas Repúblicas la paz y la buena armonía necesarias para su libertad y progreso.

.....

"Artículo 1°.—El paralelo del grado 24 desde el mar hasta la cordillera de los Andes en el **divortia aquarum** es el límite entre las Repúblicas de Chile y de Bolivia.

"Artículo 2°.—Para los efectos de este tratado se consideran firmes y subsistentes las líneas de los paralelos 23 y 24 fijadas por los comisionados Pissis y Mujía, y de que da testimonio el acta levantada en Antofagasta el 10 de febrero de 1870.

"Si hubiere dudas acerca de la verdadera y exacta ubicación del asiento minero de Caracoles o de cualquier otro lugar productor de minerales por considerarlos fuera de la zona comprendida entre estos paralelos, se procederá a determinar dicha ubicación por una Comisión de dos peritos nombrados, uno por cada una de las partes contratantes, debiendo los mismos peritos nombrar un tercero en caso de discordia, y si no se aviniesen para ese nombramiento, lo efectuará S. M. el Emperador del Brasil. Hasta que no aparezca prueba en contrario a esta determinación, se seguirá entendiendo, co-

mo hasta aquí, que ese asiento minero está comprendido entre los paralelos indicados.

"Artículo 3°.—Los depósitos de guano existentes o que en adelante se descubran en el perímetro de que habla el artículo anterior, serán partidos por mitad entre Chile y Bolivia; el sistema de explotación, administración y venta se efectuará de común acuerdo entre los Gobiernos de las dos Repúblicas en la forma y modo que se ha efectuado hasta el presente.

"Artículo 4°.—Los derechos de exportación que se impongan sobre los minerales explotados en la zona de terrenos de que hablan los artículos precedentes, no excederán la cuota de la que actualmente se cobra; y las personas, industrias y capitales chilenos no quedarán sujetos a más contribuciones de cualquiera clase que sean que las que al presente existen.

"La estipulación contenida en este artículo durará por el término de veinticinco años.

"Artículo 5°.—Quedan libres y exentos del pago de todo derecho los productos naturales de Chile que se importaren por el litoral boliviano comprendido dentro de los paralelos 23 y 24; en reciprocidad quedan en idéntica liberación los productos naturales de Bolivia que se importen al Litoral Chileno dentro de los paralelos 24 y 25.

"Artículo 6°.—La República de Bolivia se obliga a la habilitación permanente de Mejillones y Antofagasta como puertos mayores de su Litoral.

"Artículo 7°.—En compensación de la renuncia que Chile hace a sus derechos venideros sobre minerales en la zona territorial formada por los paralelos 23 y 24, Bolivia se compromete a reconocer una obligación determinada en una suma fijada por un tribunal de arbitraje nombrado con este objeto.

"Desde luego convienen las partes contratantes en designar con este carácter a S. M. el Emperador del Brasil.

"Artículo 8°.—La República de Bolivia entregará a la República de Chile, previa liquidación efectuada por dos comisiones que nombrarán respectivamente las partes contratantes, la cantidad que le corresponde por la mitad de los derechos de exportación a que se refiere el artículo 2°. del tratado de 1866, y que se hayan percibido hasta la fecha en que se verifique el canje de las ratificaciones del presente convenio. Si la suma pagable o parte de ella no fuese susceptible de exacta liquidación o por falta de elementos bastantes para la cuenta o por otras dificultades, los mismos comisionados la fijarán o completarán procediendo ex equo et bono. No hallándose acordes, el dirimente será S. M. el Emperador del Brasil.

"Artículo 9°.—Queda desde esta fecha derogado en todas sus partes el tratado de 10 de agosto de 1866.

"Artículo 10°.—El presente Tratado será ratificado por cada una de las Repúblicas contratantes, y canjeadas las ratificaciones en la ciudad de Sucre dentro del término de tres meses.

"En fe de lo cual, los infrascritos, Plenipotenciarios de las Repúblicas de Bolivia y Chile, han firmado el presente protocolo y puéstole sus respectivos

sellos en Sucre a los seis días del mes de agosto de mil ochocientos setenta y cuatro años." (1)

El 6 de noviembre del mismo año la Asamblea Nacional de Bolivia aprobó este tratado, pero con la condición "de negociarse, antes del canje de las ratificaciones, la cancelación de los artículos 7°. y 8°., considerándose como suficiente compensación las ventajas y franquicias acordadas en este tratado por la recíproca renuncia que hacen las altas partes contratantes de la medianería sobre los derechos de exportación de minerales establecida en el tratado de 10 agosto de 1866."

El decreto de la Asamblea Nacional disponía además que "Las garantías de que habla el 2°. período del Artículo 4°., se harán extensivas a los capitales, industrias y personas de los habitantes del Departamento Litoral." (2) Prescribía asimismo que en el Artículo 1°. se hiciera "la aclaración de que el límite oriental de Chile es la cordillera occidental de los Andes en sus altas cumbres, conforme al acta de los comisarios Pissis y Mujía, que señalaron los puntos del Yuga-yaco y el Pular." El Artículo 1°. del decreto de la Asamblea concluía con este requerimiento: "Se estipulará que toda cuestión que llegase a suscitarse entre las dos altas partes contratantes, se resolverá por arbitraje." Por el Artículo 2°. del decreto aprobatorio la Asamblea mandaba que el Ejecutivo negociara "con el Gobierno de Chile, separada o conjuntamente con las anteriores modificaciones, la cancelación de la medianería de los guanos por descubrirse en la zona comprendida entre los grados 23 y 25."

Nuevas negociaciones entre Baptista y Walker Martínez en consecuencia del decreto de la Asamblea Nacional de Bolivia, terminaron con la firma, el 21 de julio de 1875, del siguiente tratado complementario, cuyos artículos, decía el preámbulo, "se tendrán como incorporados al Tratado de Sucre del 6 de agosto de 1874:

(1) Bolivia. Ministerio de Relaciones Exteriores. **Tratado de Límites entre Bolivia y Chile.** 1874-1875.—La Paz.

(2) Esta modificación se fundaba en la opinión de la Comisión de Negocios Extranjeros en su informe sobre el tratado de que otorgadas exclusivamente a los chilenos las concesiones del artículo 4°., "ello importaría colocar una clase superior con privilegios especiales de que no gozaban los propios hijos del país."

"Artículo 1°.—Se declara que el sentido que debe darse a la comunidad en la explotación de guanos descubiertos y por descubrirse, de que habla el artículo 3°. del tratado del 6 de agosto de 1874, se refiere al territorio comprendido entre los paralelos 23 y 25 de latitud Sur.

"Artículo 2°.—Todas las cuestiones a que diere lugar la inteligencia y ejecución del tratado del 6 de agosto de 1874, deberán someterse al arbitraje.

"Artículo 3°.—El presente tratado será ratificado dentro del plazo más breve posible y canjeadas las ratificaciones en alguna ciudad de Bolivia." (1)

Este tratado de 1874, como el de 1866, se hizo bajo la presión de circunstancias extraordinarias. En el libro citado, **Páginas de un Viaje a Través de la América del Sur,** Walker Martínez dice: "Legó hasta mis oídos . . . el rumor . . . de ciertos proyectos de alianza de nuestros vecinos" (Bolivia, Perú y Argentina) "en contra nuestra." Walker Martínez tuvo noticia además de estos "proyectos de alianza", por Godoy, Ministro de Chile en Lima, y por el Ministro del Brasil en La Paz. El gobierno en Santiago las tuvo también por diferentes conductos; y con la mira de conjurar el peligro, porque los blindados que había ordenado construir en Inglaterra, aun no llegaban, resolvió acceder a las instancias de Bolivia por la revisión del tratado del 66. Así se explica que Walker Martínez, que había comenzado, como hemos visto, por pedir el cumplimiento del tratado, consintiera luego en su revisión y en la renuncia por Chile de las medianerías estipuladas en el artículo segundo. Chile logró plenamente sus fines con esta política, como se verá más adelante en la actitud de Bolivia en las negociaciones para la alianza con la Argentina, simultáneas con las negociaciones del tratado del 74.

Bolivia obtenía por el tratado del 74 lo que Bustillo había ido a buscar en Santiago en 1871, la eliminación de la intervención chilena en las aduanas bolivianas del territorio entre los paralelos 23 y 24. "El gérmen de muerte que llevaba consigo ese tratado" (el del 66) dijo Baptista en los debates del tratado del 74 en la Asamblea, "es el de las medias sobre los derechos de exportación de metales, el de las condiciones que acompañan a ese pacto y de los efectos que tiene que producir." Y Bustillo había dicho a su gobierno en 1871: "Arrojar a

(1) Ibid.

costa de cualquier sacrificio del suelo boliviano . . . toda acción fiscal y política de este Gobierno (de Chile) sería realizar el **non plus ultra** de las más dignas, nobles y cuerdas aspiraciones de Bolivia." "No era pues extraño", declaró Baptista en la Asamblea del 74, "que la destrucción de esas medias sobre metales fuese el ansia del patriotismo y el grito angustiado de nuestra Cancillería." Bolivia renunciaba, sin embargo, por veinticinco años a su derecho de modificar o alterar el impuesto de exportación y a su derecho de crear nuevas contribuciones sobre las personas, industrias y capitales chilenos, lo cual equivalía a posponer por ese período de años la completa soberanía de Bolivia sobre el territorio. Chile renunciaba a su derecho de fijar de acuerdo con Bolivia los derechos de exportación sobre los metales o minerales; pero ejercía este derecho de una vez y por un cuarto de siglo, por medio del artículo 4°. del tratado. ". . . respecto al tiempo que debía durar esta estipulación" (la del artículo 4°.), escribió Walker Martínez a su gobierno, "el más largo posible, el necesario para que las minas de Caracoles se agoten, veinticinco años."

Persistía, por otra parte, en el tratado del 74, el defecto fundamental del tratado del 66. Siendo como era un tratado de límites, no era, sin embargo, definitivo. La frontera en el paralelo 24 continuaba dependiendo de las estipulaciones del tratado que la condicionaban. Sería la frontera mientras estas estipulaciones se cumplieran. Si por alguna circunstancia no se cumplían, los reclamos de Chile a la frontera en el paralelo 23 revivirían y la cuestión de límites surgiría otra vez entre los dos países.

El tratado de 1874 levantó en la Asamblea boliviana furiosas tempestades. El artículo 4°. fué particularmente objeto de los ataques de la oposición, la cual hizo desesperados esfuerzos por su supresión. El tratado estuvo muy cerca de ser rechazado por la Asamblea. El negociador chileno declaró que se retiraría si el tratado no era aprobado. El Presidente Frías amenazó con su renuncia.

Entre gritos de vivas y mueras de la muchedumbre aglomerada en la plaza pública, y tras una tormentosa sesión, la más

tormentosa de los debates, la Asamblea aprobó al cabo el tratado en la forma que hemos visto.

En chile, "el Congreso lo aprobó sin dificultad." (1)

EL TRATADO SECRETO

La política del Ejecutivo y del Congreso de Bolivia bajo la Presidencia del General Acha, inaugurada en 1861, fué de acercamiento al Perú. Esta política condujo al tratado de paz y amistad firmado el 5 de noviembre de 1863, cuyas ratificaciones fueron canjeadas en Lima en enero de 1865. (2)

El preámbulo expresa la convicción de ambos gobiernos "de que sus verdaderos intereses exigen fijar una amistad sincera y constante, formando vínculos estrechos no sólo entre los gobiernos de ambos países sino entre los mismos pueblos, afianzando los principios que sirven de base a sus instituciones y que deben formar el fundamento del derecho público americano."

El Artículo III hace de este pacto un verdadero pacto de alianza. Dice:

"Las dos altas partes contratantes, convencidas de que su independencia y el mantenimiento de las instituciones americanas, son condiciones indispensables para su conservación y su progreso, declaran: que cualquier ataque exterior dirigido contra alguno de aquellos inestimables bienes respecto de la una, será mirado por la otra como un ataque dirigido contra ella misma; y estipulan que se ayudarán recíprocamente para salvar su independencia y sus instituciones fundamentales."

Por el Artículo XXVI ambas naciones se comprometen, "en acatamiento a los principios que deben regir entre los pueblos de América" a no recurrir jamás a la fuerza para la decisión de las cuestiones que pudieran suscitarse entre ellas, cualquiera que fuese su naturaleza. Y en consecuencia declaraban: "que la guerra no será el medio de hacerse recíproca justicia, ni de obligarse al cumplimiento de este tratado, ni de los que en adelante se celebren; y, en el caso de que desgraciadamente

(1) Bulnes, o. c., p. 41.

(2) "Apenas elegido presidente provisorio, el General Acha se apresuró, con la iniciativa de la Asamblea, a reanudar las relaciones de amistad con el Perú." Sotomayor Valdés, o. c., p. 202.

llegare a interrumpirse la buena armonía que existe, y que procurarán conservar por todos los medios posibles, se dirigirán una exposición fundada que contenga las exigencias de la una contra la otra; y si ni aún así se obtuviere la debida reparación, convienen, desde ahora, en someter la decisión de los diferencias que sobrevinieren al arbitraje de alguno de los Gobiernos de este o del otro continente, y si no pudieren convenir en cuanto a la elección de árbitro, cada una de las dos Repúblicas designará el suyo para que ambos árbitros resuelvan la cuestión y escojan el tercer dirimente que, en caso de discordia, ponga término a ella." (1)

Este tratado era de duración indefinida, lo que equivalía a una alianza perpetua; y en caso de denuncia, el tratado seguiría en vigencia por dieciocho meses después de la notificación respectiva.

Unos meses antes, en julio, la Asamblea Extraordinaria de Oruro había autorizado, como hemos visto, por iniciativa de Bustillo, al Ejecutivo para declarar la guerra a Chile. Esta alianza del 63 con el Perú coronaba los esfuerzos de Bustillo, comenzados tres años antes, por robustecer, con el apoyo del Perú, la posición de Bolivia en la cuestión territorial con Chile.

En la ocasión de la agresión de España contra el Perú el 64, el sentimiento nacional boliviano de solidaridad con el Perú se hizo en mil formas manifiesto. El Ejecutivo sometió a la Asamblea un proyecto de ley con dos artículos, autorizando el primero al Ejecutivo "para que presente al Gobierno del Perú todos los auxilios que le pidiere en la guerra que . . . le ha provocado la España"; y disponiendo el segundo que "la prestación de estos auxilios se verificará mediante un convenio que celebrarán ambas repúblicas, el cual debe estar fundado en la más perfecta fraternidad y reciprocidad." Firmaba este mensaje el Ministro Bustillo. (2)

---

(1) Ricardo Aranda, **Tratados del Perú**, Tomo Segundo, 1890.

(2) "El odio profundo que aquel hombre de Estado (Bustillo) profesaba a Chile y el carácter enconoso que por aquel tiempo había tomado la cuestión de Mejillones, fueron evidentemente el móvil de su política en la cuestión hispano-peruana . . . el Ministro Bustillo no aspiraba . . . sino a comprometer al Perú en una alianza contra la República chilena . . ." Sotomayor Valdés, o. c., p. 382.

En estos momentos, "túvose noticia en Bolivia de que el comandante de la corbeta **Esmeralda** había declarado incluído en el territorio de Chile el mineral de Chacaya y mandado suspender los trabajos establecidos allí... Este hecho... exaltó sobremanera a los habitantes de Cobija, que levantaron un acta de protesta; la exaltación se comunicó a los pueblos del interior y se puso en paralelo el suceso de la **Esmeralda** con el atentado de la Escuadra española en las islas de Chincha." (1)

En la nota a que arriba hemos hecho referencia, del Ministro de Relaciones Exteriores del Perú para el Ministro de esta nación en Chile, fechada el 28 de agosto de 1872, relativa a la presencia de buques de guerra chilenos en Mejillones y Tocopilla coincidiendo con la expedición revolucionaria de Quevedo en aquellos puertos bolivianos y la demostración naval del Perú en aquellas aguas, se hace mención "de los armamentos... que está haciendo el Gobierno de Chile y especialmente (de) la compra de los dos buques blindados de gran poder, que los agentes chilenos han mandado construir con cierta reserva en Inglaterra."

El 31 de agosto del mismo año, el Presidente de la Comisión Peruana de los Delegados Fiscales en Londres, señor Daniel Ruzo, comunicó a su gobierno que en aquella ciudad se hablaba con reserva de que Chile y Bolivia se encontraban secretamente aliados en contra del Perú. El objeto de esta alianza era 'arrebatar a nuestra patria el Departamento de Moquegua, para que se lo anexe Bolivia, quien por su parte y en pago del auxilio que recibirá en esa... empresa, cederá a Chile el territorio de Mejillones..." La verdad es, concluía esta comunicación, "que se construyen actualmente para Chile... dos fragatas blindadas, y que la comisión de marinos chilenos encargada de esa obra, no se expresa, según informes privados, en términos muy amistosos respecto al Perú." El señor Ruzo comentaba: "El simple hecho de que Chile, país que no cuenta con sobrados recursos fiscales, emprenda la construcción de dos fragatas blindadas, es por sí solo muy significativo

(1) **Ibid.**

y, a mi juicio, envuelve una amenaza contra el salitre de Tarapacá." (1)

En el acta de la sesión del Consejo de Ministros del Perú, el 4 de septiembre, 1872, consta que en dicha sesión se dió lectura a la comunicación anterior y que se "acordó por unanimidad contestarla manifestando al oficiante... que... el gobierno... esperaba no omitirá comunicarle cuanta noticia pueda adquirir en relación a ese asunto." (2)

El acta de la sesión del Consejo de 19 de noviembre del mismo año del 72, suscrita por el Presidente don Manuel Pardo y todos sus ministros, dice:

"Reunidos los señores Ministros que suscriben, bajo la presidencia de S. E. el Presidente de la República, dió cuenta el señor Ministro de Relaciones Exteriores de dos oficios del Encargado de Negocios de Bolivia en que hace presente el mal estado en que se hallan los arreglos de esa República con la de Chile a consecuencia de negarse el Ministro chileno a la entrega de las armas que el General boliviano Quevedo depositó en los buques de guerra de la marina chilena cuando se asiló en ellos perseguido por las tropas del Gobierno de Bolivia; (3) y más que todo por la intervención que pretende tener el Gobierno de Chile en las aduanas de Antofagasta y Cobija y en el nombramiento de sus empleados, así como en la repartición de terrenos; agregó el señor Ministro que, en una conferencia a que lo había invitado el señor Ministro Benavente, le ratificó éste las noticias de nuestro Enviado en Bolivia; y le dió parte de avisos oficiales y privados que había recibido acerca de los actos que practican el General Quevedo y otros emigrados bolivianos actualmente residentes en el Sur del Perú, con el objeto de trastornar el orden en Bolivia por medio de una revolución; que la presencia de éstos en el Litoral del Perú es sobremanera azarosa a Bolivia, tanto más cuanto que ellos propalan que esperan recursos de Chile para realizar con seguridad el plan que se proponen; que Bolivia no podrá jamás acceder a las exigencias incalificables de Chile, pretendiendo ejercer actos de soberanía en territorio boliviano; y que es de temer que aprovechando el Gobierno chileno de las revueltas que algunos malos bolivianos suscitan, y abusando de su fuerza marítima, trate de apoderarse de alguna parte del litoral boliviano, para ejercer presión sobre su Gobierno, protegiendo ya de un modo directo a los revolucionarios; que estos graves acontecimientos no podrán dejar de afectar los intereses del Perú que se hallan íntimamente ligados con la independencia e integridad de Bolivia, además de influir sobremanera en la supremacía que el Perú tiene y está llamado a conservar en el Pacífico; que el Gobierno de Bolivia, aliado siempre a la política franca y noble del Perú,

(1) Pedro Irigoyen, **La Adhesión de la República Argentina al Tratado de Alianza Defensiva Perú-Boliviano de 1873**, p. 207-08.
(2) **Ibid.**
(3) Estas armas fueron al fin entregadas a Bolivia

está ahora, más que nunca, decidido a seguir los sanos consejos de esta República, y cuenta con su poderosa ayuda en la contienda a que quiere conducirlo el tono imponente de Chile; y que estaba cierto que las pretensiones del Gobierno chileno cesarían desde que supiese que el Perú no dejaría sola a Bolivia en estas cuestión; que desde luego el Gobierno debía impedir que los bolivianos asilados en la costa del Sur continuaran perturbando desde su asilo la tranquilidad de Bolivia; mandando que sean internados... y que podía ejercer sus buenos oficios ofreciendo su mediación para que se terminen de una manera pacífica los arreglos entre Chile y Bolivia. Agregó el señor Ministro de Relaciones Exteriores que atendida la gravedad del asunto, el Ministro boliviano consignó por escrito los puntos de la conferencia, y que por lo mismo él se había abstenido de darle una contestación inmediata y había solicitado un plazo para contestar con el objeto de someter... el asunto a la consideración del Consejo. Discutida la cuestión de un modo detenido, y alegadas por S. E. el Presidente y los miembros del Consejo las razones de justicia, de política y de conveniencia que asisten al Perú para no permanecer [illegible] en un asunto de vital importancia para Bolivia y de gran trascendencia para aquél, se acordó contestar al Ministro boliviano que el Gobierno del Perú no tendría inconveniente para ordenar la internación de los bolivianos... siempre que el Gobierno de Bolivia lo demandara formalmente; y que el Gobierno peruano prestaría su apoyo al de Bolivia para rechazar las exigencias de Chile que considere injusta y atentatorias a la independencia de Bolivia." (1)

Unos días antes, el 8 de noviembre, la Asamblea Nacional de Bolivia había sancionado una ley autorizando al Ejecutivo para celebrar "un tratado de alianza defensiva con el gobierno del Perú contra toda agresión extraña... para poner en ejecución, en caso necesario, los pactos que se estipulen; y declarar la guerra, si el peligro fuere inminente, con arreglo a los artículos 22 y 71, atribución 18, de la constitución del Estado, con cargo de dar cuenta a la próxima Asamblea."

Por el Artículo 2°., "En caso de que hostilidades por mar amenazaren la ocupación de cualquier punto de la costa en el litoral de la República", el Ejecutivo podría "conceder patentes de corso, sin perjuicio de los auxilios marítimos que le preste la armada de la nación aliada."

El Artículo 3°. disponía que esta ley permaneciera "reservada hasta que el Ejecutivo necesite usar de ella." (2)

Esta ley la firma Tomás Frías como Presidente de la Asamblea.

(1) Paz Soldan, o. c., p. 22, 24.
(2) Pedro Irigoyen, o. c., p. 185.

Exponiendo en nota del 20 de noviembre del mismo año las razones del Perú para aceptar la alianza defensiva propuesta o pedida por Bolivia, el Ministro del Exterior peruano decía al Ministro peruano en Santiago, señor Novoa, que los hechos desgraciadamente inspiraban recelos respecto de las miras del gobierno de Chile "y hacen temer que se realicen los planes que . . . se le atribuyen, de apoderarse del litoral boliviano, provocando con sus exigencias al Gobierno de Bolivia a un rompimiento que le proporcione la ocasión de ocupar Mejillones y Antofagasta. Si estas presunciones se realizaran, el Perú no podría permanecer espectador indiferente y se vería obligado a sostener a Bolivia en guarda de intereses que nos serían comunes, pues no podríamos permitir que Chile . . . se hiciese dueño de un litoral que no le pertenece. El Perú ofrecería en el acto su mediación y caso de que no fuese aceptada por Chile y se pretendiese por éste seguir ocupando aquel litoral, la consecuencia inevitable y necesaria sería por nuestra parte una alianza con Bolivia."

Esta nota indicaba además al Ministro Novoa la conveniencia de que "de una vez y lo más pronto posible se definan las relaciones entre esas dos repúblicas, porque si no se ha de arribar a un arreglo satisfactorio para ambas partes; si Chile, prevalido de la cuestión de límites, acecha la primera oportunidad para apoderarse de aquel litoral, es preciso que sus planes se desarrollen antes de que esté en posesión de los blindados que hace construir a fin de que pueda pesar en la resolución definitiva de esta cuestión la influencia que hoy podemos ejercer mediante nuestra preponderancia marítima." (1)

Se negociaba en esos momentos en La Paz, como se ha visto, tras el fracaso de la misión de Bustillo y la expedición de Quevedo, la modificación del tratado del 66. El resultado de estas negociaciones fué, como también se ha visto, el protocolo Lindsay-Corral.

El 6 de febrero de 1873 los dos países, Bolivia y el Perú, firmaron el siguiente

(1) Bulnes, o. c., V. I, p. 63, 64.

TRATADO DE ALIANZA DEFENSIVA

Artículo I.—Las Altas Partes contratantes se unen y ligan para garantizar mutuamente su independencia, su soberanía y la integridad de sus territorios respectivos, obligándose en los términos del presente tratado a defenderse contra toda agresión exterior, bien sea de otro u otros Estados independientes o de fuerza sin bandera que no obedezca a ningún poder reconocido.

Artículo II.—La alianza será efectiva para conservar los derechos expresados en el artículo anterior, y en los casos de ofensa, que consisten:

1°.—En actos dirigidos a privar a alguna de las altas partes contratantes de una porción de su territrio, con ánimo de apropiarse su dominio o de cederlo a otra potencia.

2°.—En actos dirigidos a someter a cualquiera de las altas partes contratantes a protectorado, venta o cesión de territorio o a establecer sobre ella cualquiera superioridad, derecho o preeminencia que menoscabe u ofenda el ejercicio amplio y completo de su soberanía e independencia.

3°.—En actos dirigidos a anular o variar la forma de Gobierno, la Constitución política o las leyes que las altas partes contratantes se han dado o se dieren en ejercicio de su soberanía.

Artículo III.—Reconociendo ambas partes contratantes que todo acto legítimo de alianza se basa en la justicia, se establece para cada una de ellas, respectivamente, el derecho de decidir si la ofensa recibida por la otra está comprendida entre las designadas en el artículo anterior.

Artículo IV.—Declarado el **casus foederis,** las altas partes contratantes se comprometen a cortar inmediatamente sus relaciones con el Estado ofensor, a dar pasaporte a su Ministro diplomático; a cancelar las patentes de los agentes consulares; a prohibir la importación de sus productos naturales e industriales, y a cerrar los puertos a sus naves.

Artículo V.—Nombrarán también las mismas partes Plenipotenciarios que ajusten, por protocolo, los arreglos precisos para determinar los subsidios, los contingentes de fuerzas terrestres y marítimas, o los auxilios de cualquiera clase que deban procurarse a la República ofendida o agredida; la manera cómo las fuerzas deban obrar y lo demás que se convenga para el mejor éxito de la defensa.

La reunión de los Plenipotenciarios se verificará en el lugar que designe la parte ofendida.

Artículo VI.—Las altas partes contratantes se obligan a suministrar a la que fuese ofendida o agredida, los medios de defensa de que cada una de ellas juzgue poder disponer, aunque no hayan precedido los arreglos que se prescriben en el artículo anterior, con tal que el caso fuere, a su juicio, urgente.

Artículo VII.—Declarando el **casus foederis,** la parte ofendida no podrá celebrar convenios de paz, de tregua o armisticio, sin la concurrencia del aliado que ha tomado parte en la guerra.

Artículo VIII.—Las altas partes contratantes se obligan también:

1°.—A emplear con preferencia, siempre que sea posible, todos los medios

conciliatorios, para evitar un rompimiento o para terminar la guerra, aunque el rompimiento haya tenido lugar, reputando entre ellos, como el más efectivo, el arbitraje de una tercera potencia.

2°.—A no conceder ni aceptar de ninguna Nación o Gobierno, protectorado o superioridad que menoscabe su independencia o soberanía, y a no ceder ni enajenar en favor de ninguna Nación o Gobierno parte alguna de sus territorios, excepto en los casos de mejor demarcación de límites.

Artículo IX.—Las estipulaciones del presente Tratado no se extienden a actos practicados por partidos políticos o provenientes de conmociones interiores independientes de la intervención de Gobiernos extraños; pues teniendo el presente tratado de alianza por objeto principal la garantía recíproca de los derechos soberanos de ambas naciones, no debe interpretarse ninguna de sus cláusulas en oposición con su fin primordial.

Artículo X.—Las altas partes contratantes solicitarán separada o colectivamente, cuando así lo declaren oportuno por un arreglo posterior, la adhesión de otro u otros Estados americanos al presente tratado de alianza defensiva.

Artículo XI.—El presente tratado se canjeará en Lima o en La Paz, tan pronto como se obtenga su perfección constitucional y quedará en plena vigencia a los veinte días después del canje. Su duración será por tiempo indefinido, reservándose cada una de las partes el derecho de darlo por terminado cuando lo estime conveniente. En tal caso notificará su resolución a la otra parte y el Tratado quedará sin efecto a los cuarenta meses después de la fecha de la notificación." (1)

Firman este tratado J. de la Riva Agüero, Ministro de Relaciones Exteriores del Perú; y Juan de la Cruz Benavente, Ministro de Bolivia en Lima. El Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia era Mariano Baptista, coautor con Walker Martínez del tratado del 74.

Un artículo adicional, suscrito por los dos Plenipotenciarios estipulaba:

El presente Tratado de Alianza Defensiva entre Bolivia y el Perú, se conservará secreto mientras las dos altas partes contratantes no estimen necesaria su publicación.

El tratado de alianza con el Perú se celebró, por parte de Bolivia, bajo la Presidencia de don Tomás Frías. La ratificación fué firmada por el Presidente Ballivian, el 16 de junio de 1873. Las primeras gestiones bolivianas que se hicieron en Lima para el pacto de alianza, se hicieron bajo la presidencia del General Morales, bajo cuya Presidencia se hizo también sin embargo el convenio Lindsay-Corral. Fué asimismo bajo el

(1)Ricardo Aranda, o. c., Vol. 2.

gobierno de Morales que la Asamblea Nacional expidió la ley de autorización para el pacto de alianza con el Perú. Reconociendo que el verdadero origen de este pacto es la política iniciada bajo la administración del Presidente Acha, o sea la política de Bustillo, y el tratado del 63 con el Perú, tenemos que la alianza pactada formalmente el 73 fué sancionada por cuatro presidentes de Bolivia, tres de ellos hombres ilustres, Acha, Frías y Ballivián; cuatro ministros de relaciones exteriores, Bustillo, Corral, Terrazas y Baptista, este último Presidente de la República años más tarde; y por tres Asambleas Nacionales, la del 63, la del 72 y la del 73, que lo ratificó. Por parte del Perú, los hombres que hicieron el tratado de alianza, don Manuel Pardo, Presidente, y Riva Agüero, Ministro del Exterior, eran hombres inteligentes y capaces. Don Manuel Pardo era un gran ciudadano, el estadista peruano más eminente de su época. "Por un favor del destino", dice un escritor boliviano, "después de las dictaduras militares que habían ensangrentado ambos pueblos, surgió en el Perú el Gobierno civil de don Manuel Pardo y en Bolivia el de don Adolfo Ballivián." (1) "El pacto de alianza", dice este mismo escritor, ". . . fué obra de . . . los gobernantes más honestos y mejor preparados que hubiera tenido hasta entonces la República . . . Los doctores que negociaron el tratado de alianza . . . los mejores que hasta entonces había producido la universidad famosa de San Francisco Javier . . . Los hombres que propusieron . . . el pacto de alianza con el Perú en 1873 . . . fueron los más probos y versados de su tiempo . . ." (2)

Los términos del pacto de alianza del 73 entre Bolivia y el Perú son exactamente los mismos del Pacto de Unión y Alianza Defensiva del Congreso Americano de Lima, firmado el 23 de Enero de 1865, como puede verificarlo quien quiera. Chile fué uno de los signatarios de este pacto.

EL PERU Y EL TRATADO DE 1874

El gobierno del Perú instaba al de Bolivia a que a su vez

(1) A. Gutiérrez, o. c., p. 47.
(2) Ibid., p. 57, 65.

instara al de Chile a concluir un tratado de arbitraje o un nuevo tratado que subrogara el del 66 y fuera garantía inequívoca de la paz entre los dos países. Si Chile se negaba al arbitraje o a una solución directa que tuviera carácter definitivo, el Perú y la Argentina intervendrían para obtener de Chile la aceptación del sometimiento a arbitraje. Para este efecto el Perú se proponía gestionar la adhesión de la Argentina al tratado de alianza del 73 entre el Perú y Bolivia. El éxito de este plan era inseparable, sin embargo, de un factor inexorable, del factor tiempo. Había que aprovechar el tiempo, es decir, el tiempo que faltaba para que los blindados chilenos en construcción en Inglaterra salieran al mar. Este tiempo era la última o la única oportunidad de los aliados para un arreglo de la cuestión territorial con Chile que fundara firmemente la paz.

El gobierno del Perú no creía que llegaría el caso de la intervención conjunta si Bolivia comprendía la situación y obraba en consecuencia, es decir, si urgía a Chile a una pronta terminación de la cuestión en el sentido indicado, aprovechando el momento de la superioridad naval del Perú respecto a Chile. Si los blindados chilenos en construcción llegaban antes de que la cuestión estuviera resuelta, el peligro de la guerra sería entonces inevitable, y el propósito del Perú era evitar la guerra.

El gobierno de Bolivia prefirió sin embargo pactar con Chile en los términos que hemos visto del Tratado del 74, que dejaba la cuestión sin resolver. En las negociaciones de este tratado, el gobierno de Bolivia ignoró, además, la cuestión tiempo, que el Perú consideraba decisiva. Las negociaciones duraron más de un año, a pesar de las instancias del gobierno del Perú, que veía cómo huía y se escapaba la oportunidad de la cual en su concepto dependía la paz de las tres naciones. La política de Chile, por el contrario, era dar tiempo al tiempo a fin de que llegaran los blindados.

Walker Martínez inició las negociaciones sin poderes para tratar sobre la subrogación del tratado del 66. Esta fué la primera y principal causa de dilación. Los pidió a Santiago, pero fueron enviados "equivocadamente" a Buenos Aires.

Entretanto se dijo enfermo y se fué a Yungas, adonde no llegaron los poderes que había pedido y esperaba, y tuvo finalmente que ir por ellos a Santiago. Declaraciones de Ibáñez, Ministro del Exterior, en la Memoria de 1873, fueron otro obstáculo en las negociaciones. Decía que el aplazamiento del convenio Lindsay-Corral por Bolivia no impediría que ésta cumpliera el tratado del 66 y el protocolo del 72. Baptista reclamó contra esta última declaración y se negó a continuar las negociaciones hasta que no fuera retirada, a lo que asintió el Ministro Ibáñez.

Insisto en repetir a V. S., escribía a su gobierno el Ministro peruano en La Paz (julio 21, 1873) "que a mi juicio Chile procurará ganar tiempo **hasta recibir sus blindados** y ponerse en aptitud de atacar a Bolivia en circunstancias ventajosas, no pudiendo hacerlo hoy por temor al Perú . . . es sensible que el gobierno de esta República no comprenda todavía cuánto riesgo corre no procurando una solución inmediata y cree que le es conveniente dejar pasar el tiempo con la esperanza de un arreglo pacífico, que sólo conseguirá más tarde con gran sacrificio de sus intereses . . . he hecho todas las reflexiones posibles sobre el particular al señor Baptista, pero no he logrado hasta hoy que varíe su plan, pues **influencias de personas notables del Sur** y otras . . . arrastran al gobierno a esta política de espectación, bien peligrosa por cierto . . ." (1)

Dos días después, el 23 de julio, Riva Agüero, Ministro del Exterior, decía al Ministro del Perú en Buenos Aires: "En Bolivia hay cierta tibieza o más bien ciertos temores que no me gustan, y sentiré que no asuma ese Gobierno la actitud resuelta que debía asumir y que zanjaría sus interminables cuestiones de límites con Chile. En vez de aplazar la discusión del convenio Lindsay-Corral les he aconsejado que lo desechen ahora que Chile no cuenta con las fuerzas marítimas suficientes para declarar la guerra, y que tendría que aceptar el medio que se le ofreciera de someter la solución de esos asuntos al arbitraje de otra nación. Mas no sé qué temor tan grande se ha apoderado de ese gabinete; no se atreven a hablar claro y andan con evasivas que no hacen sino prolongar las discusio-

(1) Pedro Irigoyen, o. c., p. 208-10.

nes, a lo que tiende naturalmente Chile para que pasen los meses y salgan sus blindados. Esas demoras pueden traer malos resultados y así se lo digo a La Torre" (el Ministro en Bolivia) "en mi última carta, a fin de que logre que la Asamblea Extraordinaria . . . resuelva en el sentido más conveniente a todos." (1)

La Asamblea Extraordinaria resolvió, como hemos visto, el aplazamiento de la consideración del convenio Lindsay-Corral.

El 21 de agosto Riva Agüero escribía a La Torre su opinión sobre las bases entonces en discusión del tratado del 74 y reiteraba con tal motivo su consejo y su designio en la política que había adoptado. En conjunto, decía, "me parecen malas las bases y sería de desear que subrogado el tratado de 1866, imposible en la práctica, se llegase a formular uno **que haga desaparecer todo temor de conflicto y asegure la paz entre los dos países.** No hay que dejar ningún pretexto para nuevas complicaciones en lo futuro. Si hay realmente deseo por parte de Chile de zanjar dificultades, que lo que se estipule sea claro, preciso, y sin dejar la puerta abierta para exigencias ulteriores. Nuestro principal interés no es otro que el que no se quiera, abusando de la fuerza, exigir de Bolivia más de lo que la justicia permite, ni se perturbe la paz en América por obtener concesiones a las que no puede ceder Bolivia sin grave detrimiento suyo." (2)

Y a Novoa, el Ministro en Santiago, le decía cinco días más tarde, el 26 de agosto: "Basta saber si el Perú debe en esta cuestión hacer el papel de espectador indiferente que Francia guardó durante la guerra de Prusia con Austria, y si las consecuencias de una política idéntica a aquella no nos traerían más tarde consecuencias análogas. En un porvenir no muy lejano, el victimario (Chile) se uniría a la víctima (Bolivia) para sacar grandes ventajas, el uno, y favorecer aspiraciones de ésta sobre nuestro territorio del Sur." (3)

Con visión profética, Riva Agüero decía el 11 de septiembre al Ministro en La Paz: "La única política que conviene a ese

(1) Ibid., p. 211.
(2) Ibid, p. 229.
(3) Ibid., p. 229-30.

país es definir cuanto antes la situación. Prolongar el estado de cosas actual es perder el litoral boliviano, o cuando menos consentir en que por ahora se explote en común para que más tarde se anexe a Chile. La consecuencia de esto sería el grave peligro para nosotros, no de perder Tarapacá y Arica, **porque creo que primero sucumbiríamos todos los peruanos que consentir en ello;** pero sí de tener que sostener una guerra, convirtiéndose quizá entonces Bolivia en aliada de Chile. Este temor me ha preocupado hace tiempo y es el que me ha guiado en las negociaciones, hasta llegar al tratado de febrero." (1) Está aquí la explicación del tratado de alianza por parte del Perú.

Cuando Walker Martínez, enterado, como hemos visto, del pacto secreto entre Perú y Bolivia y de las negociaciones en Buenos Aires para la Adhesión de la Argentina, propuso en las negociaciones con Baptista la subsistencia del límite en el paralelo 24, la supresión de las medianerías, el *statu quo* en las guaneras de Mejillones, la liberación de los derechos de importación y exportación, como estipulaciones del nuevo tratado, después de haber comenzado sosteniendo, como hemos visto, el tratado del 66, Riva Agüero escribió a Irigoyen en Buenos Aires (agosto 24, 1873): "Mucho temo que estas nuevas negociaciones no tengan más objeto que adormecer a Bolivia y prolongar las discusiones hasta que salgan los blindados de Inglaterra." "Quiera Dios", decía a La Torre en La Paz refiriéndose a las nuevas negociaciones, "que el señor Baptista se sostenga y consiga lo que en justicia debe estipularse y no nos salga con alguna debilidad como las que acostumbra." Y agregaba: "Si no consigue un tratado equitativo será porque no lo quiere; en la situación en que respectivamente se encuentran Bolivia y Chile, la primera puede conseguir ahora lo que no conseguirá jamás. Aliéntelo usted . . ." "Los momentos no pueden perderse", escribía de Buenos Aires Irigoyen a Riva Agüero (noviembre 24, 1873), ". . . pues a Bolivia no se le volverá tal vez a presentar una ocasión más propicia que la presente para arreglar satisfactoriamente la eterna y trascendental cuestión de Atacama."

(1) Ibid., p. 230.

"Nunca le hemos aconsejado (a Baptista) que lanzara a Bolivia en una guerra", decía Riva Agüero a La Torre en noviembre 20 del mismo año; "lo que hemos dicho es que el momento propicio para la revisión del tratado era el actual, en que Chile no tiene los medios de exigir por la fuerza que se acceda a todo lo que pide o desea; que no debe Bolivia dejarse adormecer con negociaciones que no tienden sino a ganar tiempo . . . que más tarde serán las exigencias mayores que hoy . . . que . . . creemos que debía, aprovechando de las circunstancias favorables y del estado en que se encuentran las negociaciones entre Chile y la Confederación Argentina, proponer un tratado por el cual quedasen definitivamente definidas las dificultades que de tiempo atrás se vienen presentando en el litoral boliviano; que como paso previo nos pareció necesario que la Asamblea desaprobase el convenio Lindsay-Corral, y que al poner este hecho en conocimiento del gobierno de Santiago, se manifestase . . . el deseo de ajustar un tratado . . . compatible con los intereses de ambos países . . . que el Gobierno de Bolivia deseaba ajustar ese tratado en un breve término porque no podía dejar de considerar como un peligro . . . para lo futuro los armamentos que hace su vecino . . ." (1)

"El arbitraje es el único medio que debe emplearse para terminar cualquiera controversia sobre cuestiones de territorio", era la opinión de Riva Agüero en nota a La Torre del 12 de diciembre. ". . . si llega la portunidad aprovéchela para que quede en los archivos de ese Ministerio . . . constancia oficial de nuestras miras, de nuestras opiniones y de nuestros deseos de que la paz no llegue a turbarse."

LA TRIPLE ALIANZA

En su designio de evitar la guerra obteniendo una solución justiciera y definitiva de las cuestiones entre Bolivia y Chile, Riva Agüero pensó en solicitar la adhesión de la República Argentina al tratado de alianza de 1873. Con la Argentina. Chile tenía, como con Bolivia, una cuestión de límites, y en Buenos Aires existían los mismos temores que en La Paz y en

(1) Ibid., p. 233-34.

Lima respecto a las intenciones de Chile. El gobierno del Perú vió en este hecho el vínculo común entre los tres países y concibió la idea de una triple alianza para conjurar el peligro que veía en Chile.

Una nota de Rivera Agüero para el Ministro Irigoyen en Buenos Aires, fechada en mayo 20, 1873, hace mención de las "graves cuestiones" pendientes entre Chile, la Argentina y Bolivia; habla del pacto de alianza del 73, "en el que se consagra el arbitraje como el único medio justo y racional que debe adoptarse en la discusión de las cuestiones de límites"; cita el artículo del tratado en que se conviene en solicitar la adhesión de otros gobiernos y le ordena que procure obtener la del gobierno argentino, lo cual no le parece difícil, dice, "atendiendo las dificultades con que hasta ahora ha tropezado sin poder llegar a una demarcación de límites con Chile." A la República Argentina interesaba tanto como a Bolivia entrar en la alianza, "con más razón hoy que la cuestión de límites de Patagonia amenaza entrar en la vía de los hechos, de lo que debemos procurar apartarla para circunscribirla a la... del arbitraje."

En la primera conferencia que el Ministro Irigoyen tuvo con el Ministro del Exterior argentino, señor Tejedor, (julio 8, 1873) adquirió la convicción de que el gobierno argentino estaba resuelto "a resistir las pretensiones de Chile sobre la Patagonia, aún por medio de las armas, y que, conviniéndole por este motivo aliarse con nosotros, será muy difícil que se niegue... a adherirse al Tratado." (1)

En la tercera conferencia Irigoyen pudo comunicar a Tejedor la noticia de la ratificación del tratado de alianza por Bolivia, y solicitar también a nombre de ésta la adhesión de la Argentina.

Para tranquilizar dudas de Tejedor, Riva Agüero escribía a Irigoyen (agosto 24, 1873): "no deseamos ni nos conviene agredir a ninguna nación; por el contrario nos conviene en América a todos evitar la guerra, desde que las pretensiones exageradas de cualquiera de las repúblicas americanas, escollarán ante un poder suficientemente fuerte para desalentarla de

(1) Irigoyen a Riva Agüero, julio 12, 1873. P. Irigoyen, o. c., p. 9, 14.

emprender por la fuerza la consecución de sus planes, y desde que en virtud de la alianza se podría exigir que todas las cuestiones se sometiesen a arbitraje."

El plan que el gobierno del Perú proponía, sobre la base de la triple alianza, era éste: "interponer nuestros buenos oficios, si las cosas llegaren a un rompimiento, y proponer que los puntos cuestionados se sometan a un arbitraje. Si los buenos oficios no fuesen aceptados, entonces hacerle comprender que asumimos el carácter de mediadores y que ligados, como nos hallamos, por un tratado, tendríamos que ayudar con nuestras fuerza si no se accedía a sujetarse a un arbitraje." (1)

Había pendiente una cuestión de límites entre Bolivia y Argentina. Tejedor expresó desde el principio el deseo de que esta cuestión se arreglara antes de que la Argentina se adhiriera a la alianza. Este deseo fué manifestado por Tejedor a Irigoyen a nombre del Gabinete como una condición para la adhesión de la Argentina, en la conferencia del 6 de agosto. Irigoyen arguyó que esta condición equivalía, por el tiempo que requería para su satisfacción, a un aplazamiento indefinido de la adhesión argentina y que no siendo sólo Bolivia sino también el Perú quien había solicitado la adhesión, no era de esperarse que se la hiciera depender exclusivamente de esta condición. Irigoyen ofreció, como solución, dar seguridades a la Argentina, a nombre de Bolivia, de que, realizada la adhesión, Bolivia acreditaría en un lapso de tiempo que se fijaría de mutuo acuerdo, un Ministro con plenos poderes para arreglar la cuestión de límites, la cual podría también decidirse dentro de un plazo que se fijaría de la misma manera, expirado el cual se sometería al arbitraje de una tercera potencia. Por último, en caso necesario, el gobierno del Perú interpondría sus buenos oficios con el de Bolivia para la pronta terminación de la cuestión.

En el gobierno de Buenos Aires existía la convicción de que una alianza con Bolivia no era de ninguna utilidad para la Argentina; y Tejedor propuso francamente a Irigoyen la alianza sólo con el Perú. (1) Irigoyen representaba en estas

(1) Ibid., p. 21.
(1) Irigoyen a Riva Agüero, agosto 25, 1873. Ibid., p. 223.

negociaciones no sólo al Perú sino también a Bolivia; y con tal doble carácter dijo al Ministro argentino que no debía alimentar la menor esperanza en este sentido. Estaba sin embargo dispuesto a firmar **ad referendum** un pacto de alianza con la Argentina si en definitiva no podía lograr su adhesión al tratado del 73. El gobierno de Lima era, empero, irreconciliable con toda idea de separación de Bolivia de la alianza.

Las negociaciones continuaron; y el 20 de septiembre Irigoyen pudo informar a su gobierno que el de la Argentina había decidido adherirse al tratado de alianza defensiva.

Restaba sólo dar forma al pacto de adhesión. Pensaron en una convención; pero Irigoyen no tenía poderes de Bolivia. Había estado hasta entonces actuando bajo una simple autorización en una nota de Baptista para el Ministro del Perú en La Paz, que sólo se refería a la solicitud de adhesión. Había pedido a Bolivia credenciales para firmar, pero no habían llegado. Fué sólo por esta circunstancia que no se firmó en septiembre de 1873 la convención de adhesión de la República Argentina al tratado de alianza del 73. El día último de septiembre el Congreso argentino cerraría sus sesiones, y si en los días que faltaban (diez días) no llegaban los poderes de Bolivia, la aprobación del Congreso no podría obtenerse ya en la oportunidad necesaria. Convinieron, sin embargo, en concluir la convención y someterla al Congreso con copia de la nota mencionada de Baptista.

La Cámara de Diputados aprobó en sesión secreta la convención el 27 de septiembre. Sólo 18 votos hubo en contra, escribió Irigoyen a Riva Agüero el 28, "y para desengaño o desilusión mía y de usted . . . casi todos fueron de los más notables y conocidos partidarios y amigos del General Maitre, entre ellos el doctor Rawson, en quien, según indiqué a usted en mi anterior, se había fijado el Gobierno para que fuese de Ministro a Lima."

El Senado no aprobó la convención el mismo día, por haberse opuesto el Senador Torrent, alegando que necesitaba tiempo para estudiar el asunto, el cual fué por esta razón aplazado hasta el día siguiente.

Tejedor estaba completamente seguro de la aprobación del

Senado, "tal vez por unanimidad." Y la nota en que el Ministro Irigoyen daba estos informes del curso de la convención en el Congreso argentino concluía: "Puede Ud. pues dar este asunto por definitivamente arreglado." (Septiembre 28, 1873.)

El 30 de septiembre, último día de las sesiones del Congreso, el Senado se ocupó en sesión secreta, como lo había hecho la Cámara, de la convención de adhesión, pero el asunto no quedó decidido ese día. Tres senadores expresaron el deseo de estudiarlo con calma y el gobierno accedió.

Las sesiones fueron, sin embargo, prorrogadas y la convención fué uno de los asuntos del programa legislativo, aunque no figuró en el decreto del Ejecutivo, sino que fué objeto de un decreto reservado que se comunicó privadamente al Congreso. Pero el Senado votó el 9 de octubre el aplazamiento del asunto hasta mayo del año siguiente. Irigoyen informó a su gobierno que "todos los opositores y vacilantes" habían declarado que su intención no era rechazar el tratado "sino dar tiempo para que el Gobierno negocie más despacio, aclarando las dudas y resolviendo antes la cuestión de límites con Bolivia."

En el interregno, Tejedor e Irigoyen siguieron negociando, por iniciativa o invitación del primero, la cual causó sorpresa a Irigoyen, que consideraba concluída su misión.

Entre las cuestiones que fueron materia de las nuevas conferencias las principales fueron los límites con Bolivia, el **uti possidetis** de 1810 y las consecuencias que la adhesión de la Argentina a la alianza podrían tener para las relaciones del Perú con el Brasil, dadas las relaciones del Brasil con la Argentina.

La cuestión del **uti possidetis** surgía del artículo primero del tratado de alianza. El gobierno argentino pedía que se determinara especialmente la integridad del territorio que los aliados se garantizaban, y proponía a este efecto el reconocimiento del principio del **uti possidetis** de 1810.

Cuanto al Brasil, Riva Agüero creía ahora en la posibilidad de una alianza entre el Imperio y Chile como resultado de la adhesión de la Argentina, cosa en que al principio no había creído porque a su juicio no existía comunidad alguna de inte-

reses entre aquellos dos países. Ahora creía, sin embargo, en esta posibilidad por el temor que al Brasil pudiera inspirar la participación del Perú como aliado de la Argentina en una guerra entre el Imperio y la Confederación. Usted comprenderá fácilmente, escribía a Irigoyen el 7 de abril, 1874, "que en el fondo el Brasil debe mirar con recelo esta posible perspectiva, habiendo como hay tendencias y aspiraciones encontradas entre ambos países, especialmente en los asuntos del Paraguay. Por otro lado, como Chile . . . parece que trata de ofrecer su alianza al Imperio, pudiera suceder que llegase un momento en que éste, a impulso de los temores de que he hablado . . . aceptase esa alianza, o cuando menos estrechase sus relaciones con Chile, prestándole el apoyo moral de sus simpatías. Para prevenir esta complicación Riva Agüero propuso que se hiciera constar en la convención de adhesión de la Argentina "que la alianza no se extenderá a las cuestiones que por razones políticas o de territorios puedan suscitarse entre la Confederación y el Imperio."

Lo que Riva Agüero tenía especialmente en mientes eran los intereses del Perú en el Amazonas. "Mucho podríamos sufrir por ese lado para que no tratemos de evitar una alianza entre Chile y el Brasil que en caso de guerra nos sería muy perjudicial." Y esperaba por esta razón que Tejedor no extrañara su proposición, "pues sabe demasiado cuáles son los intereses que tenemos en el Amazonas y . . . la imposibilidad en que nos hallamos de resguardarnos por ese lado."

La proposición causó empero gran desagrado a Tejedor y las negociaciones quedaron casi rotas en la conferencia del 8 de mayo, en que este asunto se trató. El 1°. de junio Tejedor manifestó, sin embargo, a Irigoyen "que estaba pronto a consignar desde ahora en reversales, y como acto previo al pacto final de adhesión, la reserva" propuesta por el Perú.

En esta misma conferencia Tejedor declaró sin embargo que aplazaba el acto de adhesión hasta recibir comunicaciones de los ministros argentinos en Lima y La Paz para saber si se arreglaba o no la cuestión de límites con Bolivia. "Me ha agregado", decía Irigoyen a Riva Agüero, que no veía clara la conducta del señor Baptista . . ." Tejedor volvió a decir a

Irigoyen en esta ocasión que la Argentina no tenía el menor inconveniente para formalizar y perfeccionar la alianza con el Perú. Este nuevo aplazamiento era grave para la suerte de la adhesión argentina, porque el gobierno de Sarmiento, que había aceptado la alianza, llegaba a su fin, y la cuestión iba a depender de lo desconocido. Para esta fecha, Irigoyen no tenía aún poderes para firmar por Bolivia.

Irigoyen pudo ir a Río de Janeiro, en misión de su gobierno, y regresar. En conferencia con el Ministro de Negocios Extranjeros del Brasil (julio 1°.) le contó la historia del pacto del 73 y le explicó sus orígenes y sus fines. Le dió cuenta además de la reserva propuesta por el Perú y aceptada por la Argentina en el protocolo de adhesión de ésta, circunscribiendo la alianza a las cuestiones de límites entre Chile, la Argentina y Bolivia. Irigoyen encontró que el Ministro brasileño conocía el tratado de alianza y estaba al corriente del estado de la negociación, ignorando sólo el punto de la reserva propuesta por el Perú.

A fines de julio, Tejedor no tenía aún noticias de su Ministro en La Paz sobre la cuestión de límites; y en la primera conferencia con Irigoyen, después del regreso de éste, insistió en el aplazamiento. Tejedor temía sufrir una derrota en el Senado si no tenía algo satisfactorio que comunicar de la Legación que había enviado a Bolivia.

A mediados de septiembre 1874 llegó por fin la esperada correspondencia de Bolivia y fué el golpe de muerte de las negociaciones. La cuestión del **uti possidetis**, que era lo que más importaba a Tejedor, había sido ya arreglada en los términos propuestos por Riva Agüero. Baptista comunicaba que el gobierno de Bolivia se conformaba con "el tenor general y con el sentido esencial" de la forma que se había acordado, y procedía a exponerlos con el objeto de precisarlos, "destruyendo así", dice Irigoyen a su gobierno (septiembre 21) "la forma que se dice aceptada y haciendo . . . declaraciones tales que destruyen . . . puede decirse, el acuerdo mismo con que se manifiesta conforme ese Gobierno." Irigoyen agregaba: "Me abstengo . . . de calificar la conducta del señor Ministro

Baptista, mas parece que no se quisiera, de buena fe, llegar a un resultado satisfactorio . . ."

Baptista pedía además una declaración expresa de la subsistencia del artículo 19 del tratado de amistad entre Bolivia y la Argentina, a pesar de que el propio Baptista declaraba que este tratado estaba vigente. Irigoyen calificó de "impertinente" esta exigencia. Para hacer más seguro el fracaso de las negociaciones, no llegó con esta correspondencia de Bolivia el arreglo de la cuestión de límites convenido en La Paz, pero no firmado a tiempo para el correo, "por haber alegado el señor Baptista para demorar el pacto sus muchas ocupaciones." (Nota citada.) Tampoco se había recibido aviso de Bolivia sobre si aceptaba o no la reserva propuesta por el Perú en el protocolo de la adhesión argentina.

Se había perdido el tiempo. El 12 de octubre se efectuaría el cambio de gobierno en la Argentina. Tejedor se ausentaría a fines de septiembre para Río de Janeiro. Irigoyen pedía a su gobierno (septiembre 21) que le permitiera renunciar el cargo de plenipotenciario **ad hoc** de Bolivia, "que acepté por su mandato y no puedo absolutamente continuar ejerciendo en vista del modo como se tratan las negociaciones . . ." Anunciaba su regreso a Lima.

Irigoyen volvió sin embargo a Buenos Aires con instrucciones de reanudar las negociaciones (abril de 1875). En agosto todavía no tenía instrucciones de La Paz, a pesar de que desde septiembre del año anterior había dirigido al gobierno boliviano un extenso memorándum sobre las cuestiones en debate y en abril le había participado su salida de Lima para Buenos Aries.

El nuevo gobierno argentino, presidido por Avellaneda, era, como el de Sarmiento, favorable a la alianza; y el nuevo Ministro del Exterior, don Bernardo Irigoyen, dió explicaciones al Ministro peruano (septiembre 3) de la conducta del Senado en la cuestión de la adhesión de la Argentina y lamentó lo ocurrido entonces. Luego de decirle en esta conferencia que se ocupaba en aquellos momentos de ponerse al corriente de los antecedentes de las negociaciones, le manifestó "que había sido sensible que el Senado argentino no le hubiese

prestado inmediatamente su aprobación, desde que aquel pacto no ofendía a nadie y era por el contrario en beneficio de todos; que en este aplazamiento habían influído muchas causas y entre ellas el estado de los partidos en que se encontraba dividido aquel cuerpo con motivo de la cuestión electoral." Concluyó diciendo al Ministro peruano que esperaba que en el transcurso del mes quedaría terminado el asunto de la adhesión argentina a fin de aprovechar las últimas sesiones del Congreso. (Irigoyen a La Torre, ahora Ministro del Exterior, septiembre 3, 1875).

El Ministro peruano se limitó a responder a estas declaraciones del Ministro argentino que "realmente había sido muy sensible el aplazamiento que acordó entonces el Senado."

La estudiada frialdad del Ministro peruano puso en guardia al Ministro argentino y bastó para que no le volviese a hablar más del asunto.

El secreto era que el gobierno peruano, por razones inexplicables, había cambiado de política y no quería ya la alianza con la Argentina. El Ministro Irigoyen había recibido instrucciones a este efecto desde julio, reiteradas en notas sucesivas.

Pasó el año de 76 sin que el gobierno argentino hiciera nada por revivir la cuestión; pero en agosto de 1877 Tejedor visitó a Irigoyen para manifestarle "el deseo de conocer la disposición en que se encontraría . . . el Presidente de la República y su Gabinete . . . respecto a la política iniciada por su antecesor, sobre la alianza con la República Argentina." (1) En respuesta el Ministro peruano confesó su ignorancia del modo de pensar del nuevo Presidente, General Prado; y sugirió que el gobierno argentino encargara a su Plenipotenciario en Lima de informarse directamente con el nuevo Ministro de Relaciones Exteriores. En nota del 13 de septiembre, éste comunicó a Irigoyen "que el Gobierno del General Prado participa de las mismas ideas del anterior en lo tocante al pacto de 6 de febrero de 1873 . . ."

Murió así el proyecto de adhesión del gobierno argentino al pacto de alianza del 73, malogrado finalmente por el propio gobierno que lo concibió.

(1) Irigoyen a su Gobierno, agosto 6, 1877.

Se ha dicho que la razón del cambio de política del Perú respecto a la alianza argentina, fué la aparición en el mar de uno de los blindados chilenos, el **Cochrane**; pero fuera de que este hecho en sí mismo o por sí solo era lógicamente una razón más para que el Perú deseara y procurara la alianza argentina, las fechas dicen que el Perú continuó interesado en la alianza y trabajó activamente por ella a pesar y después de la aparición del **Cochrane**. Este buque salió de Inglaterra, aun inconcluso, en octubre de 1874. El regreso de Irigoyen a Buenos Aires con la misión de proseguir las negociaciones fué en abril de 1875. Las primeras instrucciones del gobierno peruano para Irigoyen contrarias a esta misión son de julio del mismo año. La retirada del Perú es absolutamente incomprensible, y fué sin duda decisiva de la guerra. Si la alianza con la Argentina se hubiera consumado no habría habido guerra. El Perú cometía así el doble error de permanecer desarmado y de aislarse.

La situación establecida por el tratado del 74 parece que indicaba al Perú y a Bolivia la denuncia del tratado del 73. Si la razón de ser de este tratado había sido el peligro de Chile y este peligro había sido conjurado por el tratado del 74, la razón de ser de la alianza había cesado. Si el tratado del 74 no conjuraba el peligro, su celebración había sido un error, y el peligro era ahora más cierto, porque Chile era ahora más fuerte en el mar. La política de Bolivia es desde este punto de vista inexplicable. La subsistencia del tratado del 73, a pesar del tratado del 74, dice bien claro que ambos gobiernos creían que el peligro seguía en pie. A la luz de las opiniones de Riva Agüero sobre el tratado del 74 en la correspondencia que hemos visto, no hay de esto la menor duda, por lo que hace al Perú. Dado este peligro, más inexplicable es todavía la inacción del Perú ante la superioridad naval adquirida por Chile, su resignación o su indiferencia a una situación de la cual podía salir en cualquier momento una guerra que había previsto, que había sido causa de todos sus desvelos y objeto de todos sus esfuerzos para evitarla y que sería desastrosa para él por la desigualdad en los armamentos navales. Si en lugar de la política de las alianzas, el Perú, en vista de las construcciones navales de Chile desde 1871, hubiera adop-

tado la política de los armamentos, o simultáneamente esta política con la de las alianzas, y se hubiera preparado, no para la agresión sino para la defensa, en el mar y en tierra, no habría habido guerra.

CAUSAS INCIDENTALES DE LA GUERRA

LA DISPUTA DIPLOMATICA DE 1878 ENTRE BOLIVIA Y CHILE

II

Tres años apenas habían transcurrido desde la fecha del canje de las ratificaciones del tratado del 74 (julio 22, 1875), cuando una nueva disputa entre los dos gobiernos produjo instantáneamente la guerra, a pesar de la cláusula de arbitraje en aquel tratado. Era la guerra que el Perú había previsto y había tratado de evitar con una política que condujera a la solución por arbitraje de la cuestión de límites entre Bolivia y Chile.

Puede decirse que esta disputa era una herencia de Melgarejo. El Secretario General y Ministro del Exterior de aquel régimen, Mariano Donato Muñoz, hallándose en Santiago de Chile en misión especial relacionada con la cuestión de límites en 1866, otorgó el 18 de septiembre de este año a dos chilenos, Francisco Puelma y José Santos Ossa, una concesión para la explotación de salitre y borax en cinco leguas cuadradas y continuas en Atacama; y para trabajos agrícolas en otras cuatro leguas cuadradas en la quebrada de San Mateo, con la obligación de construir en la caleta de Chimba un muelle que sería propiedad del Estado. Esta concesión fué hecha con violación de todas las leyes bolivianas sobre la materia. (1)

La Sociedad Exploradora del Desierto de Atacama, nacida de esta concesión por traspaso que de ella hicieron los primitivos concesionarios, obtuvo, esta vez de Melgarejo y en Bolivia, el 25 de septiembre de 1868, el privilegio exclusivo por quince años, de la elaboración y libre explotación del salitre en el

(1) Véase **Documentos Oficiales de Bolivia Relativos a la Cuestión del Pacífico,** arriba citado.

desierto de Atacama; y el privilegio, además, de construir un camino carretero de veinticinco a treinta leguas de extensión, con adjudicación de terrenos a ambos lados del camino, la cual se haría por lotes de una legua cuadrada, perteneciendo uno a la compañía y otro al Estado. La compañía no pagaría derechos de importación y exportación por diez años y podía explotar en las veinticinco o más leguas de terrenos de la concesión a ambos lados del camino que construyera, las sustancias inorgánicas que en ellos hubiera, como salitres, borax, etc. sin gravamen alguno.

"El privilegio era tan extremado", dice un historiador chileno, "las concesiones tan vastas, que el pueblo boliviano protestó . . . enérgicamente contra ellas . . . pero el privilegio exclusivo para cerrar una provincia en cambio de hacer un camino que la misma empresa necesitaba para portear sus caliches, es decir, en cambio de nada . . . ofendía la libertad del trabajo y el progreso de la nación." (1)

Melgarejo ejerció la dictadura sin máscara de legalidad desde el 28 de diciembre de 1864 hasta el 6 de agosto de 1868 en que fué sancionado por una supuesta Asamblea Nacional un llamado Estatuto Provisorio. El 26 de agosto de 1868 esta Asamblea aprobó "los actos de la administración dictatorial", comprendidos en las dos fechas mencionadas. La concesión de la Compañía Exploradora del Desierto de Atacama era del 5 de septiembre y no la alcanzaba de consiguiente la sanción del decreto legislativo del 26 del mismo mes, que se refiere a los actos de la dictadura hasta el 6 de agosto. La concesión del 66, hecha en Chile, podía considerarse comprendida en la sanción legislativa de agosto de 1868, siempre que se admitiera como un acto de "la administración dictatorial" una concesión hecha en el extranjero por un Ministro de la dictadura sin facultades.

Derribado Melgarejo en 1871, la Asamblea Constituyente anuló por un decreto del 14 de agosto del mismo año todos los actos de la dictadura, con máscara de legalidad y sin ella, con la sola excepción de "la cosa juzgada y los actos a los que

(1) Bulnes, o. c. V. I, p. 44, 45.

no puede aplicarse nulidad jurídicamente por los tribunales ordinarios." Una ley del 9 de agosto de la misma Asamblea había declarado ya nulas "todas las ventas, adjudicaciones o enajenaciones de cualquiera clase . . . así como de los terrenos baldíos y de los pertenecientes a las postas, siempre que los interesados no prueben ante los tribunales competentes haber llenado los requisitos exigidos por leyes y decretos anteriores al 28 de diciembre de 1874." El artículo 6°. de esta ley declaraba "nulas todas las donaciones hechas con derroche de los caudales públicos."

El 22 de noviembre de 1872 la Asamblea Constituyente dictó una ley de autorizaciones al Ejecutivo, según la cual (artículo 1°.) "los reclamos de los . . . extranjeros por indemnizaciones provenientes de las concesiones o contratos celebrados con el gobierno", debían ser "entablados ante la Corte Suprema de usticia, la cual conocerá de ellas en juicio contencioso."

Esta ley autorizaba al Ejecutivo (artículo 2°.) "para transar sobre indemnizaciones y otros reclamos pendientes con el Estado . . . por nacionales o extranjeros; y para acordar con las partes interesadas la forma más conveniente en que habrán de llenar sus obligaciones respectivas; defiriéndose estos asuntos, sólo en caso de no avenimiento, a la decisión de la Corte Suprema, con cargo de dar cuenta a la próxima legislatura." Los reclamos que la Corte Suprema encontrara fundados pasarían al gobierno con la designación de la cantidad líquida a que ascendieran. (Artículo 3°.)

La Compañía Explotadora del Desierto de Atacama había pasado a ser, primero, Melbourne, Clark y Cía., y luego, Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. (1)

Hasta esta fecha, esta Compañía carecía de toda base legal

(1) ". . . La que en Bolivia se denomina 'Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta; ¿tiene existencia jurídica en el país? La pregunta puede parecer extraña a los que se han acostumbrado a ver cambiar de piel como a un camaleón a la sociedad de salitres bolivianos, compuesta de ingleses y chilenos. Esa sociedad ha llevado al principio el nombre de dos individuos particulares. . . Francisco Puelma y José Santos Ossa Más tarde se le llamó con un nombre anónimo, 'Compañía Explotadora del Desierto de Atacama'. Después se la bautizó con un nombre colectivo, Milbourne, Clark y Cía. Finalmente se la denomina 'Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta'." Marcial Martínez, o. c., Vol. VII, p. 511.

en Bolivia, no sólo porque las concesiones del 66 y 68 violaban todas las leyes vigentes sobre la materia, sino también por la anulación de todos los actos de la dictadura y las disposiciones de la Asamblea Constituyente que acabamos de ver.

Una resolución ejecutiva del 13 de abril de 1872 redujo a quince leguas cuadradas la concesión de 1868. Inconforme la Compañía con esta decisión, se acogió al artículo 2°. de la ley de autorizaciones que hemos visto y negoció con el Ejecutivo un convenio o transacción, constante de ocho artículos, el 27 de noviembre de 1873. (1) En esta misma fecha, el Ministerio de Hacienda dictó una resolución aceptando, tras una copiosa serie de considerandos, "por vía de transacción y en uso de la autorización que la ley del 22 de noviembre de 1872 confiere al Poder Ejecutivo, "las ocho bases o cláusulas del convenio propuesto por la Compañía", y dejando sin efecto "los actos anteriores que están en oposición con ellas." Esta resolución la firmaron Ballivian, Baptista, Daniel Calvo, Mariano Ballivián y Pantaleón Dalence, es decir, el Presidente de la República y todo el Ministerio. (2)

Sometido a la consideración de la Asamblea Constituyente de 1878 este convenio, la Asamblea dictó sobre él el siguiente decreto el 14 de febrero del mismo año:

> Artículo Unico: Se aprueba la transacción celebrada por el Ejecutivo el 27 de noviembre con el apoderado de la Compañía Anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, a condición de hacer efectivo, como mínimo, un impuesto de diez centavos en quintal de salitres exportados.

Contra esta resolución de la Asamblea la Compañía Salitrera apeló al gobierno de Chile. Para comprender esta acción de la Compañía es necesario saber que en ella tenía Bolivia un enemigo tradicional, que había conspirado en todo tiempo contra la paz y los intereses de la nación. No era la primera vez que la Compañía apelaba al gobierno de Chile contra el gobierno de Bolivia. La compañía era anónima. Era en realidad una compañía de chilenos e ingleses. Ministros del gobier-

(1) Puede verse el texto de este convenio en la obra **Documentos Oficiales de Bolivia** etc., ya citada. También en la **Colección** de Ahumada Moreno.

(2) Puede verse también en las mismas fuentes citadas.

no de Chile y altos personajes de la política se contaban entre los tenedores de sus acciones. En la memoria de la Compañía correspondiente al semestre de enero a junio, 1877, aparece la nónima de sus accionistas y en ella figuran hombres públicos de Chile con cargos oficiales, entre ellos Cornelio Saavedra, Ministro de Guerra, Alejandro Fierro, Ministro de Relaciones Exteriores. Otros nombres chilenos de esta lista, prominentes después en la Guerra del Guano y el Salitre, son: Francisco J. Vergara, José Eugenio Vergara, Antonio Varas, jefe del segundo Gabinete de la guerra; Miguel A. Varas, Julio Zeyers, Ministro de Justicia; Agustín Edwards, Jorge S. Uneus, Máximo del Campo, etc. (1) La mejor autoridad para el conocimiento de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, de su historia, de su carácter, de sus rebeldías, de su ilegalidad, de sus usurpaciones, de sus actividades contra Bolivia, del mal y el peligro que representaba para esta nación, es Marcial Martínez, Ministro de Chile en Washington durante la Guerra del Guano y el Salitre. Lo que este jurista, estadista y publicista chileno, escribió sobre esta Compañía en 1873 (2) ha venido a ser un documento esencial en la historia de la guerra para formar juicio acerca de la intervención diplomática de Chile en favor de esta compañía, origen de la disputa que condujo a la guerra.

"Nos abisma eso de ver", dice este autor chileno, "que una titulada compañía anónima, que tiene por objeto nada menos que explotar a mano salva, sin pagar derechos de exportación, todas las sustancias inorgánicas que forman yacimiento dentro de un rectángulo cuyo costado Sur sea el paralelo 24, con una base de quince leguas y una altura de veinte y cinco a partir de la costa. Por una de esas aberraciones que es imposible comprender y que no por eso comprometen menos los vitales intereses del Estado, se ha tolerado hasta ahora que una supuesta Compañía anónima boliviana se permita darse el nombre de tal, se atreva a elevar representaciones al Gobierno y a terciar en sedicioso antagonismo con la nación, sin haber obtenido en Bolivia la aprobación suprema. Versando el giro

(1) Véase Paz Soldan, o. c., p. 87, 88.
(2) Marcial Martínez, o. c., Vol. VII, p. 511.

de esa original compañía sobre una parte del territorio boliviano, no puede uno, sin creerse transportado a las más remotas épocas de obscurantismo y de ignorancia, comprender cómo se ha tolerado mantener el pié en el país por veinte y cuatro horas, y menos es posible comprender cómo el Gobierno ha permitido que se estampe su nombre, siquiera por incidencia y para infligirle una negativa, en un acto administrativo . . . el Gobierno y el Congreso se encuentran en el imprescindible caso, por razones de decoro y honor nacional, de ni siquiera admitir . . . las representaciones de aquella extraña Compañía, que se ha erigido en potencia en la costa de Bolivia, no se sabe si al amparo de un poder extranjero o de sólo su propia arrogancia . . . la titulada compañía es en Bolivia un verdadero contrabando, un ataque simulado a la soberanía, un osado desafío a lo que el país tiene de más caro y sagrado . . . para desgracia de este país (Bolivia) batido siempre por elementos contrarios, tenía tomado asiento en aquella costa . . . una compañía bastante rica, que había aumentado su fortuna con los jugos del suelo boliviano; y esa compañía, ayudada por tres o cuatro mil personas que ven sus intereses de hoy ligados a ella, es la que vive provocando al Gobierno conflictos administrattivos."

La compañía estaba empeñada en la construcción de un ferrocarril rival del ferrocarril de Mejillones que el Estado construía. No tenía para esta empresa autorización del gobierno, que, por el contrario, varias veces había desaprobado la empresa del ferrocarril de la compañía y ordenado su suspensión. La compañía persistía en ella sin embargo y hacía por todos los medios a su alcance la guerra al ferrocarril que el Estado construía. "Esa obra presenta", dice Marcial Martínez, "el más sorprendente espectáculo, y el único en el mundo, de un camino férreo emprendido sin permiso y aún contra la voluntad de los poderes que ejercen la soberanía de un país . . ."

A principios de abril, el Ministro chileno en La Paz, Pedro Nolasco Videla, conferenció con el Ministro de Hacienda, "a virtud de un reclamo de la Compañía Chilena de Salitres de Antofagasta que me fué comunicado por mi gobierno, con el

encargo expreso de apoyarlo." (1) Como consecuencia de esta entrevista, el gobierno de Bolivia dispuso la suspensión de la disposición del Congreso mientras se estudiaba la cuestión.

En julio, Chile instó por una decisión. En nota del 2 de este mes, Videla decía al Ministro del Exterior que la compañía tenía su domicilio legal en Valparaíso, que se componía "casi en su totalidad de capitalistas chilenos", que estaba bajo el amparo y garantía del tratado del 74, según el cual los derechos de exportación sobre los minerales del grado 23 al 24 no excederían a los que en la fecha del tratado se cobraban y las personas, industrias y capitales chilenos no estarían sujetos a más contribuciones que las que entonces existían; y que, de consiguiente, los diez centavos con que se intentaba gravar a la compañía eran una violación del tratado del 74. Videla expresaba en esta nota la esperanza de que el gobierno de Bolivia se penetrara" de la necesidad ineludible . . . de dictar una medida que deje a salvo los derechos y propiedades de la Compañía . . . vulnerados por la ley del 14 de febrero de 1878." "Si el gobierno de Bolivia desatendía este reclamo . . . poniendo en tela de juicio el tratado de 1874", llevaría de ese modo la cuestión "a un terreno delicado y resbaladizo que uno y otro Gobierno deben evitar."

La compañía, por su lado, agregaba Videla, "atacada en sus derechos por una medida inconsulta, podría . . . verse obligada a suspender . . . sus trabajos dejando millares de trabajadores y operarios en la ociosidad, y entonces sería de temer una sublevación que ni el Gobierno de Chile ni el de Bolivia podrían mirar con indiferencia."

En noviembre, el Ministro del Exterior de Chile dijo a Videla que había recibido informes fidedignos de que el gobierno de Bolivia persistía en establecer el impuesto de los diez centavos. Si los hechos confirman estos informes, agregaba, "ello importará un ataque directo al tratado" del 74. Prosigue aún: "La falta de cumplimiento de este artículo" (el 4°. del tratado) ". . . sobre envolver implícitamente la abrogación de todo el tratado, entrañaría tan serios peligros para la armonía y los intereses de los dos países, que considero inoficioso

(1) Videla al Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, julio 2, 1878.

insinuarlos a V. S." Videla debía leer esta nota al Ministro del Exterior de Bolivia, dejarle copia si fuese conveniente y manifestarle que el gobierno de Chile "no cree por un solo instante que el de Bolivia persista en . . . una contribución . . . contraria" al tratado del 74. Videla debía, en fin, pedir la suspensión definitiva de la disposición del Congreso. "La negativa del Gobierno de Bolivia . . . colocaría al mío en el caso de declarar nulo el tratado de límites . . . y las consecuencias de esta declaración . . . serían de la . . . responsabilidad de la parte que hubiese dejado de dar cumplimiento a lo pactado."

El argumento del gobierno de Bolivia era que el convenio con la compañía era de carácter privado y las condiciones que le servían de base dependían de la voluntad de las partes contratantes hasta que se perfeccionara, "sin que en manera alguna se roce con el derecho público internacional." Negaba que el artículo 4°. del tratado del 74 fuera aplicable al caso. El gobierno había "cedido a la compañía sus propiedades salitreras en una inmensa extensión, nada menos que cincuenta estacas de un área de seiscientos cuarenta mil metros cuadrados cada una, que abrazan todas las salitreras existentes en el Sur, y en compensación a esta liberalidad le ha exigido cuarenta bolivianos anuales por estaca, renunciando a la oferta espontánea de asociarlo con participación de la décima parte de las utilidades líquidas. La Asamblea, que confirmó el poder con reserva de revisar el contrato, no lo acepta en los términos pactados por el Gobierno, sino en la calidad de que la compañía pague diez centavos por quintal que exporte." La transacción quedaría sin efecto si la compañía no aceptaba esta condición; "pero este acto es de derecho privado . . . Si la compañía niega a la Asamblea el derecho de modificar la transacción . . . haga sus reclamaciones o deduzca su acción ante los tribunales que la ley ha establecido para decidir las cuestiones que se susciten entre las partes contratantes y para compeler a la ejecución de lo que la sentencia declare." (1)

El 17 de diciembre el Ministro de Hacienda ordenó al Prefecto del Departamento de Cobija que hiciera efectivo el

(1) El Ministro del Exterior a Videla, diciembre 13, 1878. Puede verse esta correspondencia en la **Colección** de Ahumada Moreno, V. I.

cobro de los diez centavos por quintal de salitre exportado desde la fecha de la promulgación de la ley de la Asamblea.

Videla declaró (diciembre 18) que la ejecución de la órden del Ministro de Hacienda importaría la ruptura del tratado de límites del 74 y destruiría "todas las espectativas de una solución tranquila y conciliadora . . ." El Ministro del Exterior negó esto (diciembre 26) y recordó al Ministro chileno el recurso arbitral estipulado en el tratado del 74. Videla contestó (enero 20, 1879): ". . . para ocurrir en una cuestión cualquiera a ese recurso preciso es que haya perfecta igualdad en la condición de las partes . . . Y esa igualdad no existe . . . puesto que Bolivia ha ordenado la ejecución de hechos que dañan la inteligencia del tratado según la apreciación que de ellas hace mi Gobierno."

Videla había recibido instrucciones de su gobierno con anterioridad a esta nota (enero 3, 1879), y pudo decir al gobierno de Bolivia que el gobierno de Chile estaba dispuesto a "constituir el arbitraje en el caso de no ser posible un avenimiento directo." Pedía que se dieran órdenes inmediatas suspendiendo la ejecución de la ley, medida que consideraba como una consecuencia lógica de la proposición de arbitraje. Pedía además que se le diera conocimiento de la decisión del gobierno de Bolivia antes del 23, porque en ese día debía comunicarla a su gobierno, "que con intenso interés espera el desenlace de esta gravísima cuestión."

El gobierno de Bolivia no contestó esta nota sin embargo hasta el 6 de febrero. A consecuencia, decía la respuesta, "de la protesta que ha hecho la Compañía de Salitres de Antofagasta contra . . . la ley del 14 de febrero . . . mi Gobierno se ha visto obligado a rescindir el contrato que tenía celebrado con dicha Compañía, por las razones expuestas en la resolución que en copia legalizada tengo el honor de adjuntar . . . con cuyo suceso queda suspendida la ejecución de la ley del 14 de febrero y desaparece . . . el motivo de reclamación de U. S. . . . igualmente que el arbitraje propuesto . . ." El gobierno de Bolivia, concluía, "estaría siempre dispuesto a apoyarse en caso necesario en el recurso arbitral del tratado."

La resolución ejecutiva que rescinde el convenio de 1873

con la compañía y declara sin efecto en consecuencia la disposición legislativa de febrero de 1878, está firmada por el Presidente Daza y todos sus Ministros, Martín Lanza, del Exterior; Serapio Reyes Ortíz, de Justicia e Instrucción; Manuel O. Jofré, de Guerra; Eulogio D. Medina, de Hacienda.

La nota de instrucciones a Videla en que figura la proposición de arbitraje es como hemos visto del 3 de enero. El día anterior el gobierno de Chile había ordenado la salida para el puerto boliviano de Antofagasta del blindado **Blanco Encalada.** La misión de este buque de guerra la comunicó el Ministro del Exterior chileno al Cónsul Reyes en Antofagasta también el 3 de enero: "Como la actitud que ha asumido el Gobierno de Bolivia nos hace temer el desarrollo de sucesos desagradables, mi Gobierno ha ordenado la inmediata salida para Antofagasta del blindado **Blanco Encalada . . .** El comandante de esa nave destinada a servir de amparo a las personas e intereses chilenos, lleva encargo de proceder de acuerdo con usted en todos los casos que reclamen su intervención." Y agregaba: "Si . . . el Gobierno de Bolivia persistiera en la violación del tratado de 1874, habría llegado la oportunidad de acudir a nuestras naves para exigir que los derechos de Chile sean . . . respetados."

Antes de contestar la nota de Videla del 20 de enero en que acepta el arbitraje a condición de que sea suspendida la órden de ejecución de la ley, el Ministro Lanza le pidió explicaciones (enero 27) de la presencia del **Blanco Encalada** en Antofagasta, que su gobierno interpretaba, decía, como una amenaza, bajo la cual su gobierno no podía continuar la discusión. Videla explicó que "las naves de la armada chilena hacían periódicamente su estación naval en Antofagasta y Mejillones."

A pesar de la resolución ejecutiva que el Ministro Lanza le comunicó el 6 de febrero, Videla insistió (febrero 8) en una "contestación franca y categórica" sobre la aceptación o no aceptación del arbitraje y la suspensión de la ley de la Asamblea. Fijaba un plazo de cuarentiocho horas para esta respuesta. No habiéndola recibido el 12, pidió sus pasaportes y

declaró que renacían para Chile "los derechos que . . . hacía valer antes del tratado de 1866 sobre el territorio a que ese tratado se refiere."

Videla había informado por telégrafo a su gobierno de la rescisión del contrato. El 11 de febrero, fecha de su despacho con esta nueva, Fierro le ordenó: "Retírese inmediatamente." El mismo día el gobierno de Chile ordenó la ocupación de Antofagasta.

Es obvio que la resolución legislativa que aprobó el convenio o la transacción entre el gobierno y la compañía, a condición del pago de diez centavos por cada quintal de salitre exportado, no establecía con esta condición un impuesto. Fué un error darle este nombre o este carácter. Fué también un error del gobierno de Bolivia considerar como una ley la resolución legislativa aprobatoria del convenio y ordenar su ejecución como tal. Se trataba simplemente de una condición contractual, que aunque posterior a la conclusión del convenio estaba dentro de las facultades legislativas. El convenio no era definitivo sin la sanción de la Asamblea y no podía pretenderse que esta sanción fuera incondicional, de mera fórmula. Cuando la compañía pactó con el gobierno sabía que lo que pactaba dependía en última instancia del poder legislativo. Si la condición que éste estableció no convenía a la compañía, las cosas volverían al estado en que estaban antes de la transacción y la situación de la compañía sería la que resultaba de las leyes de 9 y 14 de agosto del 71, que anularon las concesiones de Melgarejo, como bien lo dice la resolución de rescisión. La compañía quedaba entonces sin situación legal alguna. El rechazo por la compañía de la condición contractual legislativa rescindía de hecho el convenio. Era el caso de volver a tratar o de declarar el gobierno la inexistencia legal de la compañía. Era absurdo tratar de imponer a la compañía la condición de la resolución legislativa como una ley. Si no se hubiera hecho esto y se hubieran reconocido y seguido las consecuencias lógicas y naturales del rechazo por la compañía de la condición de la resolución ejecutiva de aprobación del convenio, no habría habido motivo ni pretexto para la intervención diplomática. Esta intervención llevó consigo desde el

primer momento factores graves de ofuscación y de perturbación, además de la intervención en sí misma, tratándose de una cuestión de carácter privado: el tono francamente de amenaza de la primera nota chilena, reiterado en notas posteriores, y la presencia del blindado chileno en Antofagasta, una forma más tangible de coacción y de amenaza, incompatible con la proposición de arbitraje.

El artículo 2°. de la ley de noviembre de 1872, que hemos visto, autorizando al Ejecutivo para celebrar convenios sobre indemnizaciones y otros reclamos resultantes de la repudiación de los actos de la dictadura de Melgarejo, prescribía el sometimiento de las reclamaciones a la Corte Suprema en caso de no avenimiento. Rescindido el convenio con la compañía de salitres, el caso de no avenimiento surgía y el camino judicial abierto por la ley a la compañía era claro. En lugar de la ruptura y la ocupación de Antofagasta, ¿por qué no pensó el gobierno de Chile en este camino? Ni los recursos legales ni los diplomáticos estaban agotados. El mismo gobierno de Bolivia antes que proponer el arbitraje debió haber propuesto esta solución, que era la solución legal y mantenía el carácter privado de la cuestión. Es verdad que Bolivia sostuvo constantemente que la compañía debía apelar a los tribunales y no a Chile, pero no específicamente bajo el artículo 2°. de la ley de noviembre del 72. Chile sostenía también que el convenio con la compañía era final y no requería sanción legislativa, pero esto mismo, que era insostenible, pudo haber sido resuelto por la Corte Suprema, interpretando dicho artículo 2°. de la ley del 72.

Si los diez centavos eran un impuesto, como sostenía Chile, no podía ser creado sin la sanción legislativa, bajo la Constitución. Si eran un impuesto y este impuesto era ilegal, el recurso ofrecido por la Constitución eran los tribunales. Función de la Corte Suprema, bajo la Constitución, era conocer de las causas contenciosas que resultaren de los contratos y concesiones del Ejecutivo, y de las demandas contenciosas-administrativas a que dieren lugar las resoluciones del gobierno. La Compañía carecía de existencia legal. Se la daba el convenio con el Ejecutivo. No podía estar de consiguiente

dentro del Artículo 4°. del tratado del 74, porque no existía legalmente cuando este tratado se hizo.

El tratado del 74 nada tenía que hacer en el asunto, aunque la Compañía hubiera tenido existencia legal, desde que la Asamblea no había creado un impuesto sino que había dado su aprobación al convenio con la compañía con una condición, la de los diez centavos. Esta condición pudo haber sido parte del convenio entre el Ejecutivo y la compañía y esta es la prueba concluyente de que no se trataba de un impuesto sino de una condición contractual. Si en las negociaciones para el convenio el Ejecutivo hubiera propuesto el pago de diez centavos por cada quintal de salitre exportado y la compañía hubiera rehusado esta proposición, no habría habido arreglo y el Ejecutivo habría podido entonces disolver la compañía, declararla inexistente, sin violación de tratado alguno internacional, porque la compañía carecía de status legal, y su recurso habría sido en este caso la Corte Suprema, conforme a la ley de noviembre del 72.

Coincidiendo con el ultimátum de Videla, había habido un cambio en el Ministerio del Exterior de Bolivia y el nuevo Ministro reprochó a Videla su "irregular intimación hecha con conocimiento pleno del cambio de personal en el Ministerio de Relaciones Exteriores y cuando no podía ocultarse (a Videla) que el Gobierno no se encontraba en situación de prestar atención al referido oficio." Esta nota es del 12 de febrero, la fecha en que Videla pedía sus pasaportes y en que se ordenaba en Santiago la ocupación de Antofagasta, verificada el 14. El nuevo Ministro, Eulogio D. Medina, decía además en esta nota a Videla que en vista de las noticas que tenía el gobierno de preparativos militares de Chile y del embarque en Valparaíso de fuerzas militares destinadas a aumentar la dotación del **Blanco Encalada,** a cuya presencia en Antofagasta daban su verdadera significación estos hechos, cumplía al decoro nacional no continuar las negociaciones mientras el buque de guerra no se retirara de Antofagasta. Esta nota expresaba además el desagrado que había causado al gobierno la exigencia de una contestación categórica en el preventorio término de cuarentiocho horas; recordaba la nota

del Ministro Fierro de 8 de noviembre anterior, por la que "**ex-abrupto** notifica a Bolivia la ruptura del tratado del 74", y declaraba que tal nota era altamente depresiva del decoro y dignidad de Bolivia. Videla devolvió esta comunicación el 13, declarando que no podía contestarla porque a la hora en que la había recibido había ya terminado su misión ante el gobierno de Bolivia. Volvía a pedir sus pasaportes, los cuales le fueron remitidos el 15.

LA MEDIACION DEL PERU Y LAS DECLARACIONES DE GUERRA POR CHILE

"En el suplemento al número 183 de **La Democracia**, periódico de La Paz, que recibí ayer", escribió el Ministro Irigoyen al Ministro del Perú en La Paz, con fecha 2 de enero, 1879, "he leído varias comunicaciones oficiales cambiadas entre el Encargado de Negocios de Chile en Bolivia y el Ministro de Relaciones Exteriores de esa República y aquel mismo funcionario y su Gobierno referentes al cumplimiento de una ley dictada por el Congreso boliviano . . . gravando con diez centavos cada quintal de salitre que se exporte por Antofagasta"; y lo autorizaba "para que en caso de que se presentase algún peligro inminente que amenazase la paz . . . interponga en el acto los buenos oficios del Perú, procurando al mismo tiempo obtener, en una forma amistosa, la suspensión de cualquier acto o medida de ese Gobierno que tendiera a agravar el estado de la cuestión y a hacer difícil una solución pacífica." (1)

El Ministro peruano en Santiago, Paz Soldan y Unánue, recibió iguales instrucciones.

Desde el 3 de enero, Fierro, el Ministro del Exterior de Chile, había comenzado a poner al corriente a Godoy, Ministro en Lima, del curso de la disputa, a fin de que estuviera "en aptitud de apreciar los acontecimientos que se producen, en informar sobre ellos al Gobierno del Perú, en caso necesario y de dar cumplimiento a las instrucciones" que en lo sucesivo se le transmitieran. Cuando Godoy habló sobre el asunto con el

(1) Ahumada Moreno, V. I, p. 112.

Presidente Prado (fines de enero), lo encontró completamente enterado y pudo conocer su complacencia por la disposición del gobierno de Chile a arbitrar la cuestión.

En febrero 4 el gobierno del Perú ordenó a su representante en La Paz que confidencialmente insinuara al gobierno de Bolivia la conveniencia de someter a arbitraje el asunto de la disputa con Chile, y de suspender entretanto "la ejecución de la ley sobre el impuesto del salitre."

Cuando el gobierno de Lima tuvo conocimiento de la rescisión del contrato por el gobierno de Bolivia y la ruptura de las relaciones por Chile, escribió a Quiñones (febrero 12) recomendándole de nuevo que no omitiera "paso alguno amistoso que pueda conducir al restablecimiento de las buenas relaciones entre ambas repúblicas"; y expresando la opinión de que se podía llegar a este fin por el arbitraje o por medio de un país amigo que facilitara un avenimiento.

El 24 de enero, Paz Soldan, ofreció directamente al Presidente Pinto en una conferencia los buenos oficios del Perú. El Presidente Pinto dijo al Ministro peruano que si Bolivia no aceptaba el arbitraje "sería inevitable un conflicto." Y agregó: **"¡Ojalá que el Perú tomara parte, sería lo más justo!"**

Llamado a una conferencia en Valparaíso por el Ministro Fierro el 12 de febrero, Paz Soldan oyó de los labios de aquél la resolución del gobierno de Chile de ocupar a Antofagasta. Paz Soldan ofreció entonces oficialmente los buenos oficios del Perú, expresando la esperanza de que en esta virtud se suspendiera la medida, siquiera por unos días. "El Ministro me contestó que con cualquiera otro país que no fuera Bolivia, se apresuraría a acceder a mis deseos . . . que el Gobierno de esa república se estaba burlando de ellos . . . que Bolivia quería ganar tiempo; que los chilenos del litoral estaban ardiendo por sublevarse, y que por todos estos motivos no había más remedio que proceder a la ocupación."

Paz Soldan comunicó por cable a Irigoyen este resultado y la ocupación del territorio boliviano. "Hasta entonces la actitud de Lima había sido tranquila . . . Pero desde que se recibió el telegrama de Paz Soldan el criterio público se pronunció

inmediata y resueltamente en contra nuestra y el furor no reconoció límites al saberse la ocupación de Antofagasta." (1)

Todas mis reflexiones fueron inútiles, dice Paz Soldan a su gobierno, refiriéndose a la entrevista del 12. "Observé al señor Fierro que, aceptados los buenos oficios del Perú, yo le avisaría al Gobierno por cable; que por el mismo órgano se comunicaría de Lima a La Paz... y que en dos o tres días podríamos saber el efecto... en esa ciudad."

Dos días después, el 14, Paz Soldan informaba a su gobierno: "... el público y la prensa están ebrios de orgullo y satisfacción. **El Mercurio** llama ya 'la primera victoria'... al mero envío de fuerzas a Antofagasta. Si la mente del Gobierno guarda conformidad con los rumores públicos, creo de mi deber llamar la atención de V. S. muy seriamente sobre esta ocupación, harto alarmante en sí misma... Se dice, aún en los buenos círculos, que no se va a la guerra sino a la conquista; que esos dos grados geográficos van a servir para echar toda la población de desecho, con la que la policía no sabe ya qué hacer aquí. Por de contado confían también en que reportarán grandes beneficios estableciendo aduanas e impuestos."

En otra entrevista (febrero 22) el Presidente Pinto preguntó a Paz Soldan: "¿qué había de un pacto secreto entre Bolivia y el Perú?" El Ministro contestó que no sabía nada. Al salir de esta entrevista el Ministro peruano vió un soldado a caballo repartiendo a la muchedumbre hojas impresas. Era, dice, "una ardiente proclama **a los porteños** (Valparaíso) llamándolos a enrolarse en el ejército y designando los cuarteles a que podían dirigirse." "El decir general era", agrega, "que los grandes aprestos militares de todos los días eran para el Perú y no para Bolivia." "Tarapacá, Iquique, el Perú mismo, he aquí la meta que los más formales parecen haberse señalado. Como peruano y como representante, cumplo con el deber de dar la voz de alarma a mi patria. Cualquiera sorpresa, como la sustracción de nuestros buques de la bahía del Callao ahora cuarenta años, por esta misma república... nos tomaría desprevenidos e inermes... Todo Chile piensa hoy en el litoral Norte y

(1) Bulnes, o. c., V. I, p. 125.

más allá ... Por lo bajo se fomentan emigraciones de proletarios a Tarapacá ... a fin de irse preparando allá una base nacional como en Antofagasta. Ya ... dicen los diarios y todo el mundo, con equívoca amenaza, que Iquique y Tarapacá están llenos de chilenos." (1)

El Ministro peruano sabía, además, que el Cónsul chileno en Iquique había remitido a su gobierno una lista de los chilenos vecinos del litoral, lo que había "producido un agradable efecto, haciendo creer que ... esos territorios podrán prestarse a la misma fácil ocupación que Antofagasta."

El gobierno peruano, sabedor del embarque de fuerzas en Caldera con el objeto de ocupar el litoral boliviano hasta el paralelo 23, envió nuevas instrucciones a Paz Soldan (febrero 14) para que persistiera, si las circunstancias se lo permitían, en la gestión de los buenos oficios para una solución pacífica.

El Ministro peruano en La Paz, Quiñones, cumpliendo instrucciones, había ofrecido (febrero 3) los buenos oficios del Perú al gobierno boliviano. Nuevas y especiales instrucciones de Lima hicieron que Quiñones reiterara su ofrecimiento el 13 de febrero. A iniciativa del Ministro peruano, el del Exterior de Bolivia, Doria Medina, convino el 19 en celebrar una conferencia el 22 para acordar los medios de hacer efectiva la mediación. La ocupación de Antofagasta el 14 y la partida de Videla, ocasionaron el abandono de esta conferencia. El 27 de febrero, sin embargo, Doria Medina declaró que su gobierno aceptaba y había estado siempre dispuesto a aceptar los buenos oficios del Perú; y el 5 de marzo los dos Ministros firmaron un protocolo por el cual Bolivia aceptaba la mediación del Perú sobre estas bases: "que se retraigan las cosas al estado en que se encontraban antes del 8 de noviembre del año pasado, fecha de la nota conminatoria del ... Ministro de Relaciones Exteriores de Chile; desocupación del territorio boliviano por las fuerzas de Chile; satisfacción por las ofensas inferidas a Bolivia y reparación por los daños causados por parte de Chile; suspensión de los efectos de la ley del 14 de febrero de 1875."

(1) Paz Soldan a Irigoyen, febrero 25, 1879.

El 21 de febrero el Presidente Pinto escribía a Godoy en Lima que al Perú le correspondía en el conflicto "una misión elevada y noble", "propendiendo a una solución que restablezca las buenas relaciones con Bolivia." "... no nos hemos apoderado del litoral como filibusteros", proseguía, "... creo que una vez establecidos en el litoral, nos será imposible abandonarlo ... la cesión que de ese territorio hicimos a Bolivia, nunca fué aprobada por la opinión de este país." Y concluía declarando que "la única solución posible sería un arreglo por el que nosotros quedásemos dueños de ese territorio en compensación de alguna suma de dinero." (1)

"Con referencia a la ocupación del territorio de la costa boliviana por las fuerzas chilenas", escribió a su gobierno el Ministro de los Estados Unidos en Lima, "todos los informes establecen el hecho de una evidente determinación de los chilenos de permanecer, pues han establecido gobierno civil y militar en debida forma en todos los puntos ocupados." (2)

En vista de la inutilidad de sus esfuerzos hasta entonces por una solución pacífica del conflicto, el gobierno del Perú resolvió enviar a Chile un Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en misión especial y confirió este cargo a don José Antonio Lavalle, (3) quien partió de Lima para Santiago el 23 de febrero.

En caso de que la mediación del Perú fuera aceptada, Lavalle debía proponer al gobierno de Chile, según sus instrucciones, "el restablecimiento de los hechos al estado en que se encontraban antes de los últimos acontecimientos ... y consiguiente sometimiento de estas diferencias al arbitraje que ambos gobiernos tuviesen a bien constituir." (4)

Esto implicaba la desocupación del litoral boliviano, base de la aceptación de la mediación del Perú. Toda negativa a este respecto, decían las intrucciones, "tendría la muy clara significación de no hallarse dispuesto" (el gobierno de Chile) "a

(1) Bulnes, o. c., V. I, p. 127.
(2) Gibbs a Evarts, marzo 5, 1879.
(3) "... Por telegramas privados recibidos se cree que esta misión será inútil ..." Gibbs a Evarts, Secretario de Estado, marzo 5, 1879.
(4) Ahumada Moreno, V. III, p. 3.

entrar en el camino de la equidad y prudencia y haría enteramente inútil todo acto oficioso posterior de parte del Perú."

Lavalle debía sin embargo permanecer en Santiago, esperando las instrucciones que se le comunicaran, cualquiera que fuera el resultado de su misión.

La noche del mismo día de su llegada a Santiago, visitó a Lavalle el señor Santa María, personaje político e íntimo amigo personal del Presidente Pinto, de quien fué sucesor. Lavalle y Santa María eran antiguos amigos. En la conversación, éste le anunció que el gobierno le exigiría "una explicación categórica y terminante" sobre el tratado secreto, y que de esta explicación dependía la continuación o la ruptura de toda negociación.

Lavalle fué recibido oficialmente el 7 de marzo. El día 11 conferenció por primera vez con el Presidente Pinto y el mismo día con Fierro, Ministro de Relaciones Exteriores. Lavalle propuso a Pinto en esta conferencia la desocupación del litoral boliviano y el sometimiento a arbitraje del derecho de propiedad y dominio del territorio bajo el **uti possidetis** de 1910. Entretanto se crearía en el territorio un régimen administrativo municipal bajo el protectorado de los tres países, Bolivia, el Perú y Chile. Las rentas fiscales, deducidos los gastos públicos, se distribuirían entre Bolivia y Chile. Esta última estipulación fué luego substituida por la del depósito del sobrante de las rentas fiscales en poder del árbitro. El Presidente Pinto propuso en cambio a Lavalle en esta conferencia la solución que él juzgaba, como hemos visto, como la única posible; y sugirió que Bolivia podría entenderse con Chile por medio del Perú, sin necesidad de arbitraje, arreglando el asunto sobre la base de equitativas indemnizaciones. (1)

Lavalle preguntó a Pinto al despedirse si podía telegrafiar a Lima "indicando que las negociaciones tenían un aspecto satisfactorio." El Presidente temió que un despacho en tales términos hiciera concebir más esperanzas de arreglo de las que en realidad había y opinó que Lavalle comunicara simplemente que había encontrado la mejor voluntad para un arreglo pacífico.

(1) Lavalle a Irigoyen, marzo 13, 1879.

"Pasé luego" (de la conferencia con Pinto), refiere Lavalle a su gobierno, "al despacho del señor Fierro, y mi conferencia con él . . . fué . . . una segunda edición de la que había tenido con S. E. Al levantarme me dijo el señor Fierro que le permitiese preguntarme qué había del tratado secreto de alianza entre el Perú y Bolivia."

Lavalle contestó que él "había sido Presidente de la Comisión Diplomática del 76 y 78, y que en ellas no se había visto tal tratado; pero que oyendo hablar tanto en Chile acerca de él había pedido informes a Lima sobre el particular." El tratado había sido ratificado por el Congreso del Perú el 22 de abril de 1873.

Lavalle conocía el tratado secreto. Tenía una copia en su poder. Se la había dado el Ministro de Relaciones Exteriores antes de su salida para Santiago. En sus instrucciones escritas no hay sin embargo mención alguna del tratado secreto. Lavalle había pedido en realidad instrucciones a este respecto el 7 de marzo. Esta nota suya se cruzó con una de Irigoyen con instrucciones acerca del tratado. Debía "manifestar verbalmente", caso de ser interrogado, "que en realidad existe el tratado, pero que, como sabe V. S. es la condición esencial de nuestra mediación, el Perú no se vería ya obligado a su cumplimiento; y estaría, por el contrario, en aptitud de facilitar los medios conducentes a un arreglo decoroso y equitativo entre Chile y Bolivia." Debía tratar de convencer al gobierno de Chile de la elevación de miras y sentimientos que inspiraron al Perú y ponerlo "en la necesidad de aceptar la justicia y la paz o declararse por una lucha temeraria que nada . . . justificaría . . ." Lavalle no había recibido estas instrucciones cuando tuvo su primera conferencia con Fierro. Advertido por Santa María, como hemos visto, de las consecuencias fatales para su misión de una declaración afirmativa suya de la existencia del tratado, habría sido insensato que malograra su misión al iniciarla haciendo tal declaración, sobre todo cuando no tenía instrucciones.

Por esta misma razón, y convencido de que toda explicación cuanto al carácter y fines defensivos del tratado sería inútil, porque el gobierno de Chile declararía la guerra al Perú tan

pronto como se le diera conocimiento oficial de la existencia del tratado, Lavalle no hizo uso de sus instrucciones sobre este punto sino cuando ya no fué posible aplazar por más tiempo el cumplimiento de la promesa que había hecho al Ministro Fierro de comunicarle la respuesta de su gobierno acerca de la existencia del tratado, persistiendo entretanto en sus esfuerzos por una solución pacífica.

Cuando Lavalle cumplió sus instrucciones a este respecto, ya toda esperanza de paz se había desvanecido, porque no había arreglo posible de la cuestión entre Bolivia y Chile sobre la base propuesta por Pinto de la enajenación del territorio, porque Chile no desocuparía el territorio ni aceptaría otra base de arreglo, porque el Perú no ofrecería su mediación para un arreglo sobre una base semejante, porque el Perú se negaba a la demanda de Chile de una declaración incondicional de neutralidad en el conflicto con Bolivia.

El mismo día de su primera conferencia con Lavalle, Fierro escribió a Godoy en Lima informándolo de las proposiciones del Enviado Especial peruano y de que todos los miembros del gobierno habían estado de acuerdo en rechazarlas. Concluía ordenándole que pidiera al gobierno del Perú "una declaración oficial que disipe toda duda y que nos permita conocer si existen los elementos adversos con que habremos de luchar en la presente contienda con Bolivia." (1)

Godoy había escrito a Fierro el día anterior, 12 de marzo: "... nos interesa sobremanera precipitar la solución, obligando al Perú a que se pronuncie ... antes de que complete la organización de sus elementos bélicos ..." Y Fierro había dicho a Godoy en su nota del 11 de marzo: "... esta situación no puede prolongarse sin positivas desventajas para nosotros. Merced a estos recursos dilatorios" (las gestiones de paz) "el Perú logrará ... reforzar sus elementos bélicos y colocarse en mejor situación que la actual."

La situación del Perú la había descrito el mismo Presidente Pinto en una carta a Saavedra, Ministro de Guerra, el 6 de febrero, es decir, ocho días antes de la ocupación de Antofa-

(1) Ahumada Moreno, V. I, p. 82, 83.

gasta: "Creo muy difícil que el Perú tome cartas en nuestra contienda con Bolivia. No está el Perú para pensar en socorrer al vecino. Su situación política muy precaria, sus finanzas en peor estado que las nuestras." (1) El Perú estaba, además, completamente desarmado.

Si esta no hubiera sido la situación del Perú, Antofagasta no habría sido ocupada y no habría habido guerra.

Cuando Fierro y Lavalle conferenciaron el 11 de marzo, ya Fierro tenía un telegrama de Godoy del 9 en que decía: "Creo misión Lavalle trata ganar tiempo. Si no logra avenimiento guerra inevitable." Y en nota del 12: "...Al Perú le conviene aplazar el momento de tomar una resolución, porque ella tendrá que ser por la intervención armada, a menos que Chile consienta en abandonar el litoral recuperado..."

El 14, Fierro ordenó a Godoy por telégrafo: "Pida neutralidad inmediata. Avise." Godoy pidió ratificación de esta órden y por esta razón la nota que dirigió al gobierno del Perú en su cumplimiento es del 17 de marzo.

Con esta misma fecha del 14, el Ministro de Bolivia en Lima, Zoilo Flores, comunicó al Cuerpo Diplomático que "su país aceptaba la guerra a que lo lanzaba Chile." (2)

Esto se interpretó en Santiago como una declaración de guerra, no obstante que Godoy telegrafió el mismo día: "Objeto circular Ministro boliviano evitar salida nuevos buques para Chile." El 21 de marzo, Chile ocupó los puertos bolivianos de Cobija y Tocopilla y todo el litoral boliviano hasta Loa, límite con el Perú. Antofagasta, Mejillones y Caracoles habían sido ocupados del 14 al 16 de febrero.

El día anterior a la fecha de su circular al Cuerpo Diplomático, el Ministro Flores había pedido por cable a Washington la mediación del gobierno de los Estados Unidos en el conflicto con Chile. El Perú, por su lado, había hecho lo mismo, en una comunicación enviada el 13 por correo a Panamá para ser de allí transmitida por cable a Washington, según informes del propio Godoy a Fierro.

El 18 de marzo, en conversación con Lavalle, Santa María

(1) Bulnes, o. c., V. I, p. 135.
(2) Gibbs a Evarts, marzo 14, 1879.

insistió en la solución del conflicto por la enajenación del territorio a Chile. Lavalle sugirió entonces que, no teniendo él instrucciones para tratar sobre esta base, enviara Chile un agente especial a Lima, que podría ser el mismo Santa María, "y que allí, alrededor de una mesa, en amistosa plática entre el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, el de Bolivia ... en Lima y el que Chile enviase ... se llegaría más fácilmente a un arreglo ..."

De esto hablaron Lavalle y Fierro en su segunda conferencia el día siguiente, marzo 19. "... me expuso respecto a desocupación del litoral lo mismo que ... Santa María me había dicho, insistiendo mucho en el deseo ... de conservar las mejores y más cordiales relaciones con el Perú, yendo hasta decirme que jamás Chile declararía la guerra al Perú y que se limitaría a resistir si era agredido, considerando esa la más dolorosa de las necesidades a que podía verse expuesto." Fierro propuso en esta entrevista "un arreglo directo con Bolivia por intermedio y mediación del Perú, un arbitraje etc. y como un medio de llevarlo a cabo el que yo había propuesto al mismo ... Santa María." Aún convinieron en la forma que debían adoptar para terminar las negociaciones, que serían transferidas a Lima. (1)

Cuando Fierro conferenciaba con Lavalle el 19, sabía por telegrama de Godoy el 17 que en esta fecha Godoy pedía al gobierno del Perú la declaración inmediata de neutralidad que se le había ordenado demandara el 14. A esta demanda contestó el Perú, el 21, que se enviaban instrucciones a Lavalle sobre el punto. Aun sin instrucciones, Lavalle dijo a Pinto en una conferencia el 21 que el Perú no podía ser neutral en una guerra entre Chile y Bolivia y que el Perú no podría hacer nunca una declaración de neutralidad; que el Perú podría declararse neutral **sub conditione,** es decir, que Chile aceptase bases de mediación, las que el Perú pasaría a Bolivia si las encontraba aceptables. Pinto le propuso: "el **statu quo** sin derivar de ello otros derechos para lo futuro; el retrotraimiento de la cuestión al punto en que se hallaba en 1866; el sometimiento a un arbitraje de la decisión del dominio real." Sería condición

(1) Lavalle a Irigoyen, marzo 20, 1879.

previa para un arreglo sobre estas bases la declaración de neutralidad del Perú. Lavalle prometió comunicar por telégrafo a su gobierno esta entrevista, y pidió al Presidente que él mismo le enviara el borrador del telegrama que debía dirigir a Lima esa misma noche. El Presidente accedió, pero no envió el borrador.

En otra entrevista con Pinto el 25, éste volvió a la cuestión de la neutralidad y dijo francamente a Lavalle que "los marinos y hombres de guerra de Chile creían el momento propicio para acometer al Perú por considerarse hoy más fuerte Chile y era muy grave la responsabilidad en que él incurría si . . . aplazara la decisión del asunto." Urgía por esto a Lavalle a que pidiera por telégrafo una declaración de neutralidad absoluta. (1) Lavalle le dijo a su vez francamente que la mediación del Perú obedecía al deseo de evitar la necesidad de ser beligerante, convencido como estaba de la imposibilidad de ser neutral; y que si de la negativa del Perú dependía el rompimiento, podía considerarse como consumado.

Arguyendo todavía por la neutralidad del Perú, el Presidente dijo a Lavalle que si Bolivia hacía la guerra al Perú por la declaración de neutralidad de éste, el Perú podía contar "con la alianza de Chile y con un ejército chileno que se pondría a las órdenes del Perú." (2) Como Lavalle observase que este caso era remoto y que si llegaba no creía que sería necesario el auxilio de Chile, el Presidente repuso que no era tan remoto como el Ministro peruano creía, pues "si la guerra estallaba entre Chile y el Perú no sería extraño que acabase en una guerra entre el Perú y Bolivia aliada a Chile, pues hoy mismo Chile podría hacer la paz con Bolivia con detrimiento del Perú." (3)

El Presidente Pinto pidió a Lavalle en esta entrevista que dirigiera a su gobierno un telegrama sobre la neutralidad cuyo borrador le entregó. Lavalle se negó y le propuso una declaración de neutralidad por el Perú si "se le asegurase siquiera que esa declaración tendría algunos efectos tendentes a procu-

(1) Lavalle a Irigoyen, marzo 25, 1879.
(2) Nota citada.
(3) Nota citada.

rar la paz entre Chile y Bolivia, como la sanción de una tregua y la apertura de negociaciones." El único medio que tenía Chile, le dijo, de desligar al Perú de Bolivia, era aceptar términos que pudiera él ofrecer a Bolivia sin detrimento de su dignidad. Si Bolivia rehusaba esos términos, el Perú la abandonaría a su propia suerte. Pinto contestó que toda condición tendría carácter conminatorio y sería inaceptable a la dignidad de Chile. Y Lavalle comentaba en la citada nota a su gobierno: "... esto es simplemente burlesco; si Chile nada ofrece, si Chile nada propone, ¿en qué ejercerá su gobierno su seriedad, su buena fe, ni su satisfacción?"

En la visita que Santa María le hizo el 20 de marzo, Lavalle le dijo "que en el Perú se temía que la cuestión de límites con Bolivia fuese una cuestión de salitres y nada más; que de Mejillones se pretendía hacer una especie de Gibraltar que daría a Chile el dominio del Pacífico; que los argumentos de nacionalidad de pobladores y capitales, que se adelantaban como argumentos para poseer a Antofagasta y Mejillones, podían aplicarse a Iquique; y ... que en el Perú no se olvidaba la toma de la escuadra de la confederación en plena paz, mediante una desleal sorpresa ..."

El 31 de marzo Lavalle dió a Fierro las explicaciones que le había ofrecido en su primera conferencia sobre el tratado secreto. Leyó el tratado al Ministro y le permitió que tomara todas las notas que quiso. Como una estipulación del tratado imponía su reserva, no era posible darle copia textual y oficial; pero las notas que tomó el Ministro chileno y que fueron incluídas en el mensaje del 2 de abril pidiendo al Senado autorización para declarar la guerra al Perú, muestran que Fierro obtuvo un conocimiento exacto y completo del tratado, además de las explicaciones con que Lavalle acompañó su lectura.

Tres días antes de esta entrevista, el 28 de marzo, el Ministro Fierro había dicho por telégrafo al Ministro de Guerra en Antofagasta: "Tenga lista la escuadra."

Lavalle tuvo noticia de este despacho y previendo que el plan era un ataque a Iquique, previno a su gobierno por telégrafo.

El mismo día 28 de marzo el Consejo de Estado había

aprobado en sesión secreta un mensaje del Ejecutivo pidiendo autorización al Congreso para declarar la guerra al Perú y a Bolivia.

El 25 Fierro había ordenado a Godoy: "Pida manifestación pacto secreto, inquiera si . . . el Gobierno se resuelve a abrogarlo inmediatamente y dar explicaciones satisfactorias."

El 27 Godoy comunicó el resultado negativo de estas demandas.

El 28 Fierro ordenó a Godoy que pidiera sus pasaportes y pasara nota declarando que el gobierno del Perú había asumido el carácter de beligerante desde que se había negado a la neutralidad por tener un tratado de alianza con Bolivia.

Esta narración establece el hecho histórico de que la guerra fué decretada por el gobierno de Chile antes de tener conocimiento oficial de los términos textuales y del espíritu del tratado de alianza entre Bolivia y el Perú; y prueba que la causa de la guerra con el Perú no fué el tratado secreto sino la negativa del Perú a declarar la neutralidad incondicional en el conflicto con Bolivia y la irrevocable determinación del gobierno de Chile a decidir por la guerra la cuestión territorial con Bolivia y lanzarse en un camino de conquistas, aprovechando un momento en que ni Bolivia ni el Perú estaban preparados para la guerra.

El Senado autorizó por unanimidad, en sesión secreta, el 2 de abril, al Presidente de la República, para declarar la guerra al Perú. El mensaje del Ejecutivo pidiendo esta autorización es del 20 de marzo, (1) fecha en que aún no tenía noticia oficial de la existencia del tratado secreto. Esta noticia la tuvo primero de Godoy, quien a su vez la tuvo del Presidente Prado, en una entrevista precisamente el 20, de la cual Godoy dió cuenta a su gobierno el 22.

El 5 de abril se hizo por el gobierno de Chile la declaración formal de guerra a Bolivia y al Perú, en decretos separados pero idénticos.

El 6 de abril el Presidente del Perú declaró por un decreto que había llegado el **casus foederis** conforme al tratado de 1873 con Bolivia.

(1) Véase en Ahumada Moreno, V. I, p. 549.

LA GUERRA NAVAL

HISTORIA DE LA GUERRA NAVAL EN LA GUERRA DEL GUANO Y EL SALITRE O GUERRA DEL PACIFICO ENTRE CHILE, BOLIVIA Y EL PERU

CAPITULO UNO

EL MILAGRO DE LA GUERRA

Las operaciones militares dependían de las operaciones navales. La guerra tendría dos etapas y dos fases: la guerra marítima y la guerra terrestre. La primera decisión de la guerra sería en el mar, pero en el orden natural de las cosas no había ni podía haber duda alguna cuanto a esta decisión. La guerra marítima estaba de antemano decidida contra el Perú, y habría sido así aun en la hipótesis de que sus buques hubieran estado en condiciones de campaña y de combate cuando Chile le declaró la guerra, porque la superioridad de la escuadra chilena sobre la peruana era abrumadora y el grado de desigualdad entre ambas no permitía al Perú esperanza alguna de victoria. Por honor nacional y por imperiosa necesidad de defensa propia, el Peru aceptaría la guerra y la sostendría hasta donde las circunstancias y sus recursos y los errores del enemigo y el veleidoso azar lo hicieran posible, pero sin que pudiera hacerse ilusión alguna respecto a su desenlace. La victoria en el mar sería de Chile, porque Chile estaba preparado para la guerra en el mar y el Perú no lo estaba en absoluto y aun puede decirse que en realidad no tenía escuadra, porque ninguno de sus buques estaba siquiera en aptitud de salir al mar cuando estalló la guerra.

La consecuencia inmediata de su vencimiento en el mar sería para el Perú la invasión de su territorio; pero como tam-

poco estaba preparado para la guerra terrestre, la decisión aquí, aunque menos cierta que en el mar, estaba también naturalmente indicada en contra suya. Destruida su defensa en el mar, su territorio quedaría abierto y a merced del enemigo, que podría escoger a voluntad la hora y el punto o los puntos de la invasión, y aun verificarla sin riesgo ni peligro. Es claro que si no hubiera sido ésta la situación del Perú, naval y militar; si no hubiera estado enteramente desapercibido y sin preparación alguna en absoluto para la guerra, Chile jamás le habría declarado la guerra. Puede decirse lo mismo de Bolivia, aliada del Perú, totalmente desprevenida para la guerra como el Perú. Su contigüidad con Chile y sus puertos desarmados y abiertos la exponían a una invasión instantánea de su territorio. Bolivia no era factor en el mar, aunque poseía una extensa costa marítima. Por esta razón Bolivia no figura en la historia de la guerra naval.

El hecho histórico es que Chile, aunque preparado para la guerra naval, no contaba en realidad con ella. No contaba tampoco con la guerra terrestre, porque sabía que la acción de su escuadra la haría innecesaria, aunque cuando declaró la guerra a Bolivia y al Perú, tenía un ejército listo para invadir y ocupar sin mayor esfuerzo la parte del territorio peruano señalada en sus planes de conquista: la región salitrera de Tarapacá. Ocupada militarmente Antofagasta, aun antes de la declaración de guerra a Bolivia, allí concentró el ejército destinado a la invasión de la región salitrera del Perú. A mediados de marzo ya había en Antofagasta, ocupada el 14 de febrero anterior, dos mil hombres de línea, fuera de cuatro cuerpos de guardias nacionales. (1) Al comenzar abril, había ya, según Bulnes (2), 5,000 hombres; pero, según el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, en sus declaraciones en la sesión secreta del Senado, el 2 de abril . . . , "las fuerzas del litoral se habían aumentado considerablemente con el transporte de muchos chilenos que residían en la costa del Perú y . . . el número total no bajaría de 6,000 plazas." El Ministro

(1) Bulnes, **Guerra del Pacífico**, V. I. p. 171.
(2) Ibid. p. 222.

hizo saber, en esta ocasión, al Senado que "el señor Saavedra había dicho a su llegada (a Antofagasta) que todo estaba preparado para un ataque."

Con este ejército y la escuadra, no teniendo el Perú en el momento ni escuadra ni ejército, el plan de Chile era obvio. La escuadra iría al Callao, donde destruiría impunemente los buques peruanos que se encontraban con sus quillas al aire, sufriendo reparaciones, en pleno proceso de composición, mientras el ejército concentrado en Antofagasta desembarcaría en Tarapacá, la región del salitre, "señalada desde el principio como el objetivo . . . de la guerra." (3) Sin escuadra el Perú, bloqueado su puerto del Callao, ocupado Tarapacá, dominada toda la costa peruana por la escuadra chilena, el Perú tendría que firmar, sin combatir, los términos de paz que Chile le impusiera. Bolivia, por consiguiente, también. Y los planes de conquista de Chile habrían sido así realizados de un modo incruento, sin guerra, por un súbito, único y decisivo golpe de mano. (4) Tal era el plan de Chile. Tal era su expectación cuando declaró la guerra, el 5 de abril de 1879, y anteriormente, cuando solicitó del Congreso autorización para declararla,, y aun antes, cuando ocupó todo el litoral boliviano en el curso de la mediación diplomática del Perú y se negó al arbitraje y a toda proposición de arreglo decoroso y pacífico en las negociaciones con Lavalle en la misión de paz que éste llevó a Santiago en marzo y abril. "El plan del Ministerio", según el historiador chileno Bulnes, (5) se componía, dice, de dos partes: "Atacar los buques peruanos sorpresivamente o a lo menos encerrarlos en sus fondeaderos, e inmediatamente después lanzar una división de 4 a 5,000 soldados sobre Iquique . . ."

(3) Vicuña Mackenna, **Historia de la Campaña de Tarapacá**, V. I. p. 759.

(4) "De modo que . . . pudo haberse dado un golpe de mano sobre Iquique . . . embarcando 1,500 hombres en la escuadra para haber ejecutado en la caleta de Cabancha un desembarco bajo la protección de los formidables cañones de la escuadra. Una vez dominado el Alto del Molle, Iquique caía en nuestras manos. Y tan de relieve presentábase este plan que el asesor de la escuadra, señor Sotomayor, escribió, desde Iquiqque, dos o tres días después de comenzado el bloqueo, al coronel su hermano, que en concepto suyo aquella operación habría sido fácil." Ibid., p. 764.

(5) o. c. p. 191-92.

Sin conocer este plan, y veintiocho años antes que Bulnes escribiera, Paz Soldán, historiador peruano, había visto el peligro que amenazaba al Perú, en sus dos extremidades vitales: el Callao e Iquique. "Si en abril de 1879,—dice—, se hubieran presentado en Iquique los 4,850 hombres que Chile tenía expeditos en Antofagasta y Valparaiso, a la vez que en el Callao los blindados "Cochrane" y "Blanco Encalada" con los demás buques, de seguro que se habrían apoderado de Iquique, batiendo la pequeña fuerza que allí existía, y de la escuadra peruana surta en el Callao. (6)

Un diario chileno de la época, "La Patria," de Valparaiso, describe esta misma situación en sus números de julio 19 y agosto 4. "No babía"—dice—"un solo cañón en toda la costa; Iquique tenía una débil guarnición incapaz de resistir a un ejército de cuatro o cinco mil hombres; todas las circunstancias se presentaban favorables para atacar y tomar de sorpresa el rico y vecino departamento de Tarapacá. Nuestra escuadra, en todo tiempo superior a la enemiga, lo era entonces más todavía, porque la escuadrilla peruana se encontraba reparándose; y bien sabido es que no pudo salir hasta mediados de mayo. Un desembarco era, pues, una empresa sencilla y el mantenimiento en el territorio enemigo también lo era. Además del ejército que hubiera operado, veinte mil chilenos valientes y robustos habrían ido a engrosar sus filas. Más o menos la ocupación de Iquique en los primeros días de abril habría sido una repetición de la de Antofagasta." (7)

"La inferioridad de la escuadra peruana" dice Vicuña Mackenna, "aun considerándola en estado de hacerse desde luego al mar, era tan evidente como una simple demostración matemática." (8) El 14 de febrero, día de la ocupación de Antofagasta, Chile tenía "en pie de guerra", según declaración del Ministro de Relaciones Exteriores, en el Senado, el 2 de abril, "los dos blindados y dos de las corbetas, lo que impor-

(6) Paz Soldán, **Guerra de Chile contra Perú y Bolivia**, p. 110.
(7) Ibid. p. 111.
(8) **Historia de la Campaña de Tarapacá**, V. I, p. 644.

taba una superioridad evidente sobre el Perú, cuya escuadra no podía en aquella época movilizarse." (9)

Caivano, que es, como Paz Soldán, contemporáneo de la guerra, tuvo asimismo la visión de la situación, que era evidente para todo el mundo. Este historiador dice que bloqueado el Callao, para lo cual habrían bastado los dos acorazados chilenos, Chile habría colocado al Perú "en la imposibilidad de defender a Tarapacá y su extensísima costa que habría podido ocupar con toda comodidad cuándo y cómo hubiera querido." El Perú no habría podido en este caso movilizar sus fuerzas y Chile habría "quedado sin contraste alguno dueño desde el primer momento de toda la extensa costa peruana hasta el Callao." (1)

Barros Arana, reconocido como el historiador oficial chileno de la guerra, y también contemporáneo como Vicuña Mackenna, dice que Chile habría podido emprender operaciones contra Iquique "con las mayores probabilidades de éxito". En su opinión, "desembarcando (Chile) sus tropas en Iquique y enviando su escuadra a destruir la del Perú, que se encontraba entonces en el Callao, habría desde el primer mes obtenido los resultados que no obtuvo más tarde sino al precio de enormes sacrificios." Parece, agrega, "que fué este el primer plan del gobierno chileno." (11)

II

Este plan de un ataque simultáneo a los dos extremos vitales del Perú al estallar la guerra, en el cual se había fundado toda la política del gobierno chileno desde que comenzó la disputa

(9) "... La escuadra chilena había estado lista desde el mes de noviembre anterior con motivo del conflicto argentino, y gracias a estas circunstancias nuestras dos fragatas acorazadas se habían dirigido de Lota a Caldera y Antofagasta casi sin tocar por artículos de repuesto en Valparaiso. La "O'Higgins" había podido dirigirse asimismo al Norte el 8 de febrero conduciendo tropas: la **Chacabuco** terminado su viaje de exploración en los canales magallánicos, regresaba a Lota... el 26 de febrero, y la **Magallanes**, lista siempre para todo servicio, estaba en Valparaiso, llamada de Punta-Arenas, el 9 de marzo." Vicuña Mackenna, **Episodios Marítimos**, p. 179.

(10) Tomás Caivano, **Historia de la Guerra de América**, p. 211-12.

(11) Diego Barros Arana, **Histoire de la Guerre du Pacifique**, p. 65.

con Bolivia, (12) por la condición del pago de diez centavos sobre la exportación de cada quintal de salitre por la Compañía Salitrera de Antofagasta, hasta la ocupación de este puerto boliviano y la declaración de guerra a Bolivia y al Perú, no se realizó como se había concebido y madurado, porque el Contraalmirante Williams Rebolledo, jefe de la escuadra chilena, lo desaprobó y se negó a ejecutarlo, sin discutirlo siquiera con su gobierno ni con los oficiales de alta graduación de la escuadra. El Contraalmirante substituyó, de propia deliberación, obrando como un soberano absoluto, sin consultarlo con su gobierno ni con nadie, "el plan del Ministerio" (el ataque al Callao y el desembarque en Tarapacá), por el bloqueo de Iquique, que estableció el 5 de abril, el mismo día de la declaración de guerra. A este error inicial del jefe de la escuadra chilena debió el Perú, no precisamente su salvación, pues no podía salvarse, no había medio de que se salvara, de una agresión premeditada y fundada justamente en el hecho de que el Perú carecía en absoluto de toda resistencia organizada, sino la oportunidad de combatir y de caer combatiendo. Para los efectos de los designios de conquista de Chile, no se concibe, sin embargo, cómo habría podido ese país obtener del Perú, sin que hubiera habido efectivamente guerra, lo que le privaba hasta del pretexto de una indemnización, la cesión del territorio salitrero de la provincia de Tarapacá. Habría sido una cosa inaudita la pretensión de la desmembración del Perú sin que hubiera habido guerra y por el simple hecho de un bombardeo del Callao contra unos buques que no podían moverse, o por un simple bloqueo y un desembarco incruento. La historia de la guerra demuestra que el Perú no habría firmado nunca esta paz, y aunque no habría habido en este caso guerra

(12) "Sabíase en Chile . . . que durante el mes de enero la escuadra peruana se mantenía en completa innacción y aun en desarme. La fragata **Independencit** estaba en el Callao sin calderas, el **Huascar** desarmado y al decir de algunos con sus piezas esenciales guardadas en el Palacio de Lima como en los días de Gutiérrez, por una precaución gubernativa. La corbeta Unión se hallaba en estación en Iquique y la cañonera **Pilcomayo** en viaje al Norte." "Hemos ya referido cómo la ocupación de Antofagasta sorprendió en completo desgreño las fuerzas navales del Perú, el **Huascar** en desarme; la **Independencia** en lenta reparación, los monitores del Misisipí en abandono y los demás buques en estaciones lejanas de paz o vigilancia." Vicuña Mackenna, **Episodios Marítimos**, p. 176-77.

naval, la guerra terrestre habría sido, como fué, necesaria para imponer al Perú la mutilación.

La guerra naval demostró que si la desigualdad de poder combatiente entre las dos escuadras estaba fuera de toda relación o proporción, hasta el punto de hacer materialmente imposible el triunfo del Perú, la desigualdad mental y moral entre los respectivos jefes de las dos escuadras y en la dirección general de la guerra naval por parte de uno y otro país, era tan desproporcionada como el poder combatiente, hasta el punto de neutralizar por mucho tiempo la diferencia de poder material y de crear más de una vez la ilusoria ocasión o la eventual posibilidad de una rectificación del destino prehecho de las cosas. La guerra naval demostró que la escuadra que merecía triunfar era la peruana y que habría triunfado incuestionablemente en otras circunstancias. La escuadra peruana probó que era capaz y digna de triunfar, en tanto que la escuadra chileno demostró que su triunfo no sería, como no lo fué en efecto, sino el resultado inevitable de su superioridad material, que se habría impuesto, y se impuso, a pesar de la torpeza, la incompetencia, la pusilanimidad y la inútil perversidad que la caracterizaron desde el primer día de la campaña.

Con todo, la lucha habría sido menos desigual para el Perú y mucho más ardua y costosa para Chile si al comenzar la campaña naval el azar no hubiera cooperado con el más fuerte a la desgracia del país agredido. La pérdida de la **Independencia,** una de las dos unidades capitales de la escuadra peruana, rota contra un escollo el 21 de mayo en la persecución de la **Covadonga,** que había escapado del combate de Iquique y huía al Sur, empeoró desastrosamente la situación naval del Perú e hizo aun más desesperada su posición frente al superior poder naval de Chile apenas comenzada la guerra naval, que duró, sin embargo, cinco meses. La increible duración de esta campaña y sus acontecimientos en tales circunstancias, no se explican sino por los errores del Contraalmirante chileno y por la inspiración y el denuedo del Comandante del **Huascar,** el Contraalmirante Miguel Grau, el genio y el héroe de esta guerra.

Que el Perú hubiera podido sacar sus buques al mar y com-

batir durante cinco meses contra la superior y preparada escuadra chilena e impedir hasta octubre la invasión de su territorio, cuya defensa organizaba entretanto militarmente, es el milagro de la guerra naval en la guerra del Pacífico.

La historia de este milagro es la que vamos a contar en estas páginas. Es en verdad el milagro del **Huascar,** la historia de la guerra sostenida, después de la pérdida de la **Independencia** en la primera acción naval, por un solo buque peruano, el **Huascar,** desde mayo hasta octubre, contra toda la escuadra chilena. Y el **Huascar** no tenía artilleros, ni tropa veterana, ni tripulación adiestrada, ni buenas candiciones marineras, ni buena máquina y las reparaciones que se le habían hecho a toda prisa eran imperfectas e incompletas.

Mientras este solo buque peruano, el **Huascar,** subsistiese; mientras el **Huascar** estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el **Huascar,** Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano, y las hordas de la conquista se pudrirían en Valparaiso y Antofagasta en la larga espera del desenlace de la guerra del **Huascar** contra toda la escuadra chilena. Este es un hecho sin precedente en la historia de las guerras navales del mundo entero. El **Huascar** prestó al Perú servicios incomparables. El solo hizo la guerra naval. El solo protegió al Perú contra la invasión. El solo hizo la obra de una escuadra. Este es el interés y la lección de esta historia. Esta es una epopeya como la de la Independencia. Este es el pedestal de Grau y la gloria del Perú. Este es el milagro de la guerra naval en la guerra del Pacífico.

CAPITULO DOS

LAS FUERZAS NAVALES DE LOS DOS PAISES EN GUERRA

Constituían las fuerzas navales del Perú:

La **Independencia,** una fragata de 215 pies de eslora, 2,004 toneladas, 550 caballos de fuerza, once millas de andar y 4½ pulgadas de blindaje.

El **Huscar,** un monitor de 200 pies de eslora, 1,130 toneladas, 300 caballos de fuerza, once millas de andar y un blindaje de 4½ pulgadas en el centro y 2½ en las extremidades.

La **Unión**, una corbeta de madera de 243 pies de eslora, 1,150 toneladas y 400 caballos de fuerza.

La **Pilcomayo**, una goleta de 271 pies de eslora, 600 toneladas y 180 caballos.

El Perú tenía, además, dos monitores de rio, el **Manco Capac** y el **Atahualpa**, de 226 pies de eslora, 1,034 toneladas, 4 millas de andar y 10 pulgadas de blindaje cada uno. Habían sido construídos muchos años hacía en los Estados Unidos para navegar en el Mississippi. Para llevarlos al Callao en 1869 hubo que remolcarlos. En la guerra prestaron el servicio de baterías flotantes, anclados en los puertos del Callao y de Arica| Bulnes dice de ellos (V. 1, p. 740) que eran "dos cetáceos pesados i casi inmóviles."

* * *

Las fuerzas marítimas de Chile se componían de los siguientes buques:

El **Cochrane**, de 2,032 toneladas, 13 millas de andar, 500 caballos de fuerza y 9½ pulgadas de blindaje.

El **Blanco Encalada**, de igual tonelaje, andar, fuerza y blindaje.

La **O'Higgins**, corbeta de madera, 1,101 toneladas, 300 caballos.

La **Chacabuco**, corbeta de madera, de igual tonelaje y fuerza.

La **Esmeralda**, 854 toneladas, 200 caballos.

La **Magallanes**, corbeta de madera, de 772 toneladas y 260 caballos.

La **Covadonga**, corbeta de madera, 412 toneladas y 140 caballos.

* * *

La **Independencia**, construída en 1864, montaba dos cañones de 150, 12 de 70, 4 de 32 y 4 de 9, armada, además, de un ariete de 12 pies de lanzamiento.

El **Huascar** montaba dos cañones Armstrong de 250 en una torre giratoria y había sido construído en 1864, es decir, que contaba quince años de edad. La torre giratoria era de hierro, de 30 pies de diámetro interior y 5 pulgadas de espesor; armado además de un ariete.

La **Unión**, 12 cañones de 70, 1 de 9.
La **Pilcomayo**, 2 cañones de 70, 4 de 40 y 1 de 12.

* * *

El **Cochrane**, 6 cañones de 250, 2 de 20 y 2 de 9. Construido en 1874.
El **Blanco Encalada**, lo mismo. Construido en 1875.
La **O'Higgins**, 3 cañones de 115, 2 de 70, 4 de 40, 2 de 6.
La **Chacabuco**, lo mismo.
La **Esmeralda**, 8 cañones de 40, 4 de 30, 2 de 6.
La **Magallanes**, 1 de 115, 1 de 64, 2 de 20.
La **Covadonga**, 2 de 70 y 1 de 40. (1)

BLINDADOS

Escuadra Chilena	Escuadra Peruana
Cochrane, 6 cañones de 300.	Independencia, 14 cañones, 2 de 150 i 12 de 70.
Blanco Encalada, 6 id., id.	Monitores.
	Huascar, 2 de 300.
	Atahualpa, 2 de 500.
	Manco Capac, 2 de 500.

CORBETAS

Chacabuco, 9 de 150, 70 i 40.	Unión, 12 de 70.
O'Higgins, 9 de 150, 70 i 40.	
Esmeralda, 12 de 40.	

(1) Hemos tomado estos datos de Ahumada Moreno, V. 1, p. 547; Paz Soldán, p. 114; Caivano, p. 200-201. Los datos de Barros Arana son muy someros (figuran entre paréntesis en la p. 62 de su **Histoire**), e incluyen los dos monitores de río como unidades de la escuadra peruana. Bulnes usa los datos de Paz Soldán cuanto a la escuadra peruana. Su lista de buques chilenos es la misma de Paz Soldán y de Caivano. Según Bulnes, el blindaje del **Cochrane** y del **Blanco** era de 9 pulgadas "i un andar teórico de 11 millas por hora estando con sus fondos limpios." Los datos sobre la artillería son iguales a los de Paz Soldán. La sola diferencia entre los dos autores se refiere a la **Esmeralda**, que montaba según Bulnes 12 cañones de 40. Según Caivano, la **Esmeralda** montaba 12 cañones de 68. Según Caivano, los cañones de los blindados chilenos eran de 300 libras; las corbetas **O'Higgins** y **Chacabuco**, portaban cada una 9 cañones, 2 de 150 y 7 de 70 y 40; la corbeta **Esmeralda**, 12 cañones de 68; la cañonera **Magallanes**, 4 cañones, 1 de 115 y 3 de 70; la **Covadonga**, 2 cañones de 150. Los blindados chilenos, dice este historiador, eran "de los mejores sistemas modernos," "hacían fuego sobre una batería **abierta a todos los puntos del compás;**" la fuerza motriz era de 1,000 caballos cada uno con doble hélice que les permitía girar sobre sí mismos "con la mayor ligereza y rapidez." Habían sido construídos en Inglaterra, "bajo la inmediata dirección del Constructor en Jefe de la marina de guerra inglesa." En los documentos del Apéndice del volumen **Episodios Marítimos**, o **Las Dos Esmeraldas**, de Vicuña Mackenna, se encuentra el siguiente cuadro comparativo de las fuerzas navales de los dos países, publicado primero en un periódico de Valparaiso en 1877, y hecho, dice el autor, con los datos oficiales más recientes de aquella época:

CAÑONERAS

Magallanes, 4 de 115, 70 i 40. Pilcomayo, 2 de 70, 4 de 40.
Covadonga, 2 id. de 70.

TRANSPORTES

Tolten. Chalaco.
Limeña.
Mairo.
Talismán.

Resumen de la Escuadra Chilena		**Resumen de la Escuadra Peruana**	
2 blandados con cañones	12	4 blindados	20
3 corbetas con id.	30	1 corbeta	12
2 cañoneras con id.	6	1 cañonera	6
Total	48	Total	38
2 transportes.		4 transportes.	
2 pontones.		4 pontones.	

El autor agrega a este cuadro los siguientes comentarios y datos:

"... la fragata **Independencia,** que ha sido la almirante i orgullo de nuestros vecinos aunque escelente buque i construido con especial cuidado bajo la vijilancia del mejor oficial científico del Peru (el capitan Aurelio García) cuenta ya 14 años de vida i sus cañones de mayor calibre son solo de 150... al paso que su blindaje es apenas de **cuatro pulgadas.** Su casco es además de fierro i aunque está dividido en tres compartimentos lonjitudinales a prueba de agua, sabido es que la perforación del casco debajo de la línea de flotación es casi siempre mortal en los buques de ese material... la **Independencia** se encontraba hasta hace poco fuera de combate por estar en astilleros mudándosele en el Callao sus calderos primitivos, reemplazados por otros encargados a Europa.

"Los monitores Atahualpa y Manco Capac habían sido comprados en 1869 en el Mississippi. Eran de Rio y habían sido llevados a remolque desde Alabama hasta el Callao. Tienene un blindaje de 5 planchas alternadas de fierro, de una pulgada cada plancha, i sus torres, de 25 pies de diámetro, consisten en un blindaje doble, es decir, de diez planchas de fierro de a pulgada, con un maciso de tres pies de roble americano como émbolo. Sus cañones son sistema Rodman, de anima Lisa, ya anticuado i disparan proyectiles de 500 libras. Muy difíciles de manejar, complicados e indóciles en todos sus movimientos, sobre todo en las punterías. Como buques de acción inmediata i de campaña activa solo quedan en pie en la marina peruana la **Independencia** i el famoso **Huascar,** que es una nave **verdaderamente formidable.** El Huáscar fué construído en 1865 en la dársena que las construcciones Laird Hermanos tienen en Birkenhead, frente a Liverpool, i bajo la dirección del contralmirante Salcedo. Mide 1300 toneladas. Su casco es de fierro de **tres i un cuarto de pulgada** de espesor (simple telaraña hoi dia) i se halla blindado en la línea de flotación por planchas de hierro que tienen 4½ pulgadas en el centro, i 2½ hacia las estremidades, todo con un émbolo o sobrecama de madera de teak de diez pulgadas. Todo esto es de poca cuenta hoi dia en vista del poder de perforación... que ha adquirido la artillería de acero. La torre del **Huascar** se compone de un aparato giratorio compuesto de planchas de fierro de **cinco i media pulgadas** con sobrecama de 14 pulgadas de sólido teak. Esta torre está armada de 2 cañones Armstrong que arrojan proyectiles de 300 libras. Tiene además sobre cubierta dos cañones de a 40 que no merecen tomarse en cuenta.

El **Huscar** anda bien hasta 10 millas por hora, jira con facilidad i cuando se arma en combate, haciendo caer su borda al agua, presenta solo una línea de seis pulgadas a las punterías enemigas. Sobre la torre queda visible i de blanco al cañón. Sus dimensiones marineras: Eslora, 200 pies ingleses, manga 35 id., puntal, 28 id. Calado de popa, 16 id., calado de proa, 15 id. El único blindado de campaña y de servicio activo de que dispone el Peru es el **Huscar** con sus dos cañones de a 300. La **Independencia** apenas puede considerarse como blindado verdadero . . .

Los blindados chilenos: "Contra **dos cañones** embutidos en una torre, dos cañones del mismo calibre (300 libras) que hacen fuego sobre una batería despejada a todos los puntos del compas, i tienen todas las mejoras de la artillería moderna. El blindaje es el doble más grueso (nueve pulgadas) la capacidad el doble mayor (2,032 toneladas) i el poder de propulsión verdaderamente terrible: mil caballos de fuerza cada uno . . . Nuestros blindados jiran sobre sí mismos como verdaderas torres i de aquí una nueva i casi irresistible pujanza en el combate, fuera de otras muchas ventajas de detalle que son un secreto de los capitanes que mandan esas naves . . . Respecto de los buques de madera la superioridad de la marina de Chile no admite discusión. Con nuestras tres escelentes corbetas (el mejor buque de guerra para nuestros paises), **O'Higgins, Chacabuco** y **Esmeralda,** la marina peruana solo puede oponer una sola, la **Union** . . . que se halla descabalada desde que el terremoto de Arica lanzó su jemela, la **América,** cerca de una milla tierra adentro. Respecto de cañoneras, la misma inferioridad cuanto al material naval del Perú. Tiene este país solo la cañonera **Pilcomayo,** armada de dos cañones Parrots de 70 i 4 de 40. Fué construida en Londres en 1874 pero nuestra **Magallanes** es . . . mas moderna y mide 772 toneladas con 200 caballos de fuerza. La **Covadonga,** cuyas calderas están en escelente estado, mide 412 toneladas i tiene 110 caballos de propulsión. La **Independencia** tiene 14 años de vida. (1864-65) El **Huascar** es de la misma fecha. La **Union** era de construccion francesa (Nantes). Las corbetas chilenas eran todas de construcción inglesa. El **Cochrane** tenía 4 años i 3 el **Blanco.** El primero fué echado al agua en mayo de 1874. En enero de 75 estaba en Valparaiso.

Marzo 15, 1879."

Los datos en un libro reciente (**Historia de la Marina de Guerra del Perú,** por el Capitán de Fragata Manuel I. Vegas G., 1929) difieren de los que aquí presentamos en el número de toneladas de los buques peruanos el **Huascar** y la **Unión,** dando al primero 1,765 toneladas y al segundo 1,600 toneladas.

II

Del estado de la escuadra peruana dice Paz Soldán, cuya fuente de información son las Memorias de los Ministros de Guerra y Marina del Perú a los diversos Congresos hasta 1879:

"La fragata **Independencia** estaba en el dike desde mediados de 1878, cambiando sus calderas, renovando su cubierta y recibiendo otras reparaciones necesarias en un buque que tenía catorce años de vida y doce de un servicio constante. Las calderas del **Huscar** eran nuevas, pero necesitaba otras reparaciones indispensables . . . Estos blindados construidos catorce años ha carecían de condiciones, nuevamente exigidas, como

el espesor del blindaje, el sistema de la artillería; y los colocaba entre las naves de tercer orden en su género. El monitor **Atahualpa** tenía sus calderas y tubos en tal deterioro que no podían resistir una presión de más de cinco libras; y el casco... se resentía con el peso de la torre. El **Manco Capac,** aunque viejo y descuidado, podía moverse de su fondeadero . . ., su casco no tenía averías, pero sus calderas prestaban poca seguridad. La corbeta **Unión** también podía prestar algunos servicios, aunque sus calderas, por ser viejas, no permitían forzar mucho el vapor sin que en el acto reventaran los tubos. El único buque expedito para desempeñar cualquier comisión era la **Pilcomayo,** aunque por la fuerza de su máquina ni por su artillería podía sostener un combate con las corbetas chilenas." (2)

Del personal de la escuadra dice el mismo historiador: ". . . si el Perú se encontraba en tan mal estado de defensa . . . en . . . 1879 . . . no lo estaba menos en lo relativo a la instrucción y disciplina del ejército y marina . . . En los buques de guerra se dejaba de hacer ejercicio, por el descuido de sus comandantes o por el continuo estado de reparación en que aquellos se hallaban. Influyó mucho también en el estado de indisciplina en que se encontró la escuadra . . . la necesidad en que se vió el Perú . . . de renovar la tripulación de sus buques, compuesta en su mayor parte de chilenos, que fueron despedidos del servicio." (3)

El 19 de Febrero, o sea cinco días después de la ocupación de Antofagasta por fuerzas chilenas, el Ministro de los Estados Unidos en Lima, Mr. Gibbs, escribió a Mr. Evarts, Secretario de Estado: "Pocos días hace, un comité de algunos de los principales oficiales navales peruanos, recibió orden de examinar los barcos de guerra de esta república, hoy en el Callao.. El resultado del examen fué la orden de que las naves entraran en dique a fin de examinarlas y repararlas." (**"Papers Relating to the War in South America Submitted to the Senate, Jan. 26 and 27, 1882", p. 195.**)

Los informes del Ministro de Chile en Lima, señor Joaquín

(2) **o. c. p. 107-8.**
(3) **ibid. p. 108-9.**

Godoy, a su Gobierno, coinciden con la descripción que del estado de la escuadra peruana hace Paz Soldán, fundada en los documentos oficiales. El objeto de Godoy era hacer creer en Santiago que el Perú se preparaba para la guerra, y daba así cuenta frecuente y minuciosa de la actividad de los trabajos de reparación de los buques. En nota del 1o. de marzo, 1879, decía al Ministro de Relaciones Exteriores de Chile: "Los monitores de torreón **Manco Capac** y **Atahualpa** se están reparando hasta alcanzar a ponerse en el mediano estado que a lo sumo podrán alcanzar. Se han efectuado algunos enganches para completar las dotaciones de la armada . . . Todas estas fuerzas" (las que ha mencionado antes, la **Independencia**, la **Unión** y la **Pilcomayo**, de las que dice que "estaban de de antemano listas" y el **Huascar**, que "lo estará al presente") "son empero impotentes para luchar con probabilidades de éxito contra las de nuestra armada, i tal es la conciencia del Gobierno (peruano) fundada en la opinión de los mas serios de sus marinos." El 5 de marzo, Godoy comunicaba a su Gobierno: "En el alistamiento de las naves es de notarse que todas las que requerían reparaciones en el dique flotante del Callao han sido sometidas a esta operación. Los monitores **Huascar, Manco Capac** i **Atahualpa** han sido sucesivamente reparados de esta suerte i la fragata blindada **Independencia** está hoi mismo en el dique." (Obsérvese que ha dicho antes que estaba lista de antemano.) "Aunque sus dotaciones (de la escuadra) son todavía incompletas . . . pueden completarse en pocos días . . . por medio del enganche voluntario i el reclutamiento forzoso a que se ha apelado." En nota del 12 de marzo se refiere otra vez a la **Independencia** y dice que "su alistamiento promete demora de mas de quince días." Con fecha del 15 del mismo mes dice: "Para completar las dotaciones de los buques se reclutan forzadamente a los nacionales i se pagan fuertes primas de enganche a los extranjeros, jeneralmente americanos, irlandeses, italianos, ecuatorianos i manilas, que consienten en tomar servicio . . . La corbeta **Unión** apresura la limpieza de sus fondos . . ., la fragata **Independencia** activa la recolocación de sus antiguos cañones." (4)

(4) Ahumada Moreno, **Recopilación**, V. 1, p. 81-85.

A fines de marzo, según Bulnes, los buques del Perú, "habían pasado por el dique del Callao, pero no habían terminado sus reparaciones, i la guerra le sorprendió cambiando las calderas de la **Independencia** por otras que aun se construían en tierra." (5)

"Su escuadra" (del Perú), dice Vicuña Mackenna, "se hallaba desarbolada i dispersa. La corbeta **Unión** yacía con sus fuegos apagados i sus calderos hechos parches en Iquique, la cañonera **Pilcomayo** . . . desempeñaba cortas comisiones de servicio en los puertos del Norte, al paso que los dos monitores del Mississippi . . . habíanse convertido en boyas dentro de la rada del Callao. La fragata **Independencia** . . . tenía a la sazón sus calderas de repuesto en la playa i reparaba su máquina." (6)

La armada chilena no sólo era intrínsecamente superior a la peruana sino que estaba en perfecto pie de guerra, lo mismo que su ejército. Era más numerosa que la peruana, pero su grande y decisiva superioridad la constituían los dos blindados, el **Cochrane** y el **Blanco.** En este hecho, y en el hecho no menos capital de que el Perú no tenía en realidad medio alguno de defensa en el mar porque sus buques carecían de personal adecuado y estaban todos en dique sufriendo reparaciones vitales, y su territorio estaba por esto abierto a la agresión, y la codiciada presa de Tarapacá, objeto de la guerra, podía obtenerse con solo alargar la mano, se fundó exclusivamente la agresión de Chile contra el Perú y Bolivia en 1879. Bolivia no podía defenderse en absoluto, ni siquiera en tierra, y su litoral fué por esto ocupado impunemente hasta el Loa aun antes de la declaración de guerra; pero si el Perú hubiera sido fuerte en el mar, fuerte siquiera para hacer incierta o peligrosa la aventura, Bolivia habría estado protegida, la disputa sobre los diez centavos no habría conducido a la ocupación de Antofagasta, y no habría habido guerra. Este es el hecho primordial, central y básico de esta historia. En él se resumen todas

(5) o. c. p. 183.

(6) o. c. V. 1, p. 486. El historiador chileno Barros Arana. (o. c. p. 61-62) dice sin embargo que "La marina del Perú era relativamente formidable," y que "Las fuerzas de Chile al comienzo de la guerra eran muy inferiores."

las causas de la guerra del guano y el salitre o guerra del Pacífico. El fué, puede decirse, la sola causa de la guerra. Suprimido este hecho de la importancia de Bolivia y el Perú para defenderse de una agresión inesperada y repentina, que había sido friamente meditada y urdida y tenía por objeto el despojo de sus riquezas y la desmembración de sus territorios, la guerra es inconcebible. Esta es la lección fundamental de esta historia, la agresión provocada por la falta de preparación para la defensa; y la derrota y la mutilación como precio y expiación del error de dormir desarmados Bolivia y el Perú el sueño de la paz, mientras el vecino se armaba y vigilaba el momento del asalto. (7)

CAPITULO TRES

EL BLOQUEO DE IQUIQUE

La escuadra de Chile estaba como hemos visto bajo el mando supremo del Contraalmirante Williams Rebolledo. El Gobierno nombró sin embargo un asesor de la escuadra y del ejército (mandado a su vez por un General) en la persona de don Rafael Sotomayor. (1) El Contraalmirante Williams mantuvo empero la dirección personal y suprema de la escuadra y sus operaciones no solo por sobre el asesor sino también por sobre el Gobierno mismo. No sucedió así con el ejército, cuyo verdadero jefe fué siempre Sotomayor (después de la separación de Arteaga) hasta su muerte. Williams pudo así rechazar el plan naval del Gobierno y substituirlo discrecionalmente por el bloqueo de Iquique, lo que salvó al Perú,

(7) "... el Gobierno, creyendo desde el primer momento que la guerra con el Perú sería inevitable, habia equipado la escuadra aumentando el ejército hasta 9,000 hombres, procurádose armamentos i hecho en fin todo lo que era posible con el objeto de prepararse para aquella emergencia." Declaración del Ministro de Relaciones exteriores de Chile en la sesión secreta del Senado el 2 de abril, 1879.

(1) "Mas, a la vez que se aducía haberse dejado al almirante Williams Rebolledo la más plena libertad de acción, enviábasele sin haberlo él pedido ni insinuado siquiera, un asesor civil del cual se decía que tenía por única misión encadenar a una coyunda de prudencia los bríos naturales del caudillo de nuestras naves." Vicuña Mackenna o. c. V. I, p. 640.

como hemos dicho, del peligro que todos veían, (2) de un golpe seguro y mortal antes de que sus buques pudieran salir al mar, y le permitió transportar tropas y elementos para la defensa de Arica y Tarapacá, terminar las reparaciones indispensables de sus buques, importar armas y municiones, prepararse de algún modo para la guerra terrestre y hacer, por último, la guerra marítima en cuanto su irremediable inferioridad en poder naval lo hiciera posible.

El 28 de marzo, fecha en que se reunió el Consejo de Estado para considerar el mensaje de guerra del Presidente Pinto, "el Ministerio tenía ya un plan que, caso de realizarse, habría cambiado la fisonomía de la campaña, i resuelto probablemente en cuatro meses lo que tardó en solucionarse cuatro años. Ese plan consistía en hacer que la escuadra marchara rápidamente al Callao, donde se sabía que los buques peruanos se encontraban en plena reparación . . . las noticias que se tenían y que se confirmaron eran, que los fuertes estaban a medio arreglar, que la **Independencia** tenía sus calderas en tierra, que se hacían importantes reformas al **Huascar**, que los artilleros de tierra i de mar eran nuevos, sin ninguna competencia, porque casi todo el personal de esa arma era chileno hasta hacía poco i había sido licenciado." (3) Cumplida esta parte del plan, una división de cuatro o cinco mil hombres, se lanzaría, como en el primer capítulo hemos dicho, sobre Iquique, pues la conquista de Tarapacá era el objetivo de la guerra. El propósito del Gobierno era, como en breve veremos, que el plan se ejecutara antes de que en Lima se tuviera noticia de la declaración de guerra o simultáneamente con ésta.

En una sesión secreta del Senado chileno, el Ministro don Belisario Prats, jefe del Ministerio autor de la guerra, hizo una exposición del plan del Gobierno para subyugar al Perú sin necesidad de una doble campaña naval y militar e impo-

(2) "No me sorprendería si Chile . . no esperara una declaración de guerra del Perú y descargara el primer golpe. Si así lo hiciere sería una gran desgracia para esta república, pues me parece que no está lista para un conflicto en el mar, para el cual yo creo que los chilenos están mejor preparados." Gibbs, Ministro de los Estados Unidos en Lima, a Evarts, Secretario de Estado, marzo 26, 1879. **Papers Relating to the War in South America Submitted to the Senate, 1882.** Pa. 203.

(3) Bulnes, o. c. V. 1, p. 191.

nerle las condiciones de paz, y reveló la razón por la cual aquel plan no se realizó:

"Hechos todos estos aprestos (compra de armas i vestuarios), estando la escuadra en pie de guerra mientras la del Perú solo vino a dar señales de vida treinta días más tarde, el Gobierno se preocupó vivamente del plan de campaña que debía seguir i juzgó, depues de maduras reflexiones, que éste no podía ser otro que el ordenar a la escuadra se dirijiese al Callao, ya para establecer el bloqueo de esta plaza i encerrar así a todos los buques enemigos para poder operar libremente en el resto de la costa peruana, ya para destruirlos en combate si llegaba el caso, o en los sitios mismos en que fuera posible si se les sorprendía al ancla o en los diques.

"Que esa operación que el Gobierno había creido acertada no debía sin embargo imponerla al Contra-Almirante sino aconsejársela i recomendársela con instancia, manifestándole que llenado el propósito se podía dar por resuelta la guerra sin sacrificios ulteriores, pues bloqueada la escuadra enemiga era fácil adueñarse de todas las costas, bloquear con barcos débiles i con meros trasportes armados todos los puertos del Perú e imponer a esta nación en un tiempo mas o menos corto las condiciones de paz. Pero que el Almirante había rechazado de una manera perentoria aquella empresa sin que al señor Sotomayor le fuera posible vencer su resistencia."

El Contraalmirante Williams ignoraba este plan del Gobierno, y para comunicárselo el Presidente Pinto comisionó a Sotomayor, quien partió con ese fin el 29 de marzo de Santiago para Valparaiso, donde se embarcó para Antofagasta en el **Bolivia.** La escuadra chilena estaba en acción en las aguas y puertos del litoral boliviano desde la ocupación de Antofagasta. El 21 de marzo el jefe de la escuadra comunicaba al Ministro de Guerra y Marina que había ocupado en esa fecha a Puerto La Mar, "sin ninguna resistencia." Con tal objeto había salido de Antofagasta el día anterior con el **Blanco,** el **Cochrane,** la **Esmeralda,** la **Chacabuco** y el trasporte **Tolten** con tropa de artillería de marina. El mismo día 21 se había despachado al **Cochrane** a tomar posesión de Tocopilla. En suma, por medio de la escuadra, Chile había tomado posesión

de todo el territorio boliviano hasta la frontera con el Perú en el rio Loa, sin autorización del Congreso, sin previa declaración de guerra, y sin resistencia ni derramamiento de sangre. Ahora salía para Antofagasta Sotomayor, sin que hubiera habido aun declaración de guerra, portando instrucciones para la ejecución del plan concebido contra el Perú y confiado también a la escuadra como el plan concebido contra Bolivia, ya realizado en toda su integridad. (4) Esta era pues una guerra de conquista **sui generis**, una concepción original del Gobierno de Chile, por la cual despojaría a sus vecinos y hermanos de sus riquezas y sus territorios, por sorpresa, de una manera incruenta, abrumándolos con fuerzas organizadas, preparadas y listas para el golpe, antes de que las víctimas tuvieran tiempo de incorporarse y aprestarse a la defensa. El litoral boliviano, desde el grado 24 hasta el 21, había sido conquistado en horas, "sin ninguna resistencia." Esta era la primera parte del plan. La segunda era la que hemos visto, y el Gobierno hacía de ella un gran secreto, del cual sólo Sotomayor podía ser portador. (5)

El Perú, según este plan, sería también, como Bolivia, atacado y desmembrado **pacíficamente**, es decir, antes de que pudiera moverse y resistir. Esta era la aplicación internacional del sistema de los bandidos profesionales en las grandes ciudades y en los caminos. La sorpresa, la amenaza de muerte, la sumisión de las víctimas impotentes, el robo y la fuga. La sola diferencia es que los criminales de las grandes ciudades pueden ser alguna vez descubiertos, capturados y castigados. Pero

(4) "....la escuadra de operaciones hallábase constituida... en Antofagasta desde el mes de febrero, i el 11 de marzo, acompañado del Ministro de la Guerra, se había dirigido en el vapor **Copiapó** a tomar su mando el bravo Contra-almirante Williams Rebolledo. Dos días después izaba su insignia en el **Almirante Blanco**... Ocho días mas tarde... posesionóse... con los blindados, de los puertos bolivianos de Cobija i Tocopilla... mientras nuestras tropas iban por el desierto a atacar a Calama i a tomar... posesión de la línea... del Loa." Vicuña Mackenna, **Episodios Marítimos.**"

(5) El Gobierno chileno había pensado que "ninguna nota podría tener la eficiencia que revestía el que un hombre de la importancia de Sotomayor trasmitiera de viva voz al Jefe de la Escuadra las instrucciones del Presidente. Además Sotomayor debía seguir al Callao en el buque **Almirante** en previsión de que hubiera necesidad de un letrado para debatir las cuestiones de derecho que pudieran suscitarse con los comandantes de buques extranjeros o con los ajentes diplomáticos en Lima." Bulnes, **o. c.** p. 192-93.

para las naciones criminales no hay castigo, y no lo habrá mientras el robo y su instrumento tradicional, la guerra, no sean clasificados como crímenes en derecho internacional y no se creen y aseguren los medios de hacer efectivas las responsabilidades de la nación pirata y agresora.

El plan debía realizarse de esta manera, una vez Sotomayor a bordo del buque almirante: "la escuadra se haría al mar con rumbo al Callao, ocultando su derrotero, i atacaría la plaza enemiga con corta diferencia de tiempo a la notificación cablegráfica de (la) declaración" de guerra. (6)

El Gobierno no esperó sin embargo la llegada de Sotomayor a Antofagasta con el secreto del plan contra el Perú, y el 31 de marzo el Ministro de Relaciones Exteriores, Fierro, cablegrafió a un hermano de Sotomayor en Antofagasta ordenando que la escuadra estuviera lista para zarpar al Callao a la llegada del asesor quien "Estará allí mañana con poderes e instrucciones. Impida que telégrafo comunique Perú u otra parte la salida de la escuadra... Reserva absoluta. (7)

II

El 2 de abril, día en que el Congreso autorizó al Presidente para declarar la guerra, el Ministro Fierro telegrafió a Sotomayor: "Declaración de guerra al Peru. Godoi i Lavalle se retiran mañana. Procedan como en campaña." (8) La declaración de guerra por el Ejecutivo no se hizo sin embargo sino el 5 de abril, sin duda tomando en cuenta el tiempo que la escuadra tardaría en llegar al Callao. De modo que en realidad la escuadra procedería **como en campaña** contra el Perú antes de la declaración de guerra, como lo había hecho contra Bolivia. Godoy y Lavalle eran los Ministros en Lima y Santiago respectivamente. Cuando Sotomayor recibía en Santiago el 28 de

(6) Bulnes, **o. c.** p. 193. Bulnes escribió con vista de la documentación oficial original que tuvo a su disposición.

(7) **ibid.**

(8) **Ibid.** "La palabra esperada "guerra" llegó al fin en la media noche del 3 de abril, i en el acto los dos blindados, la **O'Higgins**, la **Esmeralda**, la **Chacabuco** i la **Magallanes** hicieron rumbo hacia el puerto de Iquique..." Vicuña Mackenna, **Episodios Marítimos**, p. 185.

marzo las instrucciones relativas al plan contra el Perú, se encontraba todavía en la capital chilena haciendo esfuerzos inútiles por el éxito de la misión de paz que el Gobierno del Perú le había confiado, el Ministro Lavalle. Cuando Sotomayor partió para Antofagasta el 29 conduciendo el secreto del plan, allí estaba en Santiago haciendo esfuerzos inútiles por la paz el Ministro Lavalle. Allí estaba también cuando el Presidente pidió al Congreso el 26 de marzo autorización para declarar la guerra al Perú. Y allí estuvo hasta que la publicación de la declaración de guerra puso fin a su misión de paz. Este plan, dice Bulnes, "requería sigilo . . . para que el Gobierno peruano no fuese prevenido por sus numerosos espías y por el mismo Lavalle que aun se encontraba en Santiago. Esto se consiguió." (9)

El plan se frustró, como hemos dicho, porque el Jefe de la escuadra lo desaprobó, (10) resolviendo en cambio bloquear a Iquique y abrir operaciones contra los puertos indefensos de la costa peruana, o sea bombardearlos, en la teoría, según decía el Contraalmirante, de obligar a los buques peruanos a salir al mar "i entonces decidir la supremacía naval en un combate de escuadras." (11) De aquí procedió la guerra inhumana y bárbara de la armada chilena contra las poblaciones indefensas del Perú, que provocó la protesta de las naciones civilizadas. El jefe de la escuadra chilena marcó así el período inicial de la guerra con dos medidas de singular torpeza, el bloqueo de Iquique, que inutilizaría su escuadra, (12) y la destrucción y

(9) Bulnes, p. 192.

(10) "De suerte que al delegar sus atribuciones en un jefe . . . i al no señalarle rumbo fijo, el Gobierno confiaba a los azares de una voluntad subalterna... lo que era la más alta i la más trascendental incumbencia de su responsabilidad suprema." Vicuña Mackenna, **Campaña de Tarapacá**, p. 640.

(11) "Cierto es que el Almirante Williams . . . dió a sus primeras operaciones de bloqueo i destrucción de los puertos i caletas que eran el objetivo presente i el resarcimiento futuro de nuestra campaña de agresión, la razón de un reto, por cuanto proponíase . . . hacer salir a los marineros del Perú del reparo del Callao . . . para que tales miras hubieran sido aceptables habría sido preciso determinar antes . . . si la escuadra del Perú se hallaba o no en condiciones de batirse con la nuestra; i como era evidente i constaba hasta a los jornaleros de nuestras playas que tal ni con mucho era el caso, sucedería, como en efecto aconteció, que la escuadra peruana continuó . . . sus aprestos hasta que se creyó en actitud de intentar un golpe . . ." **Ibid**, p. 643.

(12) "Bajo tan deplorables i tan ingloriosos auspicios inauguróse el bloqueo de Iquique por la poderosa escuadra de Chile." **Ibid**, p. 644.

la ruina, por medio de los bombardeos y los incendios, de las poblaciones abiertas del litoral; todo con el insensato objeto de hacer salir del Callao la escuadra peruana, una cosa imposible, como le constaba al Gobierno de Chile, que en este hecho había construido todo su plan de ataque contra el Perú; y como le constaba al propio Williams Rebolledo, a quien el Gobierno había comunicado el 2 de abril, en el mismo despacho cablegráfico en que le ordenaba **proceder como en campaña**, que Godoy, el Ministro en Lima, informaba que la escuadra peruana estaba en el Callao en la situación que hemos descrito "i que convenía atacarla por sorpresa", (13) lo que prueba que también Godoy había visto lo que había visto todo el mundo menos Williams.

En lugar de partir a la ejecución de este plan, dice Vicuña Mackena, "la escuadra hizo rumbo . . . hacia el puerto comercial de Iquique, i allí enclavóse como convoi de carretas pegadas en un pantano, duranque los ciento i veinte días corridos desde el 5 de abril al 5 de agosto de 1879." (14)

El bloqueo de Iquique fué establecido el 5 de abril. El día 7, el Contraalmirante jefe de la escuadra chilena dijo a su Gobierno: "Como el objeto principal de mi venida a este puerto (Iquique), es provocar a la escuadra peruana para presentar combate, es muy posible que si las medidas tomadas hasta esta fecha no son bastante a conseguirlo, emplearé todavía otras más eficaces hasta lograr el objeto que persigo." (15)

La escuadra peruana no saldría, a despecho de cuanto hiciera el Contraalmirante Williams, simplemente porque no podía salir, porque estaba en los diques, en reparacio-

---

(13) Bulnes, o. c. p. 194.

(14) **Campaña de Tarapacá**, p. 641. ". . . La flota, compuesta de siete buques (los blindados, las corbetas i el **Tolten**) había avanzado lentamente el 4 de abril, haciendo evoluciones de batalla." Al día siguiente "a la una de la tarde, se tocó a zafarrancho jeneral de combate, i a las dos i media se presentaba en son de guerra delante del puerto consternado." "La órden de ocupar el territorio boliviano había sido espedida el 12 de febrero, conmemoración de Chacabuco. Se hacía ahora la primera intimación de hostilidad al territorio peruano el 5 de abril, aniversario de Maipó." Vicuña, **Episodios**, p. 189.

(15) Ahumada Moreno, **Recopilación**, V. 1, p. 212.

nes, capacitándose para salir al mar. Y esto lo sabía todo el mundo, menos el Contraalmirante chileno, jefe de una escuadra poderosa, en perfecto pie de guerra, como lo declaró en el Senado el Ministro Prats. Este engaño del Contraalmirante Williams es toda una tragedia. Es increíble e inconcebible que en este engaño, en este absurdo, en este imposible, haya fundado su plan de operaciones navales—el bloqueo de Iquique, que lo anularía, y los bombardeos, que lo deshonrarían—sin obtener lo que con uno y otros buscaba, porque era sencillamente un imposible, y este imposible era evidente para todos, menos para él, que era el único actor ciego en el escenario de la guerra naval, encargado sin embargo de dirigirla por parte de Chile. Las "medidas más eficaces" de este ciego inhumano anunciaban la guerra salvaje, la guerra de una escuadra poderosa, sin enemigo que combatir, dedicada a sembrar la ruina, la desolación y el espanto en poblaciones inocentes e indefensas. (16)

---

(16) "El Almirante Williams Rebolledo era una gran reputación. Hijo de un marino de su mismo nombre, que tomó mucha parte en la fundación de Punta Arenas, pasó su niñez en el mar i se enroló mui joven en el servicio de la escuadra. Su hecho de guerra más notorio era el apresamiento de la **Covadonga** de la Armada española de Pareja, en 1866, en la altura de Papudo, casi a la vista de la bahía de Valparaíso, donde se encontraba a la sazón el grueso de la escuadra enemiga. Hizo toda la campaña de aquella época a bordo de la **Esmeralda**. Lo que le daba un prestigio único en la armada, era el haber formado casi sin excepción, a los oficiales que tripulaban las naves en 1879, de tal manera que nadie podía disputarle la preeminencia i el respeto." Bulnes, o.c.p. 168-69. Williams era considerado en su juventud, según Vicuña Mackenna **(Episodios Marítimos)**, "la mejor esperanza de nuestra marina de guerra." Era hijo de inglés en una chilena. Había nacido en 1826. Tenía, pues, ahora 53 años. Su hazaña del Papudo en la guerra con España (noviembre 22, 1865), había sido un mero favor de la fortuna y no guardaba proporción con la celebridad que le había dado. Williams mandaba la **Esmeralda**, construída en 1856. Tuvo aviso, por el capitán de un vapor inglés de la carrera, de que la **Covadonga**, una cañonera de 412 toneladas, o sea la mitad del tonelaje de la **Esmeralda**, armada con dos colisas de 68 y un cañón de 32, navegaba de Coquimbo a Valparaiso y estaría por momentos a la vista. Williams la esperó oculto en la rada de Papudo, 30 millas al norte de Valparaiso. La acción duró apenas unos minutos. El comandante de la nave española arrió su bandera, después de la primera y única bomba de la **Esmeralda** que estalló en la cubierta de la **Covadonga**. El senado chileno nombró a Williams por aclamación capitán de la nave en premio de esta fácil victoria, y poco después se le confió el mando de la escuadra "con las más ilimitadas facultades" **(Episodios Marítimos** p. 128).

CAPITULO CUATRO

LA GUERRA BARBARA

Contra lo que el jefe de la escuadra chilena esperaba, la escuadra peruana no le "presentaría combate" a la escuadra chilena aun después de salir al mar y encontrarse en aptitud de combatir. Era demasiado inferior, con respecto a la chilena, para "un combate de escuadras." La escuadra peruana, por esta razón, no haría la guerra unida como la chilena, que por la misma razón de su superioridad no debió hacer la guerra unida, sino que se organizaría en divisiones o fracciones, que responderían a los fines principales de la estrategia naval peruana en la guerra bajo las circunstancias: la movilidad, la expedición, la evación, la elución la pluralidad de acción, la sorpresa y la audacia. Así, la **Independencia** y el **Huascar** forman una división, la **Unión** y la **Pilcomayo** otra; la primera al mando del Contraalmirante Miguel Grau, la segunda al mando del capitán de navío Aurelio García y García, "oficial superior que gozaba de considerable crédito como hombre científico" (Vicuña, **Episodios**, p. 258). Regla general de conducta de estos buques sería naturalmente evitar mientras fuera posible encuentros con los blindados chilenos, es decir, evitar su propia y segura destrucción, haciendo entretanto todo el daño posible al enemigo y manteniendo las comunicaciones entre el Callao y los puertos del Sur del Perú. La constante concentración de la escuadra chilena mientras estuvo al mando del Contraalmirante Williams, es tan inexplicable como sus operaciones navales. Los dos acorazados valían con mucho por toda la escuadra y no tenían nada que temer de la escuadra peruana, que habrían destruido inevitablemente si se hubieran dedicado a buscarla y a perseguirla. (1) La escuadra unida disminuía además el

(1) En una reunión en el Palacio de Gobierno, presentes el Presidente Prado, los Ministros, los jefes y oficiales de la escuadra, el Contraalmirante Grau, como se ponderara el poder del **Huascar**, declaró: "Señores, es preciso que no nos formemos ilusiones; el **Huascar** es sin duda un buque muy fuerte; pero nunca podrá contrarrestar el poder de uno solo de los blindados chilenos, pues mientras que aquel tiene una coraza de cuatro pulgadas y media en su mayor espesor, y dos cañones de calibre de 250 libras, estos tienen una coraza uni-

valor y la importancia de los blindados porque siendo menor el andar de los otros buques dependían de éstos en sus movimientos y el verdadero andar de la escuadra chilena era así el de sus buques más lentos. Podría creerse que los buques menores de la escuadra chilena corrían peligro sin la protección inmediata de los buques mayores; pero el combate de Iquique y los encuentros posteriores del **Huascar** con buques secundarios de la flota chilena probaban que esto no era así en realidad. Además, la misión de los acorazados chilenos era destruir cuanto antes los buques más importantes de la escuadra enemiga, no cuidar los buques menos importantes de su propia escuadra. Lo urgente era la terminación de la guerra naval y para lograrla bien podía Chile arriesgar sus corbetas y cañoneras.

El 15 de abril, a la 1 **a. m.**, el Contraalmirante Williams cansado sin duda de esperar a la escuadra peruana en los diez días que ya contaba el bloqueo de Iquique, decidió comenzar a poner en práctica sus anunciadas "medidas más eficaces", y se dirigió al Sur con el **Blanco**, la **O'Higgins**, la **Chacabuco** y la **Magallanes**, dejando en Iquique a la **Esmeralda** para sostener el bloqueo. Al amanecer se encontró con el **Cochrane**, a cuyo comandante ordenó seguir al Norte con la **Magallanes**, "donde debía emplear las mismas medidas de hostilidad que iba yo a practicar en las caletas del Sur." (2) El **Cochrane** y la **Magallanes** debían, de regreso, "hacer escala en todos los puntos intermedios con el mismo fin." (3)

En Pabellón de Pica, Williams hizo echar a pique veintiuna lanchas y un vaporcito e hizo destruir las construcciones para la carga y descarga del guano.

El 16, el Contraalmirante fondeó en Huanillos, "donde se practicó igual operación i con mejor éxito." (4) "En efecto,

(2) Informe de Williams a su Gobierno, abril 19, 1879.
(3) **Ibid.**
(4) **Ibid.**

forme de nueve pulgadas y seis cañones de igual calibre que los del **Huascar.**" Paz Soldan, p. 155-56. "El comandante Grau estaba convencido de que su monitor no podía aceptar el combate con probabilidades iguales con ninguno de los acorazados chilenos. También quería reducir todos sus movimientos a una guerra de sorpresas . . . y evitar a todo trance un encuentro con alguna de las fragatas enemigas." Barros Arana, p. 73.

se destruyeron completamente las dos únicas construcciones para la carga de guano y lastre que allí existían, i cincuenta i cinco lanchas que había en el lugar." (5) El comandante de la Chacabuco resume así la obra de destrucción en los dos puntos, Pabellón de Pica y Huanillos, en informe a su gobierno: "El 12 y 16 destruidos los muelles i aparatos de carguío en Pabellón de Pica i Huanillos. Setenta i cinco lanchas tomadas i dos remolcadores."

Pabellón de Pica y Huanillos eran puertos guaneros. Para el embarque del guano se habían construido muelles y ferrocarriles en los dos puertos, donde no había fuerzas militares sino trabajadores. El corresponsal del "Mercurio" (Eloi Cabieres) describe la obra de destrucción en los dos puertos guaneros de este modo: "No había allí fuerzas peruanas i por lo tanto pudimos apoderarnos sin molestia de una lanchita de vapor, el **Lopez Gama,** fuera de unas veinticinco o treinta lanchas... Después ordenó el Almirante que algunos botes de la **Chacabuco** i la **O'Higgins** destruyesen el muelle, las plataformas de mano, los puentes i las mangueras... después de dispararles unos cuantos tiros con los cañones de los botes, i viendo la ineficacia de este procedimiento a causa de la sólida estructura de madera i hierro de aquellas hermosas obras, bajó la gente a tierra i empapando con parafina los maderos, abriendo algunas minas al pie de los postes, echó en un momento a tierra aquellas obras i las dejó entregadas a las llamas."

El 18, el Contraalmirante dispuso que la **Chacabuco** visitara el puerto de Pisagua, en la costa de Tarapacá, "con el objeto de destrozar también ahí las lanchas que hubiera para concluir así con todo embarque i desembarque de mercadería." (6) Reflexionando, el Contraalmirante resolvió luego seguir tras la **Chacabuco,** por cuya suerte abrigó temores, y la alcanzó en las aguas del puerto de su destino. Aquí en Pisagua, los botes encargados de la destrucción de las lanchas, fueron recibidos por un nutrido fuego de fusilería por las fuerzas de tierra, que "habría concluido con todos ellos (los ocupantes de los botes

(5) **Ibid.**
(6) **Ibid.**

chilenos) si en el acto no se hubiera apresurado a ordenar . . . se replegasen a su buque (la **Chacabuco**) haciendo fuego en retirada mientras los buques disparaban sobre los de tierra . . ." (7) La escuadrilla de botes hizo una nueva tentativa y fué recibida de la misma manera, a pesar de los fuegos de los buques chilenos, y tuvo que retirarse otra vez sin haber logrado su intento. El ataque a Pisagua había comenzado a las 9:30 de la mañana. Los buques chilenos se retiraron a la 1 p. m., dejando el puerto "presa de las llamas." (8) La población fué "reducida a cenizas en sus tres quintas partes", según Viel, Comandante de la **Chacabuco.** (9) En la **Chacabuco** hubo un muerto y seis heridos. El 20 de abril, "todavía estaban humeando los escombros." (10)

II

Del corresponsal citado del "Mercurio" es esta narración: ". . . pronto el terrible estampido de los grandes cañones (de los buques chilenos) principió a hacer temblar aquellas empinadas crestas . . . A los primeros disparos fué echada abajo el asta de bandera en que flameaba el pendón peruano. . . Luego, sin embargo, fué izada de nuevo la bandera en medio del silbido de las balas i allí permaneció. Las granadas i metralla que vomitaban los cañones . . . principiaron pronto su obra de destrucción . . . en estos momentos se veía a los habitantes correr desolados . . . i dirijirse fuera de la población . . . La población, mientras tanto, era presa de las llamas. En cinco o seis puntos distintos ardían . . . las casas . . . En las calles se veía gran multitud de jente huyendo despavorida del incendio . . . Pronto las llamas se comunicaron a la iglesia i a algunos edificios en que flameaba la bandera del ajente consular británico . . . todas sus habitaciones fueron devoradas por el fuego . . . Habiéndose incendiado poco después la Aduana, la casa de la sub-prefectura i los depósitos de salitre, el

(7) **Ibid.**
(8) **Ibid.**
(9) Viel al Ministro de Guerra, abril 23.
(10) Simpson, Comandante del **Cochrane,** a Williams, jefe de la escuadra.

Almirante hizo poner la señal de "alto el fuego" (11) Del cañoneo, "pausado i metódico", según el corresponsal del "Mercurio", resultó según Williams, "la casi completa conflagración de los principales barrios de la población."

El Contraalmirante no tuvo sin embargo el valor de su vandálica acción, y en su informe oficial trata de hacer creer que aquella obra suya no fué obra suya. Todo se debió, dice, "a la situación que ocupaban las tropas enemigas sobre que se hacían los disparos" (estaban en la playa (12)), "los que, al rebotar i desviarse dañaron algunas de las construcciones inmediatas que habría deseado no sufrieran, resultando de esto la casi completa conflagración de los principales barrios de la población." Esto escribía a su Gobierno el Contraalmirante de regreso en Iquique el 19 de abril, y anunciaba "otras medidas de hostilidad", que había creído convenientes, "no obstante el bloqueo de este puerto."

Si el Contraalmirante chileno hubiera enviado a tierra un parlamentario a notificar su propósito de destruir las lanchas, como hizo Simpson pocos días después, las habría destruido sin conflicto con las fuerzas de tierra. Tal era la costumbre en el procedimiento de la destrucción de lanchas; y el haberla omitido en esta ocasión prueba que el jefe de la escuadra chilena esperaba la resistencia de tierra y la deseaba como un pretexto para la destrucción no ya de las lanchas, sino de la población, es decir, la ejecución de sus "medidas más eficaces." (13)

(11) Una reclamación de los austriacos residentes en Pisagua, dirigida al consul de su país el 25 de abril, decía que en el incendio causado "por las naves de guerra, de Chile, de la manera más violenta, sin previo aviso, sin siquiera un plazo de una hora para salvar aunque fuese una pequeña parte de nuestros intereses", habían perdido totalmente el único capital que poseían. Paz Soldan, p. 146.

(12) En su informe oficial dice el mismo Contraalmirante Williams: "la tropa estaba acordonada i parapetada en toda la extensión de la playa."

(13) "... esperábamos, como era natural, que el enemigo nos mandase una embarcación de parlamento y que nos diera a conocer sus hostiles intenciones, cuya esperanza fué frustrada, puesto que dichos buques ... desprendieron ... seis embarcaciones bien equipadas con gente armada, las que se dirigían a tierra por la parte Sur, donde estaban fondeadas las lanchas ... de la compañía de vapores, y como la actitud del enemigo fuese destruir dichas lanchas en presencia nuestra y a distancia de medio tiro de rifle, los nacionales y la segunda compañía de la columna Ayacucho, rompieron los fuegos sobre el enemigo." B. F. Maldonado, Gobernador de Pisagua, al coronel subprefecto de la provincia. Abril 19, 1879.

El bombardeo de Pisagua el 18 de abril fué innecesario e injustificado, sin ningún objeto militar y sin previo aviso, y de consiguiente fué un crimen del Contraalmirante chileno, que su Gobierno no aprobó. El hecho es que las lanchas no fueron destruidas y que una segunda expedición fué necesaria a fines de abril con este fin. Como entonces no había ya nada que bombardear, las lanchas y embarcaciones menores en número de 44, fueron destruidas pacíficamente, previa inteligencia con las autoridades de tierra. (14)

Mujeres y niños, (criaturas, dicen los despachos peruanos), murieron en número de cinco y de cuatro respectivamente. Hubo también dos niños heridos. "Todos los habitantes de este puerto se encuentran desnudos, sin víveres y sin recursos", comunicó el Gobernador de Pisagua. Este funcionario habla a su Gobierno del "horroroso espectáculo que presentaba a la vista la población incendiada en todas direcciones, haciéndose imposible apagar las llamas, no obstante los heroicos esfuerzos de los vecinos y de la fuerza para sofocar el incendio, habiendo, de consiguiente, quedado reducida a cenizas toda la población." En el primer bombardeo, cuenta esta autoridad, el blanco de los fuegos fué la casa de la capitanía del puerto, donde flameaba el pabellón del Perú, y la agencia de vapores, que tremolaba la insignia de la compañía inglesa. En el segundo bombardeo, "los buques enemigos ofendían simultáneamente con sus proyectiles la extensión de la población de Norte a Sur, lo que dió por resultado un incendio general, ocasionado por sus bombas incendiarias."

La expedición del **Cochrane** y la **Magallanes** había llegado entretanto a Mollendo (abril 17). Había en este puerto cinco buques extranjeros, una barca inglesa, otra francesa y tres nicaragüeñas, "cada una (de las dos primeras) con una lancha cargada al costado." El Comandante Simpson hizo arrimar estas lanchas a su buque y "tomé a bordo sus cargas." Luego mandó "largar al garete" once lanchas que allí había. "Más tarde . . . se oyeron tiros de rifle que provenían de tierra i eran dirijidos a los botes" chilenos, "En el acto hice tocar

(14) Informe de Simpson, mayo 1, 1879.

zafarrancho, dando principio al fuego por los cañones de 20 libras, de cubierta, i luego despues por los grandes." Este bombardeo duró veinte minutos, al cabo de los cuales, el Comandante "notando que había cesado el fuego de tierra i sabiendo que casi toda la población era extranjera," suspendió el cañoneo. (15)

También aquí pudo haber sido evitada la destrucción, si el Comandante chileno hubiera enviado a tierra un parlamentario. No había en Mollendo fuerzas militares y el fuego que se hizo contra los botes chilenos fué de individuos del pueblo que se habían armado temiendo un desembarco y no pudieron ver impasibles la destrucción de sus propiedades. (16)

El **Cochrane** disparó sobre la población, sobre el muelle y los almacenes fiscales, pero no causó muertos ni heridos.

Esta división naval chilena siguió luego a Mejillones del Perú, adonde llegó el 1 de mayo, a llevar allí también la guerra bárbara. Simpson ordenó la destrucción de las lanchas que hubiera en la bahía, pero sin previa inteligencia con las autoridades de tierra, y cuando los botes de la **O'Higgins** cumplían sus órdenes, de tierra les hicieron fuego de rifle. El Comandante chileno bombardeó entonces el pueblo e incendió "una buena parte del caserío." (17) Según la autoridad peruana de Mejillones, "media población fué incendiada y el resto perforada."

Con motivo de esta guerra vandálica de los buques chilenos, que traducía las **medidas eficaces** de Williams para hacer salir a la escuadra peruana, el General Buendía, Jefe del Ejército de Tarapacá, dijo en una proclama fechada en Iquique el 19

(15) Informe de Simpson. Ahumada Moreno, V. I, p. 233.

(16) "... cuando creíamos que vendrían a tierra con algún parlamento pasaron ... a recorrer los buques en este fondeadero ... principiaron a cortar las boyas y barrenar todas las embarcaciones menores hasta las más pequeñas... El pueblo entonces, que ya se había armado por si pretendieran un desembarco, puesto que no hay en este puerto ningún individuo de tropa, estando ya casi concluida su obra de destrucción y viendo muchos de ellos destruir sus propiedades, movido por el entusiasmo e indignación hizo fuego sobre las embarcaciones enemigas, haciéndolas refugiar en su buque ..." Informe del Gobernador de Mollendo, Pantaleón Fernandini.

(17) Informe de Simpson, mayo 1, 1879.

de abril: "no se nos hace la guerra del derecho, se nos hace la guerra del crimen." (18)

CAPITULO CINCO

LAS PRIMERAS NAVES DEL PERU EN EL MAR

Las depredaciones de Williams producían sus efectos naturales en el Perú, enardeciendo al pueblo y levantando un clamor universal por la salida de la escuadra, que no podía salir, porque no estaba lista; y el Gobierno se veía así en una situación desesperada y peligrosa. (1)

En el Callao, ante una gran multitud que lo urgía por la salida de la escuadra, a raíz de los sucesos de Pabellón de Pica, Huanillos, Mollendo, Pisagua y Mejillones, el Presidente Pardo declaró:

"... La guerra nos ha tomado con sorpresa. Los chilenos

(18) " la guerra asumía un carácter de destrucción. Era una guerra triste. El balance de abril se reducía a esto: una escuadra poderosa condenada a ejecutar operaciones secundarias." Bulnes, p. 218-19. "Fué esta la triste e infructuosa cruzada que dió por resultado el bombardeo de Mollendo, la destrucción de tres buques en su bahía, el asolamiento de las caletas de Huanillos y Pabellón de Pica, i por último la devastación de Pisagua... i no tenemos embarazo en declarar que este jénero de operaciones trae a nuestro ánimo tan mortal desgano que preferimos dejar su narración a sus propios ejecutores... la obra de destrucción... fué valorizada en dos o tres millones de pesos... Vicuña Mackenna, **o.c.** p. 645-46.—"Qué hizo la escuadra chilena desde el 5 de abril en que se rompieron las hostilidades hasta la mitad de mayo? Nada más que bloquear Iquique y llevar el exterminio a toda la costa indefensa del Perú, sin provecho alguno para Chile, destruyendo e incendiando uno por uno todos los elementos de embarque y todos sus pequeños puertos. Pabellón de Pica, Pisagua, Mollendo, Huanillos, simples puertos comerciales absolutamente privados de toda obra de defensa, igualmente que de guarnición, excepto Pisagua donde se encontraban dos o trescientos soldados a lo más... fueron mas o menos destruidos todos ellos por las bombas de los acorazados chilenos... "Caivano, **o.c.** p. 213.—Barros Arana consagra apenas dos líneas en el texto a estas premeditadas expediciones devastadoras de la escuadra chilena, mencionando solo a Pisagua y a Mollendo, donde, "las chalupas chilenas fueron acogidas por las balas de las guarniciones de la costa, y los buques debieron disparar sobre estas tropas y por consiguiente sobre los parapetos y los edificios detrás de los cuales se abrigaban." En una nota al pie mas extensa que el texto dice: "la prensa peruana... exageró los estragos causados por los chilenos y acusó a estos de inhumanidad por haber disparado sobre las poblaciones pacíficas e indefensas .El hecho es absolutamente falso, pues los chilenos se contentaron con destruir las embarcaciones que pertenecían al Gobierno y dispararon únicamente sobre los puntos en que fueron provocados por las fuerzas de tierra." **o.c.** p. 66-67.

(1) "En el Callao la escuadra se preparaba, proveyéndose de los elementos

estaban preparados para la guerra, nosotros, por desgracia, no lo estábamos, porque confiábamos en la paz . . . Nuestra escuadra no está en aptitud de batirse, sería muy posible su pérdida y entonces me echaríais en cara mi falta de previsión . . . " (2)

En el creciente peligro de la situación, el Presidente Prado dispuso, sin embargo, la salida de la **Unión** y la **Pilcomayo** el 8 de abril, a sabiendas del estado en que se hallaban los tubos de las calderas de la **Unión**, y de la deficiencia de su armamento. (3) Estos buques no iban por supuesto a buscar la escuadra chilena reunida en Iquique, sino a practicar operaciones inteligentes y de consecuencia.

Paz Soldan dice que esto se hizo para apaciguar la impaciencia popular en el Perú. (4) Bulnes asegura que el Gobierno peruano había tenido aviso de la partida del transporte **Copiapó** con víveres, carbón y soldados, de Valparaiso para Iquique con escala en Caldera y Antofagasta, y que el General Prado despachó en consecuencia la **Unión** y la **Pilcomayo**, "que eran los únicos preparados en ese momento para salir al mar," (5) a apostarse entre Iquique y Antofagasta con el fin de capturar al **Copiapó**. Vicuña Mackenna dice que cuando el gobierno

(2) Ahumada Moreno, **Recopilación**, V. I, p| 252. "El Almirante debió halagarse con la esperanza de que su plan estratégico daba al fin buen resultado. El pueblo de las principales ciudades del Perú se levantó exijiendo con la más violenta indignación que su escuadra saliera . . . a vengar esos agravios. Masas hirvientes de cólera se precipitaron al palacio de Prado denostándolo por la inmovilidad de las naves, pero él resistió a la oleada popular, declarando que la escuadra no estaba lista." Bulnes, V. 1, p. 219.

(3) "Bien se sabía que los tubos de las calderas de la **Union** estaban en tan mal estado que no podían resistir una presión de más de 16 libras de vapor, para andar once millas por hora; que carecía de buenos proyectiles y de otros elementos indispensables en el momento de un combate." Paz Soldan, p. 132.

(4) **o.c.** p. 132.

(5) **o.c.** p. 208.

más necesarios; no estaba todavía terminada la colocación de las calderas de la fragata **Independencia** ni las reparaciones de los otros buques; pero el pueblo que no sabe ni piensa en las dificultades que ofrece esta clase de trabajos que . . . requieren prolijidad y pericia, condiciones que se encontraban en muy pocos operarios, culpaba al Gobierno de apatía y exijía la pronta salida de la escuadra. Las manifestaciones continuas y estrepitosas se repetían de día y noche, delante de la casa de Gobierno; en vano el Presidente General Prado manifestaba al pueblo la necesidad de que confiara en el patriotismo del Gobierno, y le aconsejaba que calmara su ardor, pues no convenía proceder antes de estar suficientemente preparados los elementos. La exaltación del pueblo crecía por instantes . . . " Paz Soldan, p. 131.

del Perú tuvo por cable conocimiento del bloqueo de Iquique, "concibió el feliz y sencillo pensamiento de emboscar dos de sus naves . . . en las caletas que interceptaban las líneas de operaciones de nuestros buques entre Antofagasta e Iquique." (6)

La misión de estos dos buques peruanos era, según Paz Soldan, "sorprender los transportes y buques menores del enemigo." Bulnes considera que la operación que iban encargados de ejecutar estos buques "era audaz, porque la escuadra chilena de Iquique podía cortales el paso." Las instrucciones que recibió García y García, jefe de esta división naval peruana, fueron "cruzar la vía de comunicación de la escuadra chilena." (7) Williams tuvo noticia de la salida de los buques peruanos y sospechando o temiendo que su cometido fuera bombardear a Antofagasta, dispuso la salida para este puerto el 9 de abril del **Cochrane** y la **Magallanes.** (8)

La división peruana tocó en Huanillos en la mañana del 12 de abril y zarpó momentos después con dirección al Sur. Frente a la quebrada de Iquique, o sea en la Punta de Chipana, al Norte de la embocadura del Loa, frontera Sur del Perú, los buques peruanos divisaron el humo de un vapor. Era la corbeta chilena **Magallanes** que viajaba al Norte (9) y que había salido la noche anterior, es decir, el 11, de Antofagasta, con instrucciones de tocar en Huanillos (10) para ver "si habían buques huaneros a la carga." (11) Eran las 10:30 de la mañana del 12 cuando el Comandante Latorre, de la **Magallanes,** descubrió la presencia de los buques peruanos, "que cruzaban al Sur de la desembocadura del río Loa." (12)

Momentos después reconoció que eran la **Unión** y la **Pilcomayo.** La **Magallanes** hacía viaje de regreso a Iquique enviada por Emilio Sotomayor, en virtud de un telegrama del Presidente Pinto ordenándole que transmitiera cuanto antes a su hermano Rafael en Iquique la consulta que le hacía de la ope-

(6) **Campaña de Tarapacá,** p. 603.
(7) Parte de García y García sobre el encuentro de Chipana. Ahumada Moreno, **Recopilación,** V. 1, p. 219-20.
(8) Bulnes, **o.c.,** p. 206.
(9) Informe citado de García y García.
(10) Informe del Comandante Latorre de la **Magallanes,** abril 12.
(11) Bulnes, p. 209.
(12) Informe citado de Latorre.

ración militar que el Gobierno había decidido de mover inmediatamente un ejército de 5,000 hombres para apoderarse de Tarapacá, después de conocer la resolución del Contraalmirante Williams de no ir al Callao. El Coronel Sotomayor despachó a la **Magallanes** con la consulta presidencial, la cual no llegó nunca a su destino porque Latorre, temeroso de caer prisionero de los buques peruanos, rompió los papeles que llevaba durante la persecución que estos le hicieron. (13) Williams había escrito a Sotomayor desde Iquique: "que la **Magallanes** active el embarque de su carbón a fin de que vaya lo más pronto posible a reunirse con nosotros." (14)

Aunque el Comandante Latorre hace lo posible en su parte por disimular la verdad, la indisimulable verdad es que la **Magallanes** huyó, y que perseguida, contestó, huyendo, los fuegos de sus perseguidores, escapando al cabo por su mayor andar, (10½ millas) y le ventaja inicial de la distancia que la separaba de los buques peruanos cuando los avistó. (15) Y es claro que el buque chileno, pudiendo huir debía huir, pues de lo contrario había sido presa fácil de los buques peruanos, superiores en fuerza combatiente. En la fuga estaba su sola salvación.

"Por mi parte," dice Latorre en su informe, "a fin de no perder lo ventajoso de nuestra posición," es decir, la ventaja de la distancia que llevaba en la fuga, "no contesté absolutamente los fuegos de la **Pilcomayo**, pero sí con el cañón de popa, a las 12:10 P. M. a los de la **Unión**", es decir, que huyó por dos horas más sin contestar los fuegos del enemigo que lo perseguía, a fin de no ponerse al alcance de estos fuegos, disminuyendo la distancia; y que no los contestó sino cuando, disminuida la distancia por sus perseguidores, al cabo de dos

(13) Bulnes, p. 207.
(14) Vicuña Mackenna, o.c. Anexos, p. 610.
(15) "Momentos después se reconocía que los citados buques eran las corbeta peruanas **Unión** y **Pilcomayo** que se dirijían sobre nosotros. Fiando sin duda en la potencia de sus máquinas, no avanzaron con la rapidez necesaria para empeñar un combate a corta distancia prefiriendo . . . cañonearnos, haciéndonos fuegos perpendiculares desde lejos. Esta lentitud en sus movimientos nos permitió avanzar ventajosamente, obligándolos . . . a emprender . . . la caza." Informe de Latorre.

horas o más de persecución, no pudo hacer otra cosa sino defenderse, haciendo fuego para proteger su fuga.

II

La **Magallanes** gastó 150 proyectiles. Según Latorre, la distancia máxima a que se disparó fué de 4,300 metros, y la mínima de 2,300. La nave chilena perdió su lancha de vapor (16) que tuvo que arrojar al agua, y una bala de la **Pilcomayo** la alcanzó y le hizo algú ndaño. (17) El buque peruano que estuvo a más corta distancia, 2,300 metros, del buque chileno, fué la **Unión.** La **Pilcomayo** era de mucho menor andar.

En un telegrama al Presidente Prado (abril 14, Arica), García y García, Jefe de la división naval peruana, resume la narración del encuentro con la **Magallanes** diciendo que le dió caza, batiéndola durante dos horas, y que, "teniendo mayor andar, huyó velozmente para Iquique."

Del informe oficial de García y García se deduce que la persecución no la hicieron juntos los dos buques peruanos sino por un tiempo, al principio, continuándola después la **Unión** sola, porque la **Pilcomayo** "sucesivamente fué atrasándose hasta quedar como cinco millas al Sur, pero el combate continuó con la **Unión** hasta las 2 P. M. en que el enemigo, recibiendo los últimos disparos . . . y con un andar superior, que gradualmente había aumentado, logró ponerse fuera del alcance de nuestras piezas, huyendo hacia el Norte, rumbo que siguió la división hasta encontrarnos a cinco horas del puerto de Iquique." (18) A esta fuga de la **Magallanes** la llama Bulnes "marcha triunfal de Latorre hacia Iquique." (19)

Latorre dice en su informe que "es mui posible" que dos granadas de sus colisas "hayan reventado dentro del buque

(16) ". . . las necesidades del momento me obligaron en estas circunstancias a sacrificar nuestra lancha de vapor." Informe de Latorre.

(17) "A pesar de la larga distancia, los disparos de aquel buque fueron mui buenos, llegando el segundo que hizo a tocar el agua a seis metros de la hélice de babor, para rebotar enseguida sobre el mismo costado levantando astillazos en una extensión de 80 centímetros." **Ibid.**

(18) Informe de García y García.

(19) **o.c.**, p. 211.

(la **Unión**), causándole serias averías, por coincidir con este hecho el de apercibirnos de un gran escape de vapor por su chimenea, a la vez que separarse rápidamente del combate, optando para reunirse a la **Pilcomayo** por el camino más largo, a fin de interponer de esta manera entre él i la **Magallanes** un poco de mayor distancia." Pero no hay mención alguna de este hecho en el informe de García y García, que mandaba a bordo de la **Unión**, y dice, como se ha visto, por el contrario, que persiguió a la **Magallanes** hasta que se puso fuera del alcance de sus cañones y que llegó con sus buques hasta cinco horas de Iquique.

La sospecha o suposición de Latorre puede explicarse por lo que refiere Paz Soldan en su relación del encuentro. Dice: "Convenía acortar la distancia, pero el tiempo que empleaba la **Unión** en hacer fuego de costado por no tener ningún cañón cazador, lo aprovechaba la **Magallanes** en alejarse. Sin embargo, continuaba el cañoneo, y cuando, merced a la máxima presión posible que se dió al vapor, la **Unión** se encontraba ya a una distancia de 2,500 metros, principiaron los tubos a gotear sobre los fogones y parte de las bóvedas a reventar. En tan crítica situación, la prudencia aconsejó al Comandante en Jefe García y García disminuir la presión, botar el vapor y suspender la caza de la **Magallanes**, que sin este accidente hubiera sido fácil presa. La **Pilcomayo** ... se quedó al Sur, atrás de la **Unión**; ésta la esperó y una vez reunidas continuaron la caza, aunque ya sin esperanza ... A las dos de la tarde era ya infructuosa toda persecución." (20) Esta era la consecuencia del estado en que los buques peruanos habían salido al mar.

Tampoco hay mención alguna de "averías" en la **Unión** en el parte del Comandante Portal de esta corbeta, de cuya lectura se infiere claramente que la "posibilidad" de que habla el Comandante Latorre no era posible. Véase: "A la 1h.40 P. M. se había alargado tan considerablemente la distancia entre ambos buques, que nuestras bombas no alcanzaban con una elevación de más de 3,500 metros, por lo cual seguramente el enemigo también paralizó sus fuegos: sus tiros fueron en

(20) o.c., p. 133.

general bien dirigidos, pero mal elegido el momento del disparo, o no llegaban a nuestro costado o pasaban por alto: esta es la causa de que no hayamos sufrido la más insignificante avería." Portal explica que no pudieron seguir la persecución de proa por falta de cañones cazadores y tuvieron por esto que sostener el fuego por babor. Observó, dice, que media hora después de los primeros disparos de la **Unión**, "el caliza de proa del enemigo cesó por completo, sin embargo de tener siempre nuestro costado en su línea de puntería." Y agrega: "esta circunstancia me hace sospechar que sufrió allí alguna avería." Según Portal, la **Unión** hizo 148 disparos.

El Comandante Guerra, de la **Pilcomayo**, corrobora el hecho de que la **Magallanes** al apercibirse de que tenía al frente dos buques enemigos, emprendió la fuga, "con notable celeridad," y asimismo la imposibilidad de que dos granadas de la **Magallanes** cayeran en el interior de la **Unión**. El fuego de la **Magallanes**, dice, no tuvo resultado alguno; pues bien la distancia que nos separaba, o más probablemente la falta de artillería hacia popa de la nave mencionada, la imposibilitaban, en la posición en que se hallaba, para ofendernos." Hacia el final del combate, dice, "la corbeta enemiga se encontraba fuera de tiro, y en consecuencia suspendimos nuestros disparos."

En una orden fechada el 13 de abril en Iquique, Williams aprobó "la conducta observada por el Comandante de la corbeta **Magallanes**", en esta ocasión del encuentro con la **Unión** y la **Pilcomayo.**

CAPITULO SEIS

LA DIRECCION DE LA GUERRA EN LOS DOS PAISES BELIGERANTES

Son célebres en la historia de esta guerra los nombres de los transportes peruanos el **Chalaco** y el **Talismán**, por los audaces y capitales servicios que prestaron en los primeros días del mes de abril, por el aura que con estos servicios ganaron para la causa del Perú, por el relieve que dieron a la torpeza del bloqueo de Iquique, que dejaba el mar libre a la más imperiosa necesidad del Perú, cual era, la comunicación con los puertos del Sur, sin la cual Arica habría permanecido

desarmada y el ejército de Iquique, apenas en formación cuando estalló la guerra, habría sucumbido. (1)

Las necesidades y las circunstancias de su situación, no menos que la índole del espíritu nacional, serían y fueron los factores determinantes en la adopción por el Perú de un principio general de acción en la guerra con un enemigo superior en fuerza material en el mar fuera de toda relación de proporción. Esto era lo que demostraban las expediciones del **Chalaco** y el **Talismán**, primero, y las operaciones de la **Unión** y la **Pilcomayo** después. La estrategia del Perú sería la estrategia de la necesidad y de las circunstancias, la resultante de su propia situación en la guerra al propio tiempo que de la inspiración y la naturaleza del carácter peruano, y se expresaría en la movilidad, la actividad, la rapidez, la determinación, la audacia, la aventura, el desafío constante del peligro, la inteligencia para ver, o promover o adivinar las oportunidades. Haría por ésto contraste con la estrategia de la escuadra chilena, que en definitiva nunca tuvo ninguna, fuera del bloqueo de Iquique, los movimientos tardos, pesados y cautelosos, y el completo abandono de la iniciativa y la ofensiva que naturalmente le correspondían como la escuadra más fuerte y como escuadra del país que había provocado la guerra; y se burlaría constantemente del poder de esta escuadra y la pondría en ridículo y viviría de sus errores y de su medrosidad.

El **Chalaco**, al mando del capitán Manuel A. Villavicencio, cargado de fuerzas militares y material de guerra, llegó a Arica sano y salvo y en el tiempo normal de la travesía, el 5 de abril. Había salido del Callao el 2. Williams, que había zarpado, como hemos visto, de Antofagasta el 3, tuvo noticia de la partida al Sur de este transporte peruano por dos conductos,

(1) "... Saltaba a la vista que el bloqueo de Iquique constituía desde la primera hora una operación... completamente aislada que nada preparaba ni nada resolvía..." "... la medida de bloquearlo exclusivamente dejaba abiertos e inmunes todos los puertos que por sus valles i caminos de fierro dan paso franco al corazón del pais contra cuyo poder marítimo i territorial emprendimos... quedaban entregados al albedrío i recursos del enemigo todos los puertos de barlovento... Arica, Ilo, Mollendo, Pisco, el Callao, Ancon mismo, todos lugares de cómodo desembarco i cabezas de líneas de fierro... quedaban en disposición de artillarse i cerrarnos... el paso..." Vicuña, **Episodios**, p. 186-87.

uno de ellos el Gobierno mismo de Chile, que lo supo por cable del Ministro Godoy en Lima (2) y le dió aviso el mismo 2 de abril, cuando la escuadra aun estaba en aguas de Antofagasta, y se lo confirmó el 3, llamándole esta vez la atención hacia la importancia de la captura del **Chalaco.** (3) Pero Williams desechó también esta indicación, como había desechado la del ataque al Callao, que era el plan básico de su Gobierno, sacrificándolo todo a su idea fija y única del bloqueo de Iquique, el puerto del salitre. Merced a los elementos de que el **Chalaco** fué portador, la plaza de Arica, que hasta entonces carecía de todo medio de defensa, fué ya desde el 11 de abril, una plaza fortificada, con cañones y fuerzas suficientes "para inspirar respeto al enemigo." (4)

Mas no fué ésta toda la hazaña del **Chalaco.** Las fuerzas que transportaba al Sur las mandaba el General La Cotera, y se componían de una división, con dos batallones de infantería, un regimiento de caballería de húsares y una brigada de artillería, con cuatro cañones de sitio. La Cotera desembarcó estas fuerzas sin pérdida de tiempo en Arica y siguió a Pisagua, a tres horas de Iquique, donde desembarcó 500 hombres, con pertrechos y víveres, volviendo inmediatamente a Arica, donde surgió el 8 de abril. De Arica el **Chalaco** fué a Mollendo, donde tomó a su bordo 1,000 hombres que condujo a Arica. El transporte peruano hizo su viaje de regreso al Callao con la misma tranquilidad y la misma felicidad que sus viajes del Callao a Arica, a Pisagua, a Arica otra vez, a Mollendo y otra vez a Arica, que pronto sería el centro de las operaciones navales del Perú. (5)

El **Talismán** no era menos osado ni menos afortunado. Lo mandaba Leopoldo Sánchez. El jefe de las fuerzas militares a bordo era el Almirante Lizardo Montero, nombrado jefe de la

(2) "El mismo día" (2 de abril) avisó Godoi que había partido con rumbo a Tarapacá el **Chalaco,** conduciendo tropas y elementos bélicos, i la noticia se alcanzó a comunicar a la escuadra antes que zarpara de Antofagasta." Bulnes, **o.c.,** p. 194.

(3) **Ibid,** p. 203-04.

(4) **Ibid.** El **Chalaco** condujo dos cañones de 250 y dos de 100 para las fortificaciones de Arica. Ahumada Moreno, **Recopilación.** V. 1, p. 216-17.

(5) Vease Paz Soldan, p. 122; Bulnes, V. 1, p. 204; y la correspondencia para el "El Comercio" de Lima, una de Mollendo el 11 de abril, y otra a

plaza de Arica. El **Talismán** conducía material de guerra, víveres y fuerzas militares como el **Chalaco.** Salió del Callao el 10 de abril y llegó a su destino el 13. Puso en tierra en el acto su preciosa carga, y, como el **Chalaco,** fué a Mollendo, de donde volvió al Callao, sin novedad. Williams Rebolledo seguía entretanto consagrado por completo a su bloqueo de Iquique, su grande idea, su idea única, que en la nota de notificación del bloqueo al decano del cuerpo consular había calificado de "medida estratégica." Y allí permanecía, clavado y como en éxtasis ante el dios del salitre, cuya custodia era para él el destino de la escuadra en la guerra.

El Perú con sus buques principales todavía en reparaciones, y amenazado por una escuadra poderosa, dueña del mar, había, pues, durante el mes de abril, el primer mes de la guerra, fortificado a Arica, reforzado las guarniciones de esta plaza, la de Tacna y la de Iquique; había provisto de víveres y material de guerra estas plazas y las de Mollendo y Pisagua; había estado a punto de una victoria naval en el encuentro con la **Magallanes,** que debió su salvación a la fuga y al mal estado de la máquina de la **Unión;** había recorrido en fin impunemente y libremente el mar, a pesar de su debilidad y de su inferioridad material, prestando importantes servicios y desafiando y humillando el poder naval de Chile.

Chile, el más fuerte, el más poderoso, el país preparado para la guerra, con una escuadra irresistible, "en perfecto pie de guerra" desde la ocupación de Antofagasta el 14 de frebrero, mientras la escuadra peruana prácticamente no existía, porque no podía moverse ni combatir, y carecía de personal y de todo, no había hecho en todo el mes de abril sino ignorar oportunidades, bombardear poblaciones indefensas y enterrar todo su poder naval en el estúpido bloqueo de Iquique, como postrado de hinojos y absorto ante el dios del salitre.

---

bordo del **Chalaco** de la misma fecha, en Ahumada Moreno, **Recopilación,** V. 1, p. 216-217.—Como una muestra del espíritu de las historias chilenas, he aquí lo que dice Vicuña Mackenna, **o.c., p.** 607: "... la división La-Cotera había salido del Callao el 1 de abril; pero al tener noticia en Arica el día 4 de la declaración de guerra", (no fué hecha sino el 5) "desembarcó en ese puerto las fuerzas de que era conductor i púsose en cobro."

II

La dirección de las operaciones navales por parte del Perú era individual y unipersonal y se caracterizó por su resolución, por su sistema de ofensiva continua e incesante, por su clara comprensión y su clara visión de la situación y de las circunstancias en general y en cada caso particular, y por su principio básico de intentar y osar. Estaba además presente en el teatro de los acontecimientos. A esto se debió la prontitud y despacho con que eran dadas y cumplidas las órdenes e instrucciones del General Prado, Presidente de la República y Director de la Guerra.

Las responsabilidades de la dirección de la guerra eran de consiguiente exclusivamente suyas; pero los honores y la gloria de la brillante campaña que hicieron bajo su mando los buques peruanos en la lucha desigual y sin esperanza, son también en primer término suyos. El hizo en realidad más de lo que podía esperarse, más de lo que podía hacerse con los elementos de que podía disponer. El valor de los buques era demasiado cuestionable. El de las tripulaciones también. Pero el valor de los jefes de las divisiones navales era incuestionable, y el de uno de ellos, Grau, era insuperable. Que los buques viejos y mal remendados de la escuadra peruana, con tripulaciones improvisadas, hubieran hecho lo que hicieron, sosteniendo por seis meses la guerra contra una escuadra moderna en sus unidades capitales y más numerosa y preparada, no se explica sino por la inteligencia de la dirección de la guerra y la calidad de los hombres que ejecutaban sus planes.

La figura central y máxima de la guerra naval es Grau. En el esplendor de su gloria todos han quedado eclipsados, en uno y otro campo. Pero la historia reconoce una igualdad esencial entre Prado como director de la guerra naval y Grau como cerebro y brazo de su voluntad en la acción. Prado tuvo en Grau el hombre que el carácter de la guerra como la imponían las circunstancias y como él la había concebido, demandaba; y Grau tuvo en Prado el hombre que la clase de guerra para la cual él era más adecuado, requería. La dirección de la guerra por Prado ofreció con abundancia a Grau las oportunidades

que podía ambicionar como marino capaz de grandes cosas. En este sentido puede decirse que Prado hizo a Grau. Un espíritu conservador, lento, inseguro, temeroso, equivocado respecto a la indicación de las cosas, abrumado por las responsabilidades, engañado como Williams por una falsa noción de la preservación de los buques, habría conducido la guerra de muy distinto modo, sin duda de un modo inglorioso, y habría malogrado las tremendas potencialidades del **Huascar** bajo los pies de Grau. Las hazañas de Grau en la historia de esta guerra son el más alto elogio de la dirección de la guerra por Prado. Al propio tiempo, sin Grau, Prado no habría podido hacer la prodigiosa guerra que hizo con un solo buque, puede decirse, el **Huascar.** La inexplicable e incomprensible deserción de Prado más tarde, huyendo del Poder y de su patria en peligro, hundió su nombre en la sombra y la posteridad no ha tenido para él sino censura u olvido. Su dirección de las operaciones militares en tierra, además, fué desgraciada y esto ha contribuido a la ruina de su nombre. Pero la historia no puede sino hacer justicia al mérito y los servicios de su dirección de la guerra naval. Los errores de Williams le depararon oportunidades inesperadas que él supo aprovechar con plenitud. Su salida del Callao con la escuadra y los transportes, repletos de fuerzas y material de guerra y recursos para el ejército; su arribo feliz al puerto de su destino; su presencia en Arica y en Iquique; su ejemplo de actividad, de firmeza, de energía, de dominio de la situación, de fe, de valor, fueron parte para levantar la causa del Perú y rodearla de prestigio en los comienzos de la guerra. (6)

No se puede decir con certidumbre, cuanto a Chile, quien dirigía la guerra. Todos y ninguno. El Gobierno en Santiago hacía planes y los sometía en consulta a Williams, a Sotomayor y al jefe del ejército en Antofagasta. En el ir y venir de las consultas se perdía un tiempo precioso y entretanto nada se hacía. En el Gobierno mismo no había a menudo conformidad de parecer. El Presidente disentía, por ejemplo, de la

(6) "El Presidente del Perú, Jeneral Prado, había manifestado bantante actividad en la campaña naval. Con mantener en continuo movimiento su escuadra sacó de ella todo el partido posible. Sus disposiciones fueron acertadas." Bulnes, o.c., p. 708.

opinión de sus Ministros y jefes militares y hacía la consulta de lo acordado de modo que Sotomayor entendiera y contestara en el sentido que él deseaba. Williams en cambio no consultaba nada a Santiago, quizá porque como nada hacía ni nada concebía, fuera del bloqueo de Iquique y el bombardeo de puertos indefensos, nada tenía que consultar. Lo único que hizo después de mes y medio de bloqueo, la expedición al Callao, a la cual se había opuesto, como hemos visto, en abril, no solo no la consultó sino que expresamente la ocultó del Gobierno. No consultó tampoco, como se ha visto, el bloqueo de Iquique. Simplemente desechó el plan del Gobierno y siguió el suyo propio. El era el árbitro. La presencia de Sotomayor, que estaba a bordo como Secretario General y Asesor de la Escuadra y del Ejército, nombrado en marzo, le estorbaba; y celebró verse libre de él cuando Sotomayor, disgustado y convencido al cabo de la necesidad de reemplazar a Williams, abandonó la escuadra en junio. La consulta de los planes de guerra ideados en Santiago daba lugar a veces a conferencias en Antofagasta, a las cuales asistían el jefe de la escuadra, el asesor, el jefe del ejército y el Delegado y Ministro de Relaciones Exteriores, Santa María, el hombre más fuerte del Gobierno por su influencia en el Presidente Pinto. Estas consultas y conferencias se referían principalmente al ejército, a las operaciones militares que urgía emprender, con el concurso de la escuadra en el territorio del Perú; y no resolvieron nunca nada ni condujeron a nada en relación con su objeto. De una de ellas regresó Santa María declarando que Chile tenía en el Norte un ejército sin General y una escuadra sin Almirante. (7)

Ni el Presidente ni sus Ministros creían en el bloqueo de Iquique, pero no se atrevían a ordenar su suspensión y en la incertidumbre y el descontento producidos por la prolongación de la guerra, urdían afanosamente planes de invasión militar, Lima, Tacna, Tarapacá, creyendo posible la guerra en tierra antes de la decisión de la guerra en el mar. Cuando Williams a la postre levó anclas y huyó de Iquique derrotado por su propia obra, el Gobierno se alarmó con la suspensión

(7) Ibid, p. 368.

del bloqueo, que ahora creía conveniente, y llamó al Almirante a Santiago a rendir cuenta de su conducta.

Para fines de julio tanto el jefe del ejército, General Arteaga, como el Almirante Williams, habían desaparecido del escenario de la guerra. Subsistía Sotomayor, más fuerte que nunca en la confianza y la predilección del Presidente y del Ministerio. Por un decreto del 12 de julio el Presidente había delegado en él sus facultades. Prácticamente lo había hecho Presidente de la República en campaña, bajo la denominación de Comisario General del Gobierno, un cargo único en su género, que Sotomayor ejerció sin hacerlo público y cuyo secreto guardó cuidadosamente el Presidente Pinto hasta de sus Ministros. (8) Sotomayor era así la autoridad suprema en el ejército y en la armada, cuyos jefes estaban obligados a obedecer sus órdenes cual si emanaran del Presidente de la República. La dirección de la guerra no adquirió con esto unidad, ni concentración, ni iniciativa, ni expedición; siguió dispersa en Sotomayor, Santa María, Pinto y sus Ministros. Sotomayor nada resolvía sin consultarlo: y los otros nada resolvían sin consultarle a él. Había tantos planes militares como directores de la guerra y más. Cuanto a planes navales no podía haber más que uno, una vez eliminado Williams, y era la consagración de toda la atención y actividad de la escuadra a la persecución y destrucción del **Huascar.** En esto estaban todos de acuerdo. El plan de operaciones para este fin era la cuestión. En agosto hubo cambio de Ministerio y Sotomayor fué nombrado Ministro de Guerra. Era el tercer nombramiento que se hacía en él desde que salió de Santiago el 3 de abril como portador del plan del Ministerio—Secretario General, Asesor, Presidente en Campaña (por delegación), Ministro de Guerra, Sotomayor en realidad era todo. Era el único que tenía la entera confianza del Gobierno y de cada uno de sus miembros, comenzando por el Presidente Pinto. Ni éste ni sus Ministros concebían la posibilidad de la campaña sin Sotomayor, Sotomayor era tan indispensable en concepto del Gobierno que éste se negó en varias ocasiones a permitir su separación temporal del ejército, con licencia,

(8) Ibid, o.c., p. 372.

desoyendo lo mismo las razones de salud y las razones de familia que lo urgían. Con la investidura pública de Ministro de Guerra, mientras guardaba en reserva la de Presidente de hecho, hizo la campaña hasta su muerte en Ite en mayo de 1880.

CAPITULO SIETE

PLANES Y PROYECTOS DE BLOQUEO DEL CALLAO E INVASION DE TARAPACA

El veto de Williams al plan fundamental del Gobierno de Chile, en lo que respecta a la acción de la escuadra chilena sobre el Callao, no derribaba por completo el plan; y sin duda dejaba en pie la parte relativa a la invasión de la religión salitrera. La situación militar en aquella región era tan vulnerable en mayo como lo había sido en marzo, a pesar de las medidas tomadas a principios de abril para mejorarla con los refuerzos y elementos conducidos por los transportes **Chalaco** y Talismán.

Se pensó así en el Gobierno de Chile, en la ejecución de la parte del plan original referente a Tarapacá, la codiciada presa objeto de la guerra. En el Consejo de Ministros en que se consideró y decidió esta medida el 8 de abril, con asistencia de los principales Generales del ejército, se estableció el hecho de que se podía contar para esta operación de guerra con un ejército de cinco mil hombres de las tres armas, y se tuvo en cuenta, según declaración del Ministro Prats en el Senado en la sesión secreta del 1 de agosto de 1879, que "el ejército acantonado en Iquique hasta entonces no pasaba de tres mil quinientos guardias nacionales, mal armados y peor disciplinados, que no podían oponer una resistencia seria." Se expidieron en consecuencia las órdenes correspondientes para la organización y despacho de la expedición militar de Antofagasta al punto que se eligiera de la región salitrera para el desembarco de las fuerzas invasoras. (1)

(1) En la sesión secreta del Senado el 1 de agosto, 1879, el Ministro Prats declaró: "que fracasado el primer plan de ataque al Callao por la resistencia del Almirante Williams, había sido necesario pensar en otro proyecto y que

El Presidente Pinto resolvió sin embargo consultar a Sotomayor, como era su costumbre en todos los casos. Esta consulta fué, como hemos visto, la causa determinante del viaje de la **Magallanes** a Iquique, que pudo haber iniciado la guerra naval con la pérdida de una nave de la escuadra chilena, capturada o hundida por los buques del Perú. El Presidente hacía su consulta en estos términos: "... Bloqueado Iquique,, se pide con insistencia que enviemos una fuerza para ocuparlo. Se considera esto muy fácil... ¿Qué opinas tú.:.? ¿Será fácil esta operación?" Se deduce de aquí que el temor del Presidente era que la operación no fuera **fácil** y que dilucidar este punto de la facilidad con Sotomayor era el objeto de la consulta. Los viajes del **Chalaco** y el **Talismán** al Sur en abril eran la causa del temor que ahora abrigaba el Presidente de una operación que formaba parte del plan original chileno en los designios de la agresión contra el Perú y que para esta fecha habría estado ya consumado si el Contraalmirante Williams no hubiera opuesto su veto. El Presidente refleionaba que la invasión de Tarapacá no sería ya tan **fácil** como lo habría sido el 2 o el 3 de abril, y vacilaba y no sabía por cuál partido decidirse. En sus dudas, halló su habitual salida en consultar a Sotomayor. Con fecha 22 de abril le decía: "¿Qué haremos en adelante? Habíamos pensado en un desembarque en Iquique. Cuando decidimos esto la fuerza que allí había eran 3,000 hombres poco más o menos i creíamos que con 4 o 5,000 hombres podíamos ocupar ese departamento. Las cosas han cam-

éste se acordó definitivamente el día 8 de abril a las doce de la noche, en un Consejo al que habían concurrido... el Presidente de la República, todos los Ministros del Despacho y los Jenerales Arteaga, Villagrán y Baquedano, en el cual se espuso que sin desguarnecer a Antofagasta i nuestra frontera del Sur, se podía disponer de un ejército de cinco mil hombres, de las tres armas, para operar sobre Iquique... Que como consecuencia de estos acuerdos, se impartieron las órdenes del caso i principiaron a recibir su cumplimiento, sin que nadie pudiera dudar del éxito, puesto que el ejército acantonado en Iquique hasta entonces no pasaba de tres mil quinientos guardias nacionales mal armados y peor disciplinados, que no podían oponer una resistencia seria: Que los resultados de esta empresa serían inmensos por el efecto moral de la derrota, el mui positivo de la destrucción de la mitad del ejército de línea del Perú, la posesión de Iquique, fuente de grandes recursos i que en breve tiempo se podría explotar en provecho del país, la libertad de acción en que quedaria la escuadra para operar en otros puntos, una vez fortificado Iquique, eran la consecuencia necesaria del plan concebido i cuya ejecución había quedado acordada para veinte días después..."

biado después. La fuerza de Tarapacá se ha aumentado considerablemente. ¿Convendría el desembarque en Iquique? ¿Convendría el bloqueo del Callao? Dame tu opinión sobre estos puntos." (2)

Los temores del Presidente eran falsos e inexplicables, dado el conocimiento que su Gobierno tenía de la situación en el Perú. Así como el Perú no tenía escuadra tampoco tenía ejército cuando Chile le declaró la guerra; y el Presidente Pinto, que sabía ésto, no podía ignorar el estado de las cosas en Tarapacá desde el punto de vista militar apenas unos días después de la declaración de guerra. En enero de 1879, el Perú tenía sobre las armas una fuerza de infantería de 3,539 hombres, jefes y oficiales inclusive. La caballería contaba 800 hombres más o menos, y la artillería igual número. El armamento en parque era de 5,566 rifles, "de once clases distintas, la mayor parte inservibles por su mala calidad y por su sistema." (3) Esta tropa carecía de instrucción y disciplina, porque el servicio militar era de dos años, "y porque su reducido número no dejaba al soldado tiempo para hacer el servicio de plaza y dedicarse a los ejercicios doctrinales de su arma." (4) No había Estado Mayor; (5) y el número de fuerzas disponibles de las tres armas no llegaba a 4,000 hombres en toda la República. En vista de la ocupación de Antofagasta por fuerzas de Chile, el Gobierno del Perú, siguiendo la más obvia indicación de las cosas bajo las circunstancias y los antecedentes, y por razones de órden público, porque había en Tarapacá considerable número de chilenos, resolvió fortalecer aquella provincia; y a pesar de la absoluta impreparación en que lo sorprendió la guerra, pudo

(2) Bulnes, o.c., p. 247.
(3) Paz Soldan, p. 106-07.
(4) Ibid.
(5) "El Estado Mayor . . . en realidad no existía, pues lo que tal nombre llevaba no era otra cosa que el depósito de los jefes y oficiales del desecho del ejército, cuyo desprestigio llegó al extremo de que los que se encontraban algo dignos, recibían con pena el ser destinados a él." Ibid — "A pesar de constar (el ejército del Perú), según el presupuesto vijente, de 4,200 plazas de soldado i de 3,870 oficiales de todas categorías i posiciones . . . el gobierno solo podía disponer de pronto de cuatro batallones de línea . . . La dispersión y el desarme era por tanto completo." Vicuña Mackenna, **Campaña de Tarapacá**, o.c., p. 487-89.

enviar allí una división a principios de marzo, con instrucciones de conservar el órden "y hacer respetar la soberanía nacional." (6) Esta división constaba de 785 hombres, con cuatro piezas de artillería de campaña. Más tarde, y cuando el fracaso de la misión de paz de Lavalle en Santiago era ya conocido en Lima, el Gobierno del Perú envió a Tarapacá una segunda división, fuerte de 1,500 hombres (fines de marzo). (7) Esta era toda la defensa de Tarapacá el 5 de abril, fecha de la declaración de guerra. A fines de abril, con los refuerzos y elementos que hemos visto del **Chalaco** y el **Talismán**, había en aquella provincia algo menos de 4,000 hombres, organizados en seis batallones de línea, dos escuadrones de caballería desmontados y dos baterías de artillería de campaña, diseminados en un desierto de cuarenta leguas, desde el Alto del Molle hasta Pisagua. (8) Según Vicuña Mackenna, cuyo estudio de la situación militar en Tarapacá es minucioso y se funda, como Paz Soldan, en documentos oficiales peruanos, en la última semana de abril, "las tropas de línea capaces de sostener el choque de una batalla, alcanzaban a poco más de 3,000 hombres." (9) Esta fuerza estaba distribuida así: una división, la de Velarde, que fué la primera enviada en marzo, ocupaba los cuarteles y puntos avanzados de la población de Iquique; otra división, la de Suárez, que fué la segunda enviada en marzo, estaba situada a dos leguas al Sur de Iquique, en el Alto del Molle; otra división, la de La Cotera, que fué la primera enviada en abril, compuesta de dos batallones, estaba en la Noria y Pozo Almonte; y en estas mismas posiciones se encontraba la división Besada, formada por las columnas de gendarmes y de Arequipa. Esta situación militar de Tarapacá, cuya conquista, por sus riquezas salitreras, era el objeto de la guerra por parte de Chile, y cuya ocupación, por lo miemo, era el pensamiento predominante del Gobierno chileno desde la declaración de guerra, hace decir a Vicuña Mackenna: "Tarapacá habría sido nuestra en abril... con

(6) Véase este documento en Vicuña Mackenna, **Ibid.** p. 514-16.

(7) Paz Soldan, p. 121.—Según Vicuña Mackenna la segunda división enviada a Tarapacá constaba sólo de 1,100 hombres, o.c., p. 498.

(8) Vicuña Mackenna, o.c., p. 607.

(9) **Ibid**, p. 708.

sólo haber destapado el portalón de nuestros blindados i echadoa la playa los batallones de línea que teníamos a nuestra disposición desde mediados de febrero." (10)

Esta fuerza que defendía a Tarapacá, reunida y organizada apresuradamente en marzo y abril bajo la urgencia y la presión de los acontecimientos, era en general bisoña, con excepción de una división, la 2a. Era una fuerza reclutada a toda prisa y sin preparación militar alguna. Su armamento era un mosaico. Algunos cuerpos estaban armados con rifles Comblain; otros con rifles peruanos; otros con Chassepot. Carecía, además, de municiones. "Consta", dice Vicuña Mackenna, "de los estados que existen originales en la Biblioteca de Santiago, i en varios duplicados, que desde su llegada y durante la primera quincena de mayo, el ejército peruano estacionado en Iquique, en el Molle, en la Noria i en Pisagua, no contenía en los morrales de sus cuatro mil soldados i en los estanques de sus parques, sino 44 mil paquetes de diez tiros cada uno, para los diferentes calibres i calidades de sus rifles, lo que hacía un máximum de cien tiros por soldado." (11) Es claro que una fuerza en estas condiciones no era en realidad un ejército. El "ejército" de Tarapacá, en mayo, no habría podido combatir media hora con el ejército invasor de Chile; "de suerte", dice el citado historiador chileno, "que si una división chilena de dos otres mil hombres hubiera llegado a Iquique embarcada en nuestra escuadra el 5 de abril o un mes más tarde, o . . . a mediados de mayo . . . Tarapacá habría caído en nuestras manos . . . No hai por ésto figura en asegurar que hasta la jornada marítima del 21 de mayo la provincia de Tarapacá estaba de hecho indefensa i su ejército desarmado, a disposición de los chilenos." (12)

II

El Ministerio autor de la guerra, el Ministerio Prats—Alejandro Fierro, Exteriores; Joaquín Blest Gama, Justicia,

(10) Ibid, p. 700.
(11) Ibid, p. 739.
(12) Ibid, p. 741-42.

Instrucción y Culto; Julio Zegers, Hacienda; Cornelio Saavedra, Guerra y Marina—renunció tres días después de la sesión de Gabinete en que se resolvió la ejecución de la segunda parte del plan fundamental, es decir, el 11 de abril; (13) y un nuevo Ministerio se formó el 18, con Antonio Varas; Interior; Domingo Santa María, Exteriores; General Basilio Urrutia, (14) Guerra y Marina; Jorge Huneus, Justicia, Instrucción y Culto; Augusto Matte, Hacienda. El Ministerio saliente había nombrado el 8 de abril al General Justo Arteaga jefe del Ejército. (15)

Como el Ministerio Prats, el Ministerio Varas no creía en el plan de Williams—el bloqueo y los bombardeos; pero como su predecesor, este segundo Ministerio de la guerra, que según Vicuña Mackenna, "sería completamente de guerra i para la guerra", no se atrevería a dar órdenes al Contraalmirante jefe de la Escuadra, y a pesar de la evidencia y la convicción de su error y de su incapacidad, se sometería a la supremacía de su dirección de la guerra naval. El bloqueo paralizaba el comercio de Iquique, es decir, impedía la exportación del salitre, y esto era todo lo que hacía, no en la teoría de privar de recursos al Gobierno peruano, sino en la de hacer salir del Callao la escuadra peruana, de manera que la cuestión de los recursos, que pudo en algún grado justificarlo, no entraba en

(13) "El público... estaba en contra del Ministerio, haciéndole responsable de todo lo que sucedía en el Norte. Los principales cargos que se le dirijían eran: no haber exijido con mas apremio a Lavalle una declaración sobre la existencia del tratado secreto i la neutralidad del Perú; no haber despachado la escuadra al Callao i gastar su actividad i bríos en el bloqueo de Iquique; no haber enviado una expedición a Tarapacá; no haber organizado una línea militar en el Loa i contentándose con débiles guarniciones en Carmen Alto, Caracoles i Calama." Bulnes, o.c., p. 228-230. Según Vicuña Mackenna, el Ministerio, "desde que había abdicado su deber... en el curso de la negociación Lavalle–Pinto–Santa-María, estaba muerto." o.c., p. 618.

(14) "... formulábanse objecciones únicamente contra la designación para el ministerio de la guerra del único hombre de guerra que entraba en su composición, el jeneral Urrutia... se le sacaba de su verdadero puesto... como el más natural i prestigioso jeneral en jefe del ejército que él mismo había formado; al paso que careciendo de las dotes de organizador, que era la suprema necesidad del momento, iba a ser colocado, con daño propio, en un puesto en que se malograrían sus más sobresalientes facultades de capitán i de soldado." Ibid, p. 622.

(15) "No fué acertado el nombramiento del General Arteaga... Arteaga era un anciano que había oido los disparos de la guerra de Independencia i concurrido a sus últimas funciones de guerra, medio siglo antes." Bulnes, o.c.,

el propósito declarado del bloqueo, (16) que en realidad desarmaba a Chile en el mar y equivalía, para los fines verdaderos de la guerra, a la pérdida total de la escuadra chilena. El nuevo ministerio, sin embargo, concluyó por resignarse al plan de Williams, el bloqueo y los bombardeos.

Como el Ministerio anterior, el nuevo Ministerio pensó en el bloqueo del Callao, pero con la misma absurda expectación de Williams en Iquique, "para provocar a la escuadra peruana a buscar a la nuestra", escribía Varas al Jefe del ejército y al Jefe de la escuadra el 25 de abril. (17) Si esta expectación no se realizaba, "pasado cierto tiempo, sería el caso de deliberar si un desembarque en Iquique para combatir al ejército peruano no podría verificarse..." agregaba. Este era todo el plan del nuevo Ministerio. Es decir, el plan antiguo o primitivo, pero con la diferencia de que el uno lo fiaba todo al ataque a las naves peruanas en los diques; y el otro se fundaba en el bloqueo del Callao, como una tentativa para un fin imposible, el mismo imposible fin que buscaba Williams en Iquique, según decía. En los hombres del Gobierno de Chile prevalecía, pues, la mentalidad del Contraalmirante Williams. El bloqueo del Callao habría sido empero una operación inteligente, pero por otras razones, porque de hecho habría cerrado el mar a los transportes peruanos y los puertos y las fuerzas del Sur habrían quedado aislados. El desembarque en Iquique habría sido entonces todavía una operación "fácil."

(16) "Como el objeto principal de mi venida a este puerto es provocar a la escuadra peruana para presentar combate..." Williams al Comandante General de Marina, Abril 5, 1879.—"Acabo de presentarme en estas aguas con la escuadra de mi mando con el objeto de establecer el bloqueo efectivo... i como es posible que los acontecimientos que mui pronto deben desarrollarse, ya sea por la presencia de la escuadra peruana en estas aguas..." Williams al Jefe Político y Militar de Iquique. Abril 5, 1879.

(17) Bulnes, p. 248.

p. 241. "Los dos Ministerios, el entrante i el saliente, cambiaron esta vez lastimosamente los frenos, elijiendo el último para jeneral en jefe al anciano jeneral don Justo Arteaga, indicado claramente para Ministro de la Guerra, como hombre de método, de ciencia i de organización, i el primero llevando a ese puesto a un... veterano acostumbrado a los campos, que se ahogaba en las oficinas..." Vicuña Mackenna, p. 622.

Bloqueado el Callao, el ejército de Tarapacá habría muerto de hambre. (18)

III

Williams opuso al plan del nuevo Ministerio respecto del Callao, su veto, como había hecho con el plan del Ministerio Prats, y esto fué suficiente, también en este caso, para que fuera en el acto abandonado. Verdad es que el Gobierno en realidad no hacía sino sugerir, dejando la decisión de antemano a Williams y a Sotomayor. "Ustedes son los que pueden formar juicio acertado sobre este grave negocio. Creemos que la escuadra no puede ejecutar por de pronto otra operación provechosa" (que el bloqueo del Callao), escribía Varas a Sotomayor el 25 de abril. Además, esta operación estaba sujeta, según nota de la misma fecha, "a la apreciación que debe hacerse de los elementos con que contamos para ello i de su resultado probable." (19) En Santiago no estaban pues seguros de nada, a pesar del conocimiento que tenían de los factores de la situación. No convenía colocarse frente a la escuadra peruana protegida por los fuertes, opinó Williams, y dudaba de la efectividad del bloqueo de una bahía con dos salidas al mar. (20) La escuadra peruana no existía todavía, como se ha visto; y cuando existiera, porque sus más importantes reparaciones hubieran terminado y su personal se hubiera conseguido y organizado, no podría jamás enfrentarse a la escuadra chilena, ni aun con el auxilio de los fuertes del Callao, cuyos cañones eran de menor alcance que los cañones chilenos y cuyos fuegos la escuadra chilena podría de todos modos evitar con la distancia. Buques suficientes tenía Chile para bloquear la bahía del Callao (como lo hizo más tarde) con sus dos salidas al mar. La importancia de esta medida era imponderable. La escuadra peruana habría sido encerrada, el desarrollo de los preparativos militares del Perú se habría

(18) "Era un ejército falto de todo... a diferencia del ejército de Chile, no tenía armas, ni municiones, ni víveres, ni dinero, ni movilidad, ni retirada. Tarapacá era una tumba." Vicuña Mackenna, o.c., p. 756-57

(19) Bulnes, p. 248.

(20) Ibid, p. 257.

paralizado y las plazas militares del Sur habrían quedado entregadas a sus propios recursos. Williams opinó en cambio esta vez por lo que al iniciarse la guerra había desaprobado, un ataque al Callao, lo cual era contradictorio no sólo con su anterior actitud sino con las razones en que fundaba su oposición al bloqueo del Callao, que el Ministro Varas consideraba como hemos visto, como la única "operación provechosa" que por el momento podía ejecutar la escuadra.

Varas no creía que la operación militar sobre Iquique pudiera ser de "ejecución inmediata", según escribía a Sotomayor (abril 25) y calculaba que habría que esperar más de un mes para intentarla, influido como Pinto por el temor al cambio que creían ver en la situación militar de Tarapacá por los refuerzos enviados a principios de abril. La sugirió sin embargo a Williams y a Sotomayor en forma de consulta como había hecho Pinto. "Piensen ustedes como operaciones por realizar bloqueo Callao, desembarco Iquique." (21)

El General Arteaga, por su parte, aprobó la operación proyectada sobre Iquique, pero diciendo que debía emprenderse "tan pronto como tengamos los elementos necesarios para acometerla." El General estaba así de acuerdo con el jefe del nuevo Ministerio en que el ejército de Antofagasta no estaba "en situación de combate", como decía Varas en la nota citada a Sotomayor.

El 1°. de abril había en Antofagasta 2,000 hombres, fuera de un número igual de nacionales repartidos entre en Antofagasta, Carmen Alto y Caracoles. Cuando el General Arteaga llegó el 28 de abril a asumir el mando del ejército, había en Antofagasta 4,480 hombres, según los datos del propio jefe del ejército hasta entonces, Coronel Emilio Sotomayor. Con el General Arteaga llegó una división de 2,700 hombres. El 1°. de mayo existía así en Antofagasta un ejército de siete mil soldados. Respecto a las municiones para este ejército, los datos oficiales chilenos dicen que hasta fines de abril se habían enviado y existían en Antofagasta más de dos millones de tiros

(21) Ibid, p. 249.

Comblain, ocho mil tiros de ametralladoras y doscientos tiros por pieza para dos baterías de artillería. (22)

Pocos días después de esta fecha, el 9 de mayo, el Subjefe de Estado Mayor del ejército peruano de Tarapacá, decía al Jefe del Ejército, General Buendía, que el ejército no tenía municiones para veinte minutos de fuego, y que algunos cuerpos, como los de la Guardia Nacional, podía considerárseles desarmados por el exigüo número de cápsulas de que estaban dotados. (23)

En respuesta a la consulta de Varas sobre la expedición a Iquique, el General Arteaga escribió aprobándola como hemos visto, pero declaraba que no tenía los elementos necesarios para realizarla. (24) Y pidió al Gobierno 2,500 hombres más. Pidió también vestuarios, equipos, caballos, ocho millones de tiros Comblain, mil ochocientos para cañones de montaña Krupp, seiscientos de campaña Krupp, cuarenta mil de ametralladora. El Gobierno no tenía el número de tiros que el General pedía. Los millones que había encargado a Europa no llegarían todavía. El General Arteaga hizo saber entonces que no se movería "sin los elementos que requiere la victoria." (25) Los dos mil quinientos hombres que pedía estarían listos para embarcarse en Valparaíso el 22 de mayo. El problema eran los millones de municiones, que no eran ocho sino por el momento. El mínimum que el ejefe del ejército decía necesitar eran 50,000,000. "Es indispensable que el encargo de tiros . . . sea a lo menos de cincuenta millones . . . i que se haga sin dilación. Las municiones nunca estarán de más." "Sobre municiones", escribía a un hijo suyo, "tengo pedidas a razón de 1,000 tiros por hombre, lo que quiere decir que es indispensable tener reunidos aquí ocho millones." (26) Y al Presidente Pinto escribía: "La falta de municiones la miro yo como un obstáculo insuperable para las operaciones en

(22) Vicuña Mackenna, o.c., p. 763-73.

(23) Véase este documento en Vicuña Mackenna, o.c., p. 742-43.

(24) Los términos de su contestación eran éstos: "Pienso sin rodeos que la ocupación de Iquique debe intentarse tan pronto como tengamos los elementos necesarios para acometerla." Bulnes, o.c., p. 256.

(25) Ibid, p. 265.

(26) Ibid, p. 265.

proyecto." Según el Presidente Pinto (carta a Arteaga, mayo 20) había para la expedición a Tarapacá cuatro millones de tiros. (27)

El plan del nuevo Ministerio estaba pues fracasado lo mismo en el Callao que en Iquique, (28) allá porque Williams lo rechazaba, aquí porque Areaga no juzgaba suficientes los elementos de que disponía en Antofagasta; y pedía ocho millones de tiros para combatir con ocho mil hombres una fuerza colecticia de tres o cuatro mil hombres que apenas tenía municiones para veinte minutos de fuego.

Eran fines de mayo. La guerra contaba ya dos meses, y ni la escuadra ni el ejército de Chile habían podido hacer nada contra el Perú desarmado e indefenso. La incapacidad y la timidez en la dirección de las operaciones navales y militares eran iguales en todos, en Williams, en Arteaga, en Sotomayor, en el Presidente Pinto y en sus Ministros.

CAPITULO OCHO

EL PLAN DE ATAQUE AL CALLAO

Sotomayor, el asesor de Williams y el oráculo del Presidente Pinto, era tan incapaz y tan desorientado como el Contraalmirante, como el General y como el Gobierno en Santiago. Todavía a fines de abril, cuando los principales buques peruanos se hallaban en los astilleros y las reparaciones que sufrían estaban aun lejos de su término, su opinión era que no debía emprenderse la invasión de Tarapacá sin haber consumado antes la destrucción de la escuadra peruana. Así lo decía al Primer Ministro Varas en una carta fechada el 28 del mes citado. Había estado de acuerdo con el plan original del Gobierno sobre el Callao, pero cuando Williams lo rechazó estuvo de acuerdo con Williams, como esta carta lo prueba. "Williams consideró este plan absurdo y de riesgos evidentes. Usted sabe que un fracaso cualquiera en nuestra

(27) Ibid, p. 265.

(28) "Hemos asistido ya a diversos planes de guerra todos fracasados." Ibid., p. 350.

marina importaría la pérdida del ejército i por lo mismo Williams cree que no deben emprenderse aventuras ocasionadas a peligros graves sin probabilidades de éxito," escribía a Varas. Creía asimismo con Williams que el bloqueo de Iquique y los bombardeos vandálicos harían que la escuadra peruana saliera del Callao. "Por esta causa se ha puesto en planta el plan de hostilizar los puertos peruanos hasta obligar al Gobierno a hacer salir su escuadra del Callao," decía en la misma carta. Creía que el bloqueo de Iquique había impedido que el ejército de Tarapacá expedicionara hacia el Sur para atacar el ejército de Antofagasta, siendo, como se ha visto, la verdad que el ejército de Tarapacá no existía porque carecía de municiones y de toda clase de recursos, y habría perecido si la escuadra chilena hubiera cortado las comunicaciones con el Callao. Creía que el bloqueo de Iquique no debía suspenderse, para evitar "el peligro" de que el Perú fortificara aquella plaza, "i entonces la Escuadra tendría una situación mucho más peligrosa." Y agregaba: "Se ha considerado que este es el mejor medio de hacer salir del Callao a la escuadra enemigo i batirla, sin perjuicio de emprender otras más al Norte si esta no fuera suficiente," es decir, los bombardeos de la guerra bárbara. Por último creía que la escuadra peruana, si salía del Callao, iría a Arica, y que entonces la escuadra chilena podría bloquearla allí, mientras una división del ejército desembarcaba en algún punto próximo de la costa y se apoderaba del puerto de Arica "por la espalda." (1)

A la consulta de Varas sobre el bloqueo del Callao, Sotomayor contestó (marzo 3) que creía con Williams que el proyecto tenía "sus inconvenientes", que eran la distancia de los recursos y el estado de "muchos" de los buques, que ya sentían sin duda los efectos de la parálisis en las aguas de Iquique. Y así como Pinto todo lo consultaba a Sotomayor, que era así una especie de refugio en todos los casos en que había que tomar resoluciones, Sotomayor se refugiaba en Williams y decía en su respuesta a Varas: "En fin, vamos a ponernos de acuerdo con Williams, a quien debe usted siempre

(1) Puede verse un extracto de esta carta de Sotomayor para Varas en Bulnes, V. I, o.c., p. 233-35.

dejarle libertad de acción, como lo hace en sus notas." Y concluía, refiriéndose a Williams: "El hombre es necesario por su prestigio y por sus cualidades marineras. No veo por otra parte quien pueda reemplazarlo si él se retira . . ." (2) Sotomayor consolidaba así a Williams en Santiago, donde el ascendiente del asesor entre los hombres del Gobierno era decisivo en todas las cosas de la guerra.

Williams reconocía, sin embargo, según Sotomayor, que "la inacción era lo peor." La inacción era el bloqueo de Iquique, que para la fecha en que Sotomayor escribía a Varas, contaba ya un mes. Para esta fecha, (mayo 3) Williams reconocía, pues, que el bloqueo de Iquique "era lo peor." Con esta persuación, y la impresión del clamor público en Chile y el descontento general en torno suyo, el Contraalmirante chileno concluyó por abandonar su idea fija y única del bloqueo de Iquique y acoger la idea original del ataque al Callao que al comenzar abril había desaprobado por "absurda i de riesgos evidentes", según Sotomayor. Es decir, que el Contraalmirante chileno decidió hacer a mediados de mayo lo que no quiso hacer a la declaración de la guerra en la primera semana de abril.

Era obvio discurrir que el mes y medio que había transcurrido no había transcurrido en vano para la marcha de los preparativos navales del Perú y que la situación no podía ser la misma a mediados de mayo que al comenzar abril; pero la mente del marino chileno trabajaba de una manera especial, y dispuso su operación sobre el Callao ignorando por completo el factor tiempo, que para él no existía. El estaba todavía en el 3 de abril, cuando en las aguas de Antofagasta recibió órden de partir y proceder "como en campaña." (3)

Sin consultar con su asesor ni con el Gobierno, ni avisar siquiera a éste su partida, Williams levó anclas en Iquique e hizo rumbo al Callao el 17 de mayo. A la Comandancia

(2) Ibid, p. 258.

(3) "Al obrar en este sentido, lo hice en el convencimiento de que la escuadra peruana no se había movido ni pensaba moverse del Callao . . . i por tal motivo combiné el plan de ataque que acompaño entre los documentos adjuntos." Parte oficial de Williams sobre la expedición al Callao, Junio 2, 1879. Ahumada Moreno, V. 5, p. 11.

General de Marina en Valparaíso hizo saber oficialmente que iba a establecer el bloqueo de Arica, pero personalmente escribió al jefe de aquella oficina que lo que decía oficialmente era falso, que su propósito era otro, pero que hacía uso "de esta estratagema a fin de desorientar a bordo a los habladores i corresponsales indiscretos i conseguir, si es posible, que los espías oficiosos transmitan al Perú esta noticia." (4)

Fué por esta correspondencia, fechada el 15 de mayo y recibida en Valparaíso el 20, que el Gobierno en Santiago tuvo noticia de fuente original de la salida de la escuadra para el Norte, aunque permanecía en la ignorancia de su verdadero destino. El Gobierno sabía ya desde el 18 por un telegrama de Arteaga que la escuadra había partido para el Norte. Este despacho informaba además que cartas de Lima interceptadas en Cobija decían que el Presidente Prado había salido del Callao con la escuadra y 4,000 hombres para Arica. Nadie supo en Chile hasta principios de junio dónde estaba la escuadra. No fué sino por un telegrama de Williams en Iquique el 5 de junio, pidiendo víveres al General Arteaga, que el Gobierno tuvo conocimiento de la reaparición de la escuadra perdida hacía veinte días. En Consejo de Ministros el 26 de mayo el Gobierno acordó que el Ministerio de Marina manifestara en una nota al Contraalmirante "la sorpresa que ha causado su proceder porque aun reconociendo toda la libertad de acción que debe tener un jeneral de ejército o armada para las operaciones de la guerra, en ningún caso puede serle lícito ocultarlas al Gobierno i menos todavía decir **privadamente** lo contrario de lo que expresa en nota oficial, pues todo esto es poco conforme con las reglas que imponen los deberes militares." (5) Williams explicó al Gobierno en

(4) Bulnes, p. 274. "...i solamente cuando el vapor de la carrera había zarpado de Iquique comunicó a... Sotomayor... que su plan era marchar al Callao i destruir en sus fondeaderos las naves enemigas..." **Ibid.** V. 1, p. 273.—"Debo prevenir a V.S. que con escepción del comandante del... **Abtao,** que debía incendiar el brulote i a quien me fué preciso comunicarle mi plan para los preparativos del buque, ninguno de los jefes, incluso el Mayor de órdenes, tenía conocimiento de mis proyectos." Parte citado de Williams.

(5) **Ibid. p. 275-76.**—Los términos de la nota del Ministro de Guerra y Marina a Williams, fechada el 31 de mayo, eran estos: "... Este procedimiento ha creado a este Ministerio una rara situación, desde que no sabe adonde dirijir

respuesta: "convencido de que el éxito de la empresa que me proponía llevar a cabo . . . dependía en gran parte del sijilo i reserva con que debía obrarse . . . no me era posible dar cuenta de ello en nota oficial por causas que no se ocultarán a la peneración de V. S., pero conviniendo con V. S. en la obligación que tengo de imponer al Supremo Gobierno de todas mis operaciones, adopté el temperamento posible: el de dar cuenta privadamente al . . . Comandante Jeneral de Marina de mis propósitos, mas no sin pedir a este funcionario comunicara al Gobierno el contenido de mi carta . . ." (6)

En Iquique quedaron la **Esmeralda** y la **Covadonga** sosteniendo el bloqueo, al mando del capitán Arturo Prat. "Mi viaje tiene por objeto atacar al enemigo en la bahía del Callao", escribió Williams a Prat en una nota que éste no debía abrir antes del 20 de mayo, que era el día en que la escuadra llegaría al Callao según sus cálculos. Prat supo, sin embargo, por Sotomayor, antes de la partida de la escuadra, el objeto de la expedición de ésta al Norte.

Atacar al enemigo en la bahía del Callao significaba atacar los buques del Perú que el Contraalmirante Williams en vano había tratado de forzar a salir y a buscarlo con el bloqueo de Iquique y la destrucción y las matanzas en las costas peruanas. El ataque debía tener lugar entre 2 y 3 de la mañana o antes si las circunstancias eran favorables. Para este efecto, el Contraalmirante dividió su escuadra en tres secciones, una de las cuales llamaba "sección especial." La primera sección se componía del **Abtao**, el **Blanco** y el **Cochrane**. En el **Abtao** se concentraba en realidad todo el plan. El papel que el **Abtao** jugaría era la gran concepción del Contraalmirante. Este buque penetraría con su andar máximo en el campo nemigo,

(6) Ahumada Moreno, V. 5, p. 11.

a V.S. comunicación alguna. Ha salido V.S. de Iquique con el grueso de la escuadra . . . dejando allí, dos de nuestros más débiles buques, uno de los cuales ha sucumbido . . . Suspendido el bloqueo de Iquique, se ha reforzado el enemigo i el **Huascar** ha bombardeado a Antofagasta . . . Sin desconocer la latitud de acción que debe tener el jefe de una escuadra . . . habrá de convenir V. S. que . . . debe mantener al corriente a este Ministerio de las determinaciones que . . . tome, por reservadas i apremiantes que . sean." Ahumada Moreno, V. 5, p. 10.

dante (Thompson) procedería a incendiar el buque aplicando "las mechas que comunican la Santa Bárbara, para efectuar su explosión, encargando . . . al maquinista adopte las medidas del caso para la explosión simultánea e inmediata de las disparando al hacerlo sus piezas "a fin de utilizar por última vez su artillería." Ya dentro del puerto el **Abtao**, su comancalderas . . ." El comandante y la tripulación abandonarían entonces el buque gritando: "Cuidado con el brulote, hai 200 quintales de pólvora, vamos a volar."

El **Blanco** y el **Cochrane**, "aprovechando la luz que irradiaría del vapor **Abtao** i que haría visible la situación de los buques enemigos", es decir, la llamarada o el relámpago de la explosión, se lanzarían entonces "a toda fuerza" el **Cochrane** detrás del **Blanco**, "atacando uno en pos de otro con la presteza i ajilidad posibles, empleando para ello el espolón i haciendo uso de la artillería si así conviniere, usando para este acto balas i granadas resfriadas." Los blindados debían además aprovechar la oportunidad, si se presentaba, "de lanzar . . . granadas sobre la población del Callao, . . . pues si con este acto . . . se consigue incendiar la población, importará para nosotros una gran ventaja."

La "sección especial" se componía de "botes torpedos", las lanchas de los blindados y la **Chacabuco**. Su parte en el plan era ésta: "aprovechando el momento de confusión de la línea enemiga o en el fragor del combate, se deslizarán suavemente i con todo el sijilo posible entre los buques enemigos i, elijiendo el momento oportuno, aplicarán sus torpedos . . ."

La **Chacabuco**, la **O'Higgins** y la **Magallanes**, que formaban la segunda sección, se colocarían a retaguardia de la primera sección, "i durante el incendio del **Abtao**", bombardearían la población o alguno de los fuertes, "dirijiendo siempre con preferencia sus disparos a la población."

Este era el plan de ataque de Williams al Callao. (7) Su ejecución habría hecho volar sin duda toda la escuadra chilena, toda la escuadra peruana y cuanto se encontrara al alcance de la explosión de los sesenta quintales de pólvora del **Abtao**, inclusive tal vez la población del Callao. Falta aun,

(7) Puede verse en extenso en Ahumada Moreno, V. 1, p. 343-45.

dice Sotomayor en su diario, "determinar la distancia a que debe conservarse la Escuadra para no ser ofendida por la explosión del **Abtao.**" El asesor creía que los detalles del plan eran confusos, "i expuestos a un fracaso entre los mismos buques." Y consignaba su esperanza de "que aun se mejorará ese plan." (8)

II

Armado de este plan, el Contraalmirante Williams zarpó de Iquique con la **Magallanes** en la fecha indicada. Lo había precedido el resto de la escuadra. (9) Las autoridades y habitantes de Iquique se enteraron de su partida y la comunicaron sin duda a Pisagua, de donde en turno debió ser transmitida la noticia a Arica. A estos puertos y a los de Mollendo y el Callao, a donde se dirigía haciendo escalas, llegó la misma nueva poco después llevada por el vapor inglés de la carrela **Ilo,** que había tocado en Iquique temprano en la mañana del 17, momentos antes de la salida del **Blanco** con la **Magallanes.** (10)

(8) Bulnes, **o.c.,** p. 277 y sig.—Este historiador comenta: "Imposible sería acertar con lo que hubiera ocurrido si el Almirante realiza su plan. El papel de los blindados era interponerse entre la ribera del mar i el fondeadero de los buques enemigos, situado mui cerca de la playa, lo que hace temer que maniobrando los buques chilenos en la oscuridad, cerca de la costa i con la exaltación del combate hubieran corrido el peligro de vararse o de estrellarse con los torpedos que disparasen nuestras propias lanchas."—p. 282.—"La febril y alcoholizada cabeza del Almirante Rebolledo creía todo esto muy hacedero, sin advertir que todo el plan dependía de la simultaneidad instantánea de circunstancias tan diversas como heterogéneas, de tal suerte que faltando una sola... todos sus efectos debían ser contra los asaltantes..." Paz Soldan, p. 188.

(9) Parte citado de Williams.

(10) "Sin pretender ocultar el movimiento de la escuadra a los habitantes del puerto bloqueado, ni siquiera el paquete inglés... las dos corbetas **(O'Higgins** y **Chacabuco)** se hicieron mar afuera a las cinco y media de la tarde... media hora después el **Cochrane,** a las seis i media el trasporte o vapor **Matías Cusiño...** i a la una de la noche, el... **Abtao.** Solo quedaron en la rada de Iquique, además de los dos buques destinados a conservar el bloqueo, el **Blanco** i su aviso la cañonera **Magallanes.** Mui de madrugada estaba al día siguiente... en movimiento el buque almirante, i después de haber recibido i despedido a... las siete al vapor **Ilo,** capitán Cross, que se dirijía al Callao, tocando en Pisagua, en Arica, en Mollendo... alejose aquel con rumo al Oeste, como los buques que lo habían precedido. Vicuña **Episodios,** p. 272.

En el puerto quedaron, como hemos dicho, sosteniendo el bloqueo, al mando de Prat, la **Esmeralda** y la **Covadonga.** Según las instrucciones del plan de ataque al Callao, el transporte **Matías Cusiño,** que llevaba el carbón (800 toneladas) y salió con la mayor parte de la escuadra el 16, debía permanecer fuera de tiro de cañón y esperar el resultado del combate, "conservándose a la vista de los buques de retaguardia." Pero el **Matías Cusiño** desapareció desde la primera noche de navegación y ya no volvió a saberse más de él hasta que reapareció milagrosamente en Iquique el 31 de mayo. La escuadra debía reunirse en un punto convenido; y Sotomayor, notando la ausencia del **Matías,** dice en su diario con fecha 18 que había recibido órdenes de esperar instrucciones en el punto de reunión, es decir, a la altura de Camarones, cerca del río de este nombre, entre Iquique y Arica, donde efectivamente se encontraron los buques de la expedición en la tarde del 17 de mayo.

En la tarde del 21, la escuadra se reunió en las islas de las Hormigas de Afuera, designadas como punto de reunión. A las 12:30 A. M. del 22 los buques divisaron las luces del faro de San Lorenzo y las luces del Callao. En este momento, detenidos los buques, el Contraalmirante comunica nuevas instrucciones para operaciones de ataque que ha concebido en el ocio de los cinco días de viaje. La función de la **Chacabuco,** la **O'Higgins** y la **Magallanes** es ahora incendiar el Callao. Los botes torpedos de los blindados y de la **Chacabuco** son echados al agua. La comisión de abordaje se alista. El cirujano prepara sus bálsamos y vendajes para los heridos. Pasa el tiempo entretanto. Sotomayor anota en su diario: "No podemos llegar antes de las cuatro y media de la mañana." Se observan poco después "destellos de señales en tierra." Sotomayor escribe en seguida: "Nos han visto. La sorpresa no puede tener lugar. El Almirante nota que el **Huascar** y la **Independencia** no se hallan en la bahía." (11)

(11) "Mayo 21 de 1879.— . . . a las 6 de la tarde se leyó a la marinería formada en ala sobre cubierta, la órden del día en que el almirante anuncia su intención de desafiar el enemigo a la vista del Callao . . . A las siete principiamos poco a poco a ponernos en movimiento con rumbo al Callao . . . A las diez de la noche se divisó a lo lejos el faro de la isla de San Lorenzo, i un

III

El almirante había corrido el riesgo de hacer su ataque en vano, riesgo que no previó y que no vió sino entonces, y por esto consideraba feliz el retardo que sus operaciones habían sufrido y que había hecho que la claridad del día sobreviniera y frustrara sus planes, pues de otro modo habría puesto en ejecución su plan de ataque ignorando que los blindados peruanos no estaban en el puerto, y su chasco habría sido entonces peor. En su parte oficial dice: "... habiendo concentrado la escuadra en un punto determinado de la bahía, i cuatro o cinco millas distante de las baterías, hice venir a bordo a los comandantes, a quienes impartí verbalmente mis últimas instrucciones, dando principio al alistamiento de los botes torpedos i trasbordo de la tripulación del **Abtao,** quedando sólo a bordo de este buque los diez individuos que debían acompañar al comandante en su arriesgada empresa. Felizmente estas dos operaciones, que tomaron más tiempo que el calculado, junto con la hora de mi recalada, que tuvo lugar después de las 12 P. M. a causa del poco andar de la flotilla, retardaron mis movimientos, viniéndose encima la claridad del día, que frustraba mis planes, basados en la sorpresa durante la oscuridad de la noche."

Era el fracaso y el ridículo. La bahía estaba desierta. La escuadra peruana había salido al mar, rumbo al Sur, precisa-

---

poco a la izquierda puede verse de cuando en cuando el reflejo de las luces del Callao. A las once i media encontrándose la escuadra reunida, hizo alto a unas ocho millas de distancia del Cabezo de la isla de San Lorenzo... Parece que no nos descubren aun de tierra, aunque ya se divisa por la proa de un modo confuso la alta masa de la isla de San Lorenzo... **A la altura de Chica,** mayo 22 de 1879... los marineros todos en sus puestos de combate, dan el último repaso a sus armas... los buques... se acercan al **Blanco** a las cuatro de la mañana a recibir las últimas órdenes del Almirante. A esta hora se notó también la luz de un vapor que se dirije a la rada por el Norte, el cual entró a revienta máquinas a la bahía, haciendo señales con dos faroles de destellos e inmediatamente se notó una grande alarma en la población. En todos los fuertes principiaron a hacer idénticas señales i se notó que algunos buques se ponían en movimiento. A juzgar por las luces, nos encontramos muy cerca del Callao, quizá a sólo unas dos i media o tres millas de los fuertes... Nuestros buques continúan en observaciones hasta las ocho en la boca del puerto. A esa hora, convencidos ya de la no existencia de los buques que buscábamos, se principiaron los aprestos de marcha." **Cartas de la Escuadra.** El Corresponsal de **El Mercurio** en la escuadra. Ahumada Moreno, V. 1, p. 331.

mente el mismo día que la escuadra chilena había partido de Iquique, rumbo al Norte, como para humillar más aun, en los caprichos de la casualidad, el objeto y la eficacia del bloqueo, que se había establecido para hacer salir del Callao a los buques peruanos y los buques peruanos salían del Callao justamente cuando el bloqueo era suspendido.

Sotomayor comprendió entonces la situación. "Se corre un verdadero peligro", dice, "de que los blindados peruanos vayan a Iquique i ataquen a la **Esmeralda** i **Covadonga**... Igual peligro corren nuestros transportes." Un pescador italiano les informó que "hacía como cuatro días que habían salido al Sur los blindados **Huascar** e **Independencia**, con dos buques más, transportes o monitores." (12)

El Almirante consideró por esta noticia "una felicidad la frustración de (su) plan, desde que no estaban en la bahía los blindados. (13)

De regreso, la escuadra chilena padeció las graves consecuencias de la "pérdida" del **Matías**, es decir, la falta de carbón. Puede decirse que este viaje de regreso fué por esta causa una tragedia. En la playa de San Nicolás hubo que trasbordar a los blindados el carbón de las corbetas **Chacabuco** y **O'Higgins**, que confiaron entonces su suerte a sus velas y quedaron separadas de la escuadra. En previsión de lo que podía ocurrir en Iquique, Williams pensó adelantar allí uno de los blindados con la **Magallanes**, pero la falta de carbón lo hizo desistir de este proyecto y de la marcha a Arica del otro blindado con las corbetas. El buque "desaparecido" se hallaba entretanto, y había estado todo el tiempo, desde el 16 de mayo, en el punto que se le había señalado para que se reuniera con la escuadra. (14)

(12) Informe citado de Williams.

(13) **Ibid.** "Enviaron (los peruanos) en seguimiento de la escuadra (chilena) a la... cañonera **Pilcomayo**, repitiendo esta operación en dos ocasiones... En la segunda... volvió el aviso... anunciando que humos chilenos se perdían en el horizonte hacia el S. Oeste. I en eso, en un poco de humo, habíase convertido la pomposa expedición de mayo i su plan de destructor heroismo." Vicuña, **Episodios**, p. 509.

(14) "Jueves 29. Como a las once de la noche pasamos frente a la boca del río Camarones sin que se intentara ir a buscar al **Matías** al lugar que se le había designado, pues se creyó que ya había abandonado su puesto i estaría de regreso en Antofagasta. Aunque el **Amazonas** aseguraba que sólo el **Lamar**

El **Abtao**, destinado al sacrificio en el plan del Contraalmirante chileno, tuvo que ser remolcado haciendo agua. (15)

En la tarde del 26 de mayo, el Contraalmirante tuvo las primeras noticias de las ocurrencias en las aguas de Iquique mientras él expedicionaba al Callao con la falaz visión de una hazaña que había deslumbrado en proyecto a sus subordinados por su "**audacia.**" (16) Algunas horas después de la salida de la escuadra de la bahía de San Nicolás, el Contraalmirante hizo detener al vapor **Balletas**, y del capitán y los pasajeros recogió informes de un combate que había tenido lugar en las aguas del puerto del salitre el 21 de mayo, la fecha en que él llegaba al Callao con su catastrófico plan de la explosión de una mina de sesenta quintales de pólvora a bordo del **Abtao**. (17)

En la mañana del 28 tuvo confirmación del acontecimiento por boca de don Domingo Godoy, que viajaba en el **Amazonas**, de la compañía inglesa, e iba para Colombia con el cargo de Ministro de Chile. (18) A las 7:30 de la mañana del 30, navegando los buques chilenos al Norte de Iquique, "se avistó un buque por el S. O. que parecía ser el **Huascar** . . . el maestro de señales aseguraba que aquel buque era el **Huascar.**" (19) El buque avistado, que en realidad era el **Huascar**, fué perseguido hasta que el carbón en los buques chilenos lo permitió. A las 3 de la tarde cesó la persecución. Los buques

(15) "La escuadra chilena volvía como una armada en derrota i los blindados economizando las paladas de carbón para poder llegar a Iquique; el **Abtao** a remolque." Bulnes, p. 326.—"Día 24 . . . hay temores de que nos falte el carbón." Diario de Sotomayor.

(16) "Todos se penetran de la audacia del proyecto i de las probabilidades de que se realice con éxito." "Este plan tiene el mérito de una gran audacia . . ." Diario de Sotomayor.

(17) **Cartas de la Escuadra.** Ahumada Moreno, V. 1, p. 333. "Como a las 6 P. M. del mismo día se avistó al Sur un vapor haciendo rumbo al Norte . . . di órden a la **Magallanes** de reconocerlo; trayendo noticias de importancia, hice venir a bordo al capitán i al dueño, quienes . . . me comunicaron la noticia del combate de Iquique . . ." Williams, informe citado.

(18) **Ibid.**

(19) **Cartas de la Escuadra.**—Ahumada Moreno, V. 1, p. 334.

estaba en la bahía de Iquique el día del combate, se dió por perdido al **Matías** i continuamos directamente nuestra navegación a Iquique." Carta a **El Mercurio** de su corresponsal en la escuadra.

chilenos se encontraban entonces como a ochenta millas de la costa peruana. (20)

La sorpresa del Contraalmirante chileno al encontrarse otra vez en Iquique en la mañana del 31 de mayo, después de su ingloriosa jornada al Callao, fué la presencia allí del **Matías Cusiño**, que había hecho su aparición en la rada en la madrugada del mismo día, perseguido por el **Huascar**, después de haber permanecido desde el 17 a la altura de Camarones esperando a la escuadra chilena. (21) El Contraalmirante volvía humillado por su fracaso y arrepentido de su acto de momentánea infidelidad a su idea favorita del bloqueo. "El Almirante piensa, por lo que me dice, que su viaje al Callao lo ha hecho para que la opinión de la prensa de Chile se satisfaga, pero que él ha demostrado la dificultad de emprender nuevas tentativas", es el asiento de Sotomayor en su diario con fecha 24. Y el mismo día 31 el bloqueo era restablecido. (22)

El destino pudo haber sido otro si el plan de ataque al Callao del Almirante Williams Rebolledo se hubiera realizado, pues allí habría quizá volado con el **Abtao** la escuadra chilena.

---

(20) "... después de seis horas de persecución tuve el sentimiento de verme obligado a bandonar la caza, pues... sólo quedaba a bordo el carbón necesario para unirme al resto de la escuadra." Informe citado de Williams.

(21) Sábado 31.—Al aclarar de este día se mandó una chalupa a bordo de todos los buques de la escuadra a comunicar órdenes del almirante. Esta chalupa regresó con una extraña noticia: el **Matías** estaba fondeado en Iquique, a donde había entrado perseguido por el **Huascar**, como a las cuatro de la mañana." **Cartas de la Escuadra.**—A bordo del **Blanco Encalada.**—Ahumada Moreno, V. 1, p. 335.—Williams dice sin embargo en su informe que a su llegada a Iquique al amanecer del 31 no había ningún transporte; y que cuando se preparaba para enviar un aviso a Antofagasta pidiendo carbón, el mismo **Huascar** se encargó de proporcionárselo persiguiendo al **Matías**, el cual "pudo escapar i llegar a este puerto."

(22) "A bordo del **Blanco Encalada.**—Iquique, mayo 21 de 1879.—Señor Prefecto: Participo a V. S. que con esta fecha queda nuevamente establecido el bloqueo de este puerto en los mismos términos que lo comuniqué a V. S. en mis notas del 5 i 17 de abril del presente año. J. Williams Rebolledo."—Ahumada Moreno, V. 1, p. 399.

CAPITULO NUEVE

LA ESCUADRA PERUANA EN EL MAR

Cuando el Contraalmirante chileno preparaba su famoso plan de ataque al Callao en el sueño mortal del bloqueo de Iquique, en Lima se estudiaba y discutía formalmente la cuestión de la salida de la escuadra, ya terminadas las reparaciones (1) y así, cuando la escuadra chilena partía para el Norte en la ejecución del famoso plan de su Contraalmirante, del Callao zarpaba para el Sur la escuadra peruana, con la misión de conjurar peligros que si eran obvios en realidad, no eran de temerse, porque el marino chileno estaba muy lejos de ver las operaciones más indicadas de la situación y las que al propio tiempo más temía el Gobierno peruano.

Por una órden fechada el 10 de mayo, el General Prado había organizado la escuadra en tres divisiones: la primera se componía del **Huascar**, la **Independencia** y el transporte **Chalaco**, al mando de Miguel Grau, capitán de navío; la segunda, de la corbeta **Unión**, la cañonera **Pilcomayo** y el transporte **Oroya, al mando** de Aurelio García y García, también capitán de navío; y la tercera, del monitor **Manco Capac**, el monitor **Atahualpa** y el transporte **Limeña**, al mando de Carrillo, también capitán de navío. (2)

En dos reuniones en Palacio (11 y 13 de mayo), el

(1) "Exteriormente la escuadra se encontraba en buenas condiciones, pero el personal de combate del **Huascar** i la **Independencia**, renovado recientemente, era todavía recluta."—Bulnes, p. 284.—Paz Soldan, que era Ministro del Gobierno presidido por el General Prado, dice: "... El Comandante Grau, en varias juntas que tuvieron lugar en la casa de Gobierno ... manifestó la necesidad de demorar la salida de la expedición para que se hicieran cuando menos ligeros ejercicios de cañón y de maniobra; 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 ... que el "Huascar"... estaba muy lejos de poseer la disciplina y práctica indispensables para el caso de un combate ... El comandante Moore opinó lo mismo en lo relativo al estado de indisciplina de su buque ..." o.c., p. 155-56.

(2) "El importante, bien meditado y certero decreto en que se organizaba la escuadra por divisiones, como se había hecho con el ejército desde el primer día, ofreciendo a la estolidez incomprensible que dominaba en los Consejos del Gobierno bloqueador de Chile, un ejemplo que el último tardaría un largo i fatal año en imitar ..." Vicuña Mackenna, **Campaña de Tarapacá**, p. 847.

Presidente Prado, el Vicepresidente General La Puerta, los Ministros, los presidentes de la Cámara y del Congreso, los comandantes de los buques de guerra, las personas más prominentes de Lima en todas las esferas, los representantes de la prensa, habían deliberado muchas horas sobre la cuestión de la salida de la escuadra.

En Consejo de Ministros, el 14 en la noche, el Presidente resumió los debates de las conferencias en Palacio e informó que la situación del ejército en Iquique era cada vez más grave, que podía llegar el momento en que, acosado por el hambre, tuviera que abandonar a Iquique y retirarse en presencia del enemigo, entregándose a las calamidades de una marcha al través del desierto, sin agua y sin provisiones. El Presidente manifestó además su temor de que la escuadra chilena bloqueara el puerto de Arica con uno de sus blindados, cerrando así la puerta de los auxilios para el ejército y privando al Perú de la base y centro de las operaciones de la Campaña.

Hubo en la Conferencia del día 11 tres opiniones cuanto a las operaciones de la escuadra en su primera salida, pero no hubo sino una opinión cuanto a la conveniencia de la inmediata salida del Presidente a asumir el mando del ejército aliado. A la opinión de que la escuadra unida se dirigiera directamente a Arica con el Presidente, se opuso la objeción de la probabilidad de un encuentro con toda la escuadra chilena. Las otras dos opiniones se referían a hostilidades de los blindados en Antofagasta y puertos chilenos, mientras el Presidente desembarcaba en Arica; pero el Presidente las rechazó por razón del tiempo que requerían y la situación en su concepto no admitía demora. La segunda reunión fué en realidad continuación de la primera y, como en ésta, no se llegó a conclusión alguna.

En una conferencia con los jefes de los buques a bordo de la **Unión** en el Callao, en la tarde del 14, se consideraron, sugeridas por el presidente, las cuestiones de un encuentro con la escuadra chilena en la travesía a Arica, la seguridad de los dos monitores en este puerto mientras los blindados operaban en el Sur, y la posibilidad del bloqueo de Arica estando la escuadra peruana en el puerto.

El Presidente Prado se inclinó siempre a la salida de la escuadra unida con destino a Arica, y sostuvo esta opinión en todas las deliberaciones. Veía gran peligro en la inacción y pensaba que el peligro del viaje a Arica—el encuentro con la escuadra chilena—aunque real, era remoto. Su ansiedad era Arica, y su pérdida en manos del enemigo era, para él el peligro supremo e inminente de la situación. Para impedirlo, todo debía arriesgarse en su concepto. Arica era indispensable a la defensa del Perú, lo mismo en tierra que en el mar; y la escuadra, si es que había de ser útil, no tenía un servicio más urgente ni más importante que prestar que hacer posible el fortalecimiento de las defensas de Arica con el transporte de las fuerzas y los elementos acumulados con este objeto.

El Ministro Irigoyen opinó por la salida de la escuadra al día siguiente, arguyendo que entre dos o más peligros debe obtarse por el menos probable, y que éste era el caso con la pronta salida de la escuadra. Los demás Ministros fueron todos de esta misma opinión, Juan Corrales Melgar, M. Felipe Paz Soldan, Rafael Izué, Felipe Santiago del Solar. (3)

Al día siguiente en efecto levaron anclas los blindados **Independencia** y **Huascar,** los dos monitores **Atahualpa** y **Manco Capac,** y tres transportes, el **Oroya,** el **Chalaco** y el **Limeña,** cargados de tropas, cañones, municiones y provisiones para el ejército del Sur. El **Oroya** era el buque insignia; y en él iban el Presidente Prado, su Estado Mayor y el señor Serapio Reyes Ortíz, Enviado Extraordinario y Plenipotenciario de Bolivia en Lima, Secretario General además del Presidente de Bolivia en campaña, General Daza. A poco andar, cerca de la isla de San Lorenzo, hubo dificultades con los monitores (4) y la escuadra tuvo que volver a la bahía y posponer la salida para el 16, esta vez sin los monitores. El Presidente no ignoraba el estado de estos buques, y en una de las conferencias en Palacio había observado, abogando por la pronta salida de la escuadra, que el estado de vejez en que se

(3) Juntas en Palacio acerca de la salida de la escuadra y del Presidente. Acta Oficial. Paz Soldan, p. 156-60.

(4) "... Al llegar al cabezo de la isla de San Lorenzo, principiaron a gotear las calderas de los monitores, aun sin más presión que la que les daba un andar de menos de cuatro millas por hora." **Ibid.** p. 166.

encontraban las calderas de los monitores no se modificaría en un mes más y que en todo tiempo tendrían que batirse con las mismas desventajas. Sin embargo, el Presidente estaba decidido a no detenerse ante ningún obstáculo en su propósito de resolver cuanto antes el problema de Arica, que creía como hemos visto, en peligro, siendo lo cierto empero que el jefe de la escuadra chilena no había pensado ni pensaba siquiera por un instante en operación alguna sobre Arica, ni en operación alguna en absoluto que no fuera el bloqueo de Iquique.

A las doce de la noche del 16 zarpó de nuevo la expedición peruana (menos los monitores) y llegó a Arica en la tarde del 20 de mayo, sin otra ocurrencia en el viaje que el haber tenido que detenerse en las islas de Chincha para reparar la máquina del **Oroya.** (5) La historia náutica del viaje de la escuadra del Callao a Arica, la escribió en su **Diario de Campaña** el teniente peruano Jorge F. Velarde, ayudante de órdenes de Grau, poco antes de la batalla de Iquique, en la que murió. Este Diario comenza con la salida de la escuadra el 16 de mayo y termina con la llegada de la escuadra a Arica el 20. García y García y el mismo Presidente Prado son también fuente de información preciosa para la historia del viaje de la escuadra a Arica. La escuadra fondeó en Mollendo a las 5:30 de la tarde del 19. El **Huascar** y la **Independencia** recibieron allí carbón del **Chalaco** y el **Oroya.** Y a las 11:15 de la noche la escuadra prosiguió su viaje a Arica, quedando en Mollendo el **Limeña** con instrucciones de salir al amanecer para Pacocha. A las diez de la mañana del 20 la escuadra avistó el Morro de Arica, y en la tarde anclaba en el puerto (6)

Con el auxilio del diario de Velarde y la narración de Williams en **Operaciones Navales de la Guerra del Pacífico,** se ha tratado en Chile de averiguar el punto en que las dos

(5) "Defectos serios en las bombas alimenticias de las calderas de este buque, nos obligaron a tomar fondeadero a las 6 hs. P. M. en el canal sur de las islas de Chincha, pues eran indispensables seis horas de parada a fin de corregir el mal que, según los partes reiterados del primer maquinista, se presentaba muy alarmante." García y García al Ministro de Guerra y Marina. Mayo 25, 1879.

(6) El **Diario de Campaña** del teniente Velarde existe original en la Biblioteca Nacional de Santiago de Chile y fué publicado en la **Revista Chilena de Historia y Geografía,** Año III, Tomo V. Ier. trimestre de 1913.

escuadras enemigas navegando en direcciones opuestas, se cruzaron; y la conclusión de esta investigación ha sido "que secruzaron el 19 de mayo, a las 3 h. A. M. a una distancia mínima de 35 millas náuticas, encontrándose la (escuadra) chilena en latitud 16°. 49'S. y longitud 73°. 57'O. de Greenwich, mientras la peruana navegaba entre puntas Atico y Pescadores por los 16°. 23' de latitud S. y 73°. 30' de longitud O. de Greenwich. (7)

Vicuña Mackenna dice por su lado, sin dar las razones en que se funda ni su fuente de información, que las dos escuadras se cruzaron "a la altura de Mollendo, en la tarde del 19 de mayo, i a sesenta millas de la costa, atracados a la cual navegaban los buques peruanos." (8)

Es claro que a Williams, cuya mente había naufragado en el mar de detalles del plan de ataque al Callao, como había naufragado antes en el plan de campaña al comenzar la guerra, no se le ocurrió pensar en la posibilidad de que los blindados u otros buques peruanos se hallarán en el mar, pues de otro modo habría destacado el buques más rápido de su escuadra, transporte o corbeta, para que navegando paralelamente con la escuadra explorara la costa. Si así lo hubiera hecho habría escapado cuando menos al ridículo de su chasco en el Callao. Habría sabido a tiempo que la escuadra peruana navegaba al Sur y habría podido proteger los buques que había dejado en Iquique. La expedición peruana habría tenido tiempo de todos modos para llegar a Arica, y al Contraalmirante chileno se habrían ofrecido probablemente dos operaciones para escoger: bloquear a los blindados en Arica o librar allí una batalla con toda su escuadra contra los blindados y los fuertes, cosa que no era de esperarse de un marino tan conservador y tan prudente con sus buques como era Williams. (9)

(7) Ismael Gajardo R., "El Diario de Campaña del teniente peruano don Jorje F. Velarde", **Revista Chilena** citada.

(8) o.c., p. 850.

(9) En la segunda conferencia en Palacio el 13 de mayo, a la que asistieron los jefes de los blindados y los monitores, se concretó la discusión de la cuestión general de la salida de la escuadra, al siguiente punto: Una vez posesionada la escuadra del puerto de Arica, ¿sería más seguro el éxito del combate?— La gran mayoría de los concurrentes opinó que en Arica la Escuadra contaba con muchas probabilidades de triunfo. García y García opinó que la estrechez

II

Más afortunado que su adversario, el Presidente Prado supo en la travesía a Arica que la escuadra chilena no estaba en Iquique, que había partido días antes rumbo al Norte y que el bloqueo era sostenido únicamente por la **Esmeralda** y la **Covadonga.** (10)

Velarde y García y García arrojan luz sobre este punto. Según el primero, el día 19 a la 1 p. m. el **Oroya** señaló un vapor a la vista y navegó en su demanda; la **Independencia** hizo un disparo para detenerlo; el vapor se detuvo y se comunicó con el **Oroya,** mientras los demás buques continuaban su rumbo.

García y García coincide, en la nota citada, con la anterior anotación del **Diario** de Velarde: "A las 2 hs. P. M. del 19 se avistó un vapor de la línea británica del Pacífico que venía del Sur." Se ha inferido después que este vapor era el **Ilo,** que había pasado, como hemos visto, por Iquique en la mañana del 17. Ni el General Prado (11) ni García y García, jefe de la segunda división naval, dicen cómo obtuvieron la primera noticia del moviento de la escuadra chilena y la situación en Iquique; pero mucho antes de que se publicaran el **Diario** de Velarde y la nota de García y García, en los días mismos de la guerra, se escribió que el origen de la información había sido el Capitán Cross del vapor **Ilo,** de la compañía

(10) "Noticias recibidas en el tránsito y confirmadas al llegar a Arica nos impusieron de que los blindados chilenos, sus corbetas de fuerza y transportes habían dejado Iquique hacía varios días, y que el bloqueo de ese puerto se sostenía tan sólo por los buques enemigos **Esmeralda, Covadonga** y otro cuyo nombre no se designaba." García y García al Ministro de Guerra y Marina, mayo 25, 1879. Ahumada Moreno, V. I. p. 383-84.

(11) "Como tuviese noticia de que la escuadra chilena se había movido con rumbo al Norte, dejando sólo en Iquique dos o tres buques de madera . . ." El Presidente Prado al Ministro de Guerra y Marina, mayo 24, 1879. **Ibid.** p. 383.

de la rada de Arica obligaría a los blindados peruanos a salir de ella, perdiendo así el apoyo de las baterías de tierra, y que los cañones de estas no eran bastante poderosos para hacer daño a los buques chilenos. Grau por el contrario fué de parecer que sin alejarse del alcance de las baterías de tierra podían aceptar el combate con grandes ventajas y probabilidades de triunfo. En la reunión a bordo de la **Unión** en el Callao se consideró la cuestión de si estando la escuadra en Arica podía ser bloqueado el puerto, pero no hay constancia en el acta oficial de que se llegara a alguna decisión sobre este punto.

inglesa. (12) El **Ilo** no fué empero el único vapor mercante procedente del Sur que la expedición peruana encontró en su camino. El 17 en la tarde, según García y García, el **Oroya** se puso al habla con un vapor alemán de la compañía Kosmos que "del Sur viajaba al Callao."

De todos modos, el General Prado habría sabido al llegar a Arica lo que supo en el tránsito sobre la escuadra chilena y el bloqueo de Iquique, pues estas noticias fueron allí confirmadas; y todo el servicio que el informante marítimo prestó al Presidente Prado con sus noticias fué evidentemente el de tranquilizarlo para todo el resto del viaje, respecto a la seguridad de su expedición.

Tres horas después de haber anclado en Arica los buques del convoy peruano, estaban desembarcados los cañones de grueso calibre que llevaba el **Oroya** para las fortificaciones de Arica; y luego el material de guerra que los transportes de la expedición llevaban para aquella plaza. En la noche el General Hilarión Daza, Presidente de Bolivia, visitó al Presidente Prado a bordo del **Oroya** acompañado de su Estado Mayor. Habían venido de Tacna por tren especial con este objeto. En la mañana del 22, el **Oroya**, cuya máquina había sufrido nuevas reparaciones el 21, zarpó para Pisagua con el batallón boliviano Olañeta, de 500 plazas, y en la tarde del mismo día los desembarcó en dicho puerto con armas, municiones y

(12) "... por último, desembarcaban estos (los peruanos)... en Arica a las 2 de la tarde del martes 20 de mayo, habiendo recibido el día de la víspera del... capitán Cross del **Ilo**, que navegaba a la altura de Mollendo, la declaración... del abandono de la **Esmeralda** y de la **Covadonga** en Iquique." Vicuña Mackenna, **o.c.**, p. 850—Bulnes parece no conocer las comunicaciones del General Prado y de García y García de 24 y 25 de mayo para el Ministro de Guerra; y se pregunta: "¿sabía Prado que la escuadra chilena iba en marcha al Callao?" Y tiene como evidente que sí por las operaciones de la escuadra peruana después de su arribo a Arica, "pues no hubiera (Prado) intentado esos movimientos si creyera que nuestros blindados estaban cerca." **O. c.** V. 1, p. 286.—Paz Soldan no sabe nada del encuentro referido por Velarde y García y García el 19, y dice que la escuadra peruana tocó en esta fecha en Mollendo "para tomar noticias del Sur y reponer el carbón consumido": y que "allí recibieron la falsa noticia de que los blindados enemigos se encontraban uno en Antofagasta, componiendo sus calderas, y otro en Iquique." (P. 166) Velarde dice en su **Diario** que en Mollendo la escuadra peruana no tuvo ninguna comunicación con tierra; y García y García asevera que allí recibió el General Prado la visita del Prefecto de Arequipa y las autoridades locales, lo cual debe ser lo cierto, porque García y García iba en el **Oroya**, cuyo mando tenía. A pesar de la declaración de García y García de que en Arica tuvieron

bagajes. El **Oroya** conducía además gran cantidad de víveres, armas y parque para el ejército de Tarapacá. La máquina de este buque continuaba funcionando mal; y siguiendo instrucciones del General Prado, el **Oroya** partió de Pisagua para el Callao la noche del mismo día 22. En la tarde del 24, a las 4, a la altura del cabo Nazca, el comandante del **Oroya**, García y García, avistó cinco buques por la proa, en línea de frente y en dirección opuesta. García y García los reconoció. Era la escuadra chilena que volvía del Callao y hacía esfuerzos por cerrarle el paso. El **Oroya** cambió rumbo al S. O. y aumentó su andar. Más tarde, a la puesta del sol, enmendó otra vez gradualmente su rumbo de derrota, y llegó a su destino el 25 de mayo sin haber vuelto a ver a los buques chilenos. (13) El **Chalaco** siguió también para Pisagua con su carga de material de guerra y provisiones.

Inmediatamente después de su llegada a Arica, el General Prado reunió un Consejo de Guerra, compuesto del Jefe de la 1ra. División Naval, Miguel Grau; el Jefe de la 2da. División Naval, García y García; y el Comandante de la **Independencia**, Juan Guillermo Moore; y por unanimidad este Consejo resolvió que esa misma noche, después de cargar carbón, el **Huascar** y la **Independencia** salieran para Iquique con el

(13) García y García al Ministro de Guerra y Marina, mayo 25, 1879.

confirmación de las noticias recogidas en el tránsito, a pesar también de la declaración del General Prado, Paz Soldan dice que fué en Pisagua donde el **Huascar** y la **Independencia** supieron la situación en Iquique. Barros Arana está mejor informado en este punto; y aunque, como Vicuña Mackenna, no revela sus fuentes de información, está conforme con él y coincide con la narración de Velarde y García y García cuando dice que "... el capitán de uno de los paquebotes ingleses que navegaba cerca de la costa había encontrado el convoy que conducía al Sur al Presidente Prado, y había impuesto al General de que la escuadra chilena ... había tomado la dirección del Norte, que el bloqueo de Iquique había quedado confiado a dos débiles buques y que toda la costa de Chile estaba desguarnecida de navíos de guerra." o.c., p. 68.—La ignorancia de Caivano es total en este punto. Ignora hasta el objeto del viaje de la escuadra chilena al Callao y dice que "el grueso de la flota chilena, compuesto de los dos blindados y las tres corbetas, se decidió finalmente a encaminarse hacia el Callao, para tomar noticias de la escuadra enemiga ..." o.c., p. 213-14.—En **Episodios Marítimos** Vicuña dice (p. 305): "A poco de amanecer (el 19) apareció un humo en el horizonte, un poco al Norte de Mollendo. Reconocido por el **Huascar** resultó ser el vapor **Ilo** ..." Se recordará que el **Ilo** había partido de Iquique, rumbo al Norte, temprano en la mañana del 17, y que tras él zarparon poco después el **Blanco** y la **Magallanes**.

fin de atacar a los dos buques chilenos que mantenían el bloqueo. (14)

"El éxito de la expedición había sido completo", escribió García y García al Ministro de Guerra y Marina, como resumen de su información del viaje del convoy hasta Arica; y el General Prado, cuya ansiedad, como hemos visto, era Arica, y a cuya inniciativa y tenacidad se debió la resolución definitiva de la salida inmediata de los blindados con los transportes para aquella plaza, pudo decir al Gobierno en Lima cuatro días después de su llegada: "La artillería y parque traídos para Arica acabarán bien pronto de completar su defensa, no sólo como puerto de importancia comercial, constantemente amagado por el enemigo, sino como punto céntrico de las operaciones marítimas que hoy han tomado un carácter activo y poderosamente influyente en los planes de la guerra."

Grau, el jefe de la división naval que iba a librar la primera batalla de la guerra en el mar, era un marino de larga experiencia, de grande audacia, inteligente, inspirado, caballeroso y brillante; un hombre extraordinario y el héroe incomparable de la Guerra del Pacífico. Grau y su caballo de batalla, su hipógrifo, el **Huascar**, son los dos nombres más célebres y más gloriosos de esta ingloriosa guerra. La fama de Grau y el terror del **Huascar** llenaron los ámbitos de la guerra. El **Huascar** era un fantasma cuya aparición todos temían y todos creían ver en todas partes a todas horas desde Antofagasta hasta Valparaíso mientras el legendario buque peruano surcó las aguas. El terror del **Huascar** mantuvo en continua zozobra todo el tiempo toda esta vasta región de costa dominada por Chile, y sus noches fueron obscuras y sin sueño. No se hacía luz en toda la costa habitada por temor al **Huascar.** Su movilidad, la rapidez de sus movimientos, su osadía, sus sorpresas, sus hazañas, hirieron profundamente la imaginación popular, infundieron la noción de una cosa portentosa o maravillosa y fundaron una imperecedera tradición de valor, de intrepidez, de heroísmo, de nobleza, de generosidad, de

(14) **Ibid.**—El Presidente Prado al Ministro de Guerra y Marina, mayo 24, 1879.

humanidad, engrandecida por la desigualdad, las desventajas, la adversidad de las condiciones en que luchó, con un enemigo infinitamente superior en fuerza material, aunque lerdo y ciego; y por el contraste con la perversidad, la crueldad y la ferocidad de los combatientes chilenos.

La figura de Grau en esta guerra es un monumento de la historia de América. Grau es honra y gloria del Perú y del género humano. Su ejemplo es una fuente de elevación, de energías, de grandes y supremos pensamientos y estímulos. Su herencia es patrimonio de la raza americana.

CAPITULO DIEZ

EL PRIMER COMBATE NAVAL

La disposición de Williams, de dejar en Iquique las corbetas **Esmeralda** y **Covadonga** manteniendo el bloqueo del puerto del salitre mientras él se dedicaba con toda su escuadra a la ejecución de su desgraciado plan de ataque al Callao; la noticia, corroborada en tierra, que de esta disposición tuvo el General Prado en el mar en el curso de su viaje a Arica con los blindados y los transportes de la expedición que inauguró las operaciones mayores de la campaña naval por parte del Perú; la decisión del Consejo de Guerra convocado por el Presidente Prado en Arica en virtud de esta noticia, confirmada al llegar a Arica, prepararon la primera batalla de la guerra naval, librada en las aguas del puerto del salitre el 21 de mayo.

A las 8 de la noche del 20 de mayo (1) zarparon de Arica los dos blindados que componían la primera división al mando de Grau. En la madrugada del 21 (4:20) llegaron a Pisagua, donde hicieron escala con el objeto de obtener informes en relación con la misión que iban a desempeñar en Iquique. El capitán del puerto de Pisagua mostró a Grau un telegrama del Prefecto del Departamento de Tarapacá, fechado el 19, comunicándole que los buques chilenos la **Esmeralda**, la **Covadonga** y el transporte **La Mar**, se hallaban en Iquique, lo cual

(1) Véase despacho de García y García al Ministro de Guerra y Marina mayo 25, 1879.—Ahumada Moreno, V. I, p. 383.—Grau dice "en la primera noche." Despacho al Director de la Guerra, mayo 23. Pero sin duda es un error de copia o de imprenta. Lo que quiere decir es la prima noche.

confirmaba nuevamente la noticia obtenida por primera vez justamente el 19 en la travesía, cuando en convoy peruano se encontraba al Norte de Islay. (2)

Entre las 6:30 y 7 de la mañana del 21, el **Huascar** y la **Independencia** estaban a la vista de Iquique. (3) Los dos buques chilenos se pusieron en movimiento y tomaron posiciones defensivas. El transporte **La Mar** izó la bandera de los Estados Unidos y abandonó el puerto a toda máquina, rumbo al Sur. Grau supuso que era el **La Mar**, pero por la distancia de cinco millas que de él lo separaba, prescindió de reconocerlo, y concentró su interés en los buques de guerra. Como a mil metros al Norte del fondeadero de los buques chilenos, Grau enarboló su pabellón y ordenó a la **Independencia**, que avanzaba a cinco millas de distancia y próxima a la costa, que se preparara para el combate.

A las 8, los marinos chilenos supieron que el buque enemigo que tenían a su frente era el **Huascar**. Poco después reconocieron la **Independencia**. Las unidades del cuadro estaban completas. Eran las dos naves más fuertes del Perú contra las dos naves menos fuertes de Chile. Esto era así sin embargo sólo cuanto a los buques. Cuanto a la competencia del personal, la superioridad era de los chilenos. De manera que una desigualdad neutralizaba la otra, aunque no siempre y de un modo absoluto, pues las circunstancias podían restablecer ocasionalmente, como en efecto sucedió al cabo con el **Huascar**, la superioridad de los buques peruanos. Fué así cómo el buque menos temible de Chile, la **Esmeralda**, pudo batirse por horas con el buque más temible del Perú, el **Huascar**, y no sucumbir sino cuando la supresión de la distancia hizo realmente efectiva la superioridad del blindado peruano.

El plan de Prat, Comandante de la **Esmeralda** y Jefe del bloqueo, era obvio: buscar auxilio en la proximidad a la

(2) Véase despacho citado de Grau al Director de la Guerra, mayo 23, 1879.—Paz Soldan, p. 168.

(3) Véase despacho de Luis Uribe, segundo Comandante de la **Esmeralda**, al Comandante General de Marina, mayo 29, 1879; y despacho de Carlos Condell, Comandante de la **Covadonga**, al Comandante General de Marina, mayo 27, 1879.—**Recopilación** citada, p. 295-96.

población, interponiéndose entre ésta y los buques peruanos, de tal manera que éstos no pudieran hacer fuego libremente, cohibidos por el temor de que sus tiros hicieran blanco en tierra. Ordenó así a Condell, Comandante de la **Covadonga**, que fondeara, como él mismo iba a hacerlo, cerca de la población. Al moverse la **Esmeralda** para tomar esta posición, sus calderas se rompieron y su andar quedó reducido a dos o tres millas. (4)

A la hora en que comenzó el combate, 8:20 a. m. del 21, (5) los buques chilenos ocupaban posiciones a un cable o cable y medio de la playa, frente al lado Norte de la población, en orden de pelea, la **Covadonga** por la popa de la **Esmeralda**, los dos con proa al Norte, de manera, dice Grau, que estaban interpuestos entre nosotros y la población. (6)

El **Huascar** abrió sus fuegos contra los dos buques del bloqueo y media hora después rompió los suyos la **Independencia.** La primera media hora del combate fué así entre el **Huascar**, la **Esmeralda** y la **Covadonga.** Los fuegos del **Huascar** fueron desde el primer momento ineficaces, por hallarse el buque en la boca del puerto, bajo la acción de la mar, dice Grau, y por la inexperiencia de los artilleros. "Los tiros (del **Huascar**) pasaban en su mayor parte por alto y varios tiros fueron a herir la población", escribe el segundo Comandante de la **Esmeralda**, cuyo mando en jefe asumió después de la muerte de Prat en el combate.

"Nuestra posición", continúa, "era, pues, ventajosa." Varias granadas estallaron en la torre y el casco del **Huascar.** (7) Estaba así neutralizada la desigualdad de fuerzas entre

---

(4) Despacho citado de Uribe. "... el comandante (Prat) poniéndose al habla con el capitán Condell, le ordenaba conservase su fondo, manifestando así su plan que era interponerse entre los fuegos del enemigo i la población para que los proyectiles de aquel fueran a herir a ésta ..." Vicente Zergers R. sobreviviente de la **Esmeralda**, carta a su padre José Zergers, Iquique, mayo 28, 1879.

(5) Despacho citado de Grau.

(6) **Ibid.** Según Uribe, la **Esmeralda** se colocó "frente a la población a distancia de 200 metros de la playa."—"Su posición exacta (de la **Esmeralda**) era a 300 de la playa ... del Colorado, frente por frente a la estación i muelle del ferrocarril, en la extremidad Norte de la población i de la rada." Vicuña Mackenna, **Episodios Marítimos, p. 357.**

(7) Despacho de Uribe.

los combatientes. "La puntería de los buques enemigos tenía por lo general buena dirección y elevación", dice Grau. Los artilleros chilenos tenían instrucción, disciplina y práctica, eran artilleros. Los del **Huascar** eran novicios, no eran artilleros.

Una hora duraba ya el combate cuando el Comandante Condell, de la **Covadonga,** resolvió buscar su salvación en la fuga, y huyó como el **La Mar,** hacia el Sur, acercándose mucho a la isla que cierra la parte occidental de la bahía. (8) Grau ordenó a la **Independencia** que la persiguiera, y desde entonces el combate en Iquique fué sólo entre el **Huascar** y la **Esmeralda.**

Después de dos horas de combate, el **Huascar** no había logrado herir una sola vez a la **Esmeralda.** Como a las 10, una granada del blindado peruano penetró por el costado de babor y fué a romperse a estribor cerca de la línea de agua, produciendo un pequeño incendio que fué pronto sofocado. (9) Para entonces la **Esmeralda** había tenido que salir de su refugio y alejarse de la población, forzada por un ataque de tierra cuyos fuegos le ocasionaron tres muertos y tres heridos. Era la primera sangre a bordo de la **Esmeralda** en el combate. (10) El combate continuó todavía una hora más sin que el

(8) "... comprendiendo que por más esfuerzos que hiciéramos dentro del puerto nos era difícil, si no imposible, vencer o escapar a un enemigo diez veces más poderoso que nosotros, resolví poner proa al Sur, acercándome lo más posible a tierra. Mientras tanto, la **Esmeralda** quedaba batiéndose dentro del puerto." Condell al Comandante General de Marina, mayo 27, 1879.—"La **Covadonga,** después de la primera hora salió del puerto muy pegada a la isla que cierra la parte occidental, y emprendió su retirada por la parte del Sur, barajándola muy próxima a la playa..." Despacho citado de Grau.—Parece que la **Covadonga** pensó en escapar aun antes de que el combate se empeñara. El corresponsal de "El Comercio", de Lima, a bordo de la **Independencia,** J. R. Campo, dice: "Cuando la **Covadonga** nos divisó quiso huir a toda fuerza de máquina, regresando poco después para hacer señales a la **Esmeralda** y al **La Mar...**"

(9) Uribe al Comandante General de Marina, mayo 29, 1879.

(10) "Nos habíamos acercado mucho a tierra i nos creíamos seguros de los espolonazos, cuando una lluvia de balas de cañón i rifle, lanzadas desde tierra, nos hizo comprender que nos batíamos con dos enemigos, los blindados i el ejército... La primera sangre que corrió fué causada por estos disparos..." Vicente Zergers R. a su padre José Zergers, Iquique, mayo 28, 1879.

Huascar lograra hacer con sus cañones daño alguno a la **Esmeralda,** a pesar de que la distancia entre los dos combatien-

tes se había reducido a 600 metros. (11) Se había perdido el tiempo, y se había producido el increíble espectáculo de la impotencia del buque más fuerte del Perú no ya para vencer en tres horas de combate al buque más débil de Chile, sino para tocarlo siquiera con los fuegos de sus cañones. La prolongación de este espectáculo era desastrosa para el prestigio de la armada peruana; y Grau decidió ponerle fin acometiendo a la **Esmeralda** con el espolón del **Huascar,** ya que sus cañones eran inútiles porque no tenían artilleros. Grau habría hecho esto mucho antes, pero un informe falso de tierra le había detenido y había sido así la verdadera causa de aquel desastroso espectáculo. El capitán del puerto y el práctico se hallaban a bordo del **Huascar** desde el principio del combate, y le habían dicho que la **Esmeralda** estaba defendida por una línea de torpedos. (12) Creyendo todavía en el informe de los torpedos, Grau intentó embestir a la **Esmeralda** por el Sur para desalojarla de la posición que ocupaba; pero al ver que la **Esmeralda** abandonaba la zona en que maniobraba y se dirigía al Norte, la embistió directamente. La corbeta evadió el golpe al costado y lo recibió por la aleta de babor, frente al palo de mesana. El espolón resbaló y el golpe no fué de consecuencias. Los cañones de la torre del

(11) Despacho citado de Uribe.—"... Hace cerca de dos horas que combatimos i sólo tenemos tres o cuatro muertos" (los causados de tierra); "esto es porque las punterías del enemigo no son nada certeras. El lo conoce i cansado ya de nuestra resistencia nos embiste con su espolón..." Carta de Uribe a su tío Juan Manuel Uribe, Iquique, junio 15, 1879.—"... casi a las dos horas de combate el **Huascar** nos acertaba su primer balazo..." Carta citada de Zergers.

(12) El origen de la leyenda de los torpedos que protegían a la **Esmeralda,** fué la explosión de una mina rudimentaria que como prueba o ensayo había preparado o improvisado con los elementos que tuvo a la mano el Comandante Prat, para el caso de que lo atacaran fuerzas superiores. La explosión levantó una columna de agua y en tierra se interpretó que era un torpedo que había estallado accidentalmente. Este es el relato del guardia marina de la **Esmeralda,** Arturo Wilson, quien tuvo noticia de la leyenda de los torpedos durante su prisión en Iquique después del hundimiento de su buque, y escribió más tarde una narración del suceso. Véase Bulnes, V. 1, p. 292-93, nota al pie. En Vicuña, **Episodios** (p. 359-60) se lee: "El capitán del puerto, don Salomé Porras, embarcose... con el oficial peruano Loaiza, en una lancha, i vino a comunicar al comandante Grau que en la dirección a que lo arrastraba la posición estratégica de la **Esmeralda** iba a encontrar una red de torpedos, lo que esplicaba la rara obstinación de defenderse del buque chileno. Corroborole en esta... fábula... el práctico del puerto, un inglés Chekley..."—"Es de

Huascar, sin embargo, disparados a toca pañoles, hicieron, dice Uribe, terribles estragos en la marinería. A esta distancia (a boca de jarro, dice Uribe), los cañones del **Huascar**, antes inútiles, sembraban la muerte en la corbeta, y la cubierta y el entrepuente se llenaban de cadáveres.

En el momento del choque, en que, como dice Grau, quedaron abordados los dos buques, el Capitán Prat, que se hallaba en la toldilla, saltó a la proa del **Huascar**, gritando a sus compañeros que lo siguieran, según el relato de Uribe. De los que se encontraban en la toldilla con él solo uno lo siguió, el sargento Juan de Dios Aldea, debido, dice Uribe, a la ligereza con que el blindado se retiró del costado de la corbeta y a que la voz de Prat no fué escuchada en "el estruendo producido por toda la batería al hacer fuego sobre el **Huascar.**"

Francisco Segundo Sánchez, que ocupó el puesto de Uribe cuando éste ocupó el de Prat, dice (carta a su hermano Carlos, Iquique, junio 16) que la voz de Prat "no fué oída sino por los que estaban muy cercanos." Cabrera (relato citado de la batalla de Iquique) dice que el **Huascar** "dejó por algunos instantes su proa como embutida en el costado de la **Esmeralda**" y que Prat, observando "que los buques continuaban juntos, tomó la resolución de abordar al enemigo." Dió una mirada, continúa, "hacia atrás como para ordenar al corneta tocara al abordaje, i no viéndolo, se afirma en la baranda i con toda la fuerza de sus pulmones grita . . . **¡Al abordaje, mucha-**

---

advertir que dos días antes" (de la batalla del 21 de mayo) "se había hecho esperimentos de torpedo con los pocos elementos de que se podía disponer, i que en vista de esto se había ordenado preparar . . . uno de los botes; pero . . . en ese día (de la batalla) no estaba terminado aun su arreglo." **El Combate Naval de Iquique**, por Juan A. Cabrera Gacitua, testigo ocular de la batalla y verdadero origen de los ensayos de fabricación de torpedos a bordo de la **Esmeralda**, a la cual había llegado recientemente como electricista con una batería eléctrica y una misión relacionada con el cable submarino. Wilson refiere que estando en la toldilla de la **Esmeralda** Prat, Serrano y él "tratando como arreglar una defensa con torpedos", Prat se acordó de la batería eléctrica de Cabrera, la cual hizo traer y con su auxilio "se improvisó un torpedo llenando un tarro vacío con pólvora el cual fué amarrado al extremo de un palo del velámen de uno de los botes i una vez provisto del circuito de alambres correspondientes se echó al agua . . . i al juntar los estremos de los alambres estalló el torpedo levantando una . . . columna de agua la que vista desde tierra se tomó como una mina submarina que accidentalmente había estallado."

chos! El estruendo de los cañones impide que oiga la tripulación... Prat comprendió esto i redoblando sus esfuerzos gritó por dos veces más ¡Al abordaje, muchachos! Todo es inútil porque nadie lo oye. Los buques continuaban juntos. Entonces tiene la idea de dar el ejemplo: tal vez podían verlo mejor que oírlo. Se le ve pues... pasar entre los cabos i jarcia i poner el pie... sobre la proa del **Huascar.**"

Prat expió pronto con la vida su ciega osadía. El segundo comandante de la corbeta, Luis Uribe, lo vió caer herido de muerte al pie de la torre del **Huascar,** desde el castillo de proa donde se hallaba, y asumió el mando del buque. Con la espada en la mano, ya en la cubierta del **Huascar,** se le ve todavía, dice Cabrera, "mirar hacia su derecha, tal vez para alentar a los que suponía le siguiesen", y caer en seguida herido por una bala en la frente. (13) Aldea cayó también, herido muchas veces, pero no murió allí, sino en el hospital, en Iquique, tres días después, mutilado por amputación de una pierna y un brazo.

Una segunda embestida del **Huascar** tampoco logró su objeto, pero las dos embestidas dejaron a la corbeta, dice Grau, bastante maltratada. La corbeta sufrió el segundo golpe en la amura de estribor y en ambas ocasiones respondió al ataque con nutridas descargas de sus ametralladoras en las cofas, de su artillería en los costados, de su fusilería, y con bombas de mano. (14) El blindaje protegía al **Huascar,** sin

(13) Todos los testimonios están contestes en que Prat murió instantáneamente de un balazo en la frente al llegar a la torre del **Huascar.** El corresponsal de "La Patria" de Lima, vió el cadáver a bordo del **Huascar** y dice que la bala "le vació el cráneo." Cabrera refiere que próximos los prisioneros de la **Esmeralda** a ser transladados a tierra en la tarde del día de la batalla, el guardia marina Vicente Zergers R., viendo a pocos pasos de ellos un cadáver, se acercó y le descubrió el rostro. Era el cadáver de Prat. Su frente mostraba, dice, "la profunda y ancha herida que seis horas antes recibiera sobre la cubierta del **Huascar.**" En la narración de Bulnes (V. 1, p. 299) Prat cae "herido por un tirador invisible... con una rodilla en tierra, desfallecido y casi exámine, cuando un marinero salido de la torre de la artillería le asestó un tiro en la frente que le produjo... la muerte..." Bulnes no revela su fuente de información, pero es obvio que su narración pertenece a la copiosa cosecha de leyendas y fábulas nacidas de la muerte de Prat, algunas de las cuales pueden verse en Vicuña Mackenna, **Episodios,** p. 379-81.

(14) Despacho citado de Grau.—"...quedamos" (después de la segunda embestida) "en un estado lamentable: la **Santa Bárbara** se inundó i la máquina dejó de funcionar..." Carta citada de Uribe.—"La **Esmeralda,** que había reci-

embargo; y la proximidad de los dos buques en esta etapa final de la lucha, restableció la desigualdad de poder entre ellos.

En la segunda arremetida, el teniente Serrano, con un grupo de doce, siguiendo el ejemplo de Prat, saltaron a la proa del **Huascar** y no tardaron en ser como Prat víctimas de su intrepidez. (15)

La acción de Serrano no era impulsiva ni súbita como había sido la de Prat. Los motivos eran empero los mismos, aunque en Prat no es posible sino suponerlos, no así en Serrano, que exclamaba, después de la muerte de Prat y en la expectación del tercer espolonazo del **Huascar**: "no nos queda otra salvación que el abordaje." (narración de Cabrera.) Probablemente Prat pensó o creyó lo mismo. No era cierto, por supuesto, en ningún caso. El abordaje era una locura, desde que no era posible con fuerzas numerosas; pero las palabras de Serrano explican la acción de los dos. Estos hombres simplemente escaparon a la derrota por la puerta de la eternidad, mientras buscaban en un último y delirante esfuerzo dominar la derrota y la muerte. (16)

A la tercera embestida la **Esmeralda** se hundió, cubierta de banderas y combatiendo. Esta vez el golpe fué en el centro, con una velocidad de diez millas y los cañones de la torre del **Huascar** haciendo fuego. Eran las 12:10 p. m. (17) La

(15) Despacho de Uribe.—"El comandante de este buque nos abordó a la vez que uno de sus oficiales y algunos de sus tripulantes por el castillo, y en la defensa de este abordaje, perecieron víctimas de su temerario arrojo." Despacho citado de Grau.—"... el teniente Serrano... gritó "al abordaje" i la jente se lanzó al castillo con este objeto... sólo alcanzó a saltar Serrano con doce valientes más. Yo los ví cuando avanzaban por el castillo del **Huascar** bajando en seguida a la cubierta i acercándose a la torre, al pie de la cual recibió... Serrano un balazo que lo tendió en cubierta... Ametralladoras situadas a popa barrieron con todos..." Carta citada de Zergers.

(16) "...Abordar al **Huascar**... era una empresa imposible." Carta citada de Sánchez.

(17) Despacho de Grau.—"Finalmente, dispuestos los dos cañones de la torre para dispararlos lo más carca posible del buque enemigo y embistiendo por la tercera vez a toda fuerza con el espolón, el disparo de los primeros y el golpe de este último, dado en el centro de su costado, sumergieron casi inmediatamente la **Esmeralda**..." Grau al Jefe del Ejército del Sur. Ahumada Moreno, V 1, p. 298-99.

bido sin gran daño el primer espolonazo, sufrió inmensamente con el segundo, empezando a hacer agua por la proa, lo que hizo que se anegara la **Santa Bárbara** i apagaran los fuegos de la máquina..." Carta citada de Zergers.

máquina de la **Esmeralda** no funcionaba ya. La **Santa Bárbara** se había inundado. (18) Más de cien combatientes habían sucumbido. (19) Los botes del Huascar recogieron y salvaron 63 sobrevivientes. (20) Había a bordo 198 individuos de todas clases, de los cuales murieron 149. (21)

(18) "La **Esmeralda**, que había recibido sin gran daño el primer espolonazo, sufrió inmensamente con el segundo, empezando a hacer agua por la proa, lo que hizo que se anegara la **Santa Bárbara** i apagaran los fuegos de la máquina." Vicente Zergers R., guardia marina de la **Esmeralda**, a su padre José Zergers, mayo 28, 1879. Ahumada Moreno, V. I, p. 302-04.

(19) ". . .Ya era tiempo, la cubierta se hallaba sembrada de cadáveres destrozados; era aquello un espectáculo horrible de cráneos, brazos, pienras etc., sembrados por todas partes. Una granada se llevó como 13 individuos entre ellos a los cuatro injenieros . " Luis Uribe a su tío Juan Manuel Uribe, Iquique, junio 15, 1879.—"El cabo Cortés tomó la corneta y tocó a degüello en los momentos en que se abría el buque i desaparecia de la superficie . . ." Francisco Segundo Sánchez, a su hermano Carlos Sánchez, Iquique junio 16, 1879.—". . era la una i minutos cuando sentimos el tercer choque, más terrible aun que el anterior, sintiendo al mismo tiempo las detonaciones producidas por los terribles cañones del enemigo . . una granada penetró por estribor debajo de la toldilla, mutilando horriblemente a unos i matando instantáneamente a otros. En aquel lugar se encontraban muchachos de 12 a 14 años, ayudantes de timonel, que quedaron vivos pero horriblemente heridos, lanzando . . . alaridos capaces de enternecer al hombre de corazón más duro. Un cabo de la guarnición llamado Reyes, que sabía tocar la corneta, al ver que el del buque había sucumbido, la tocó i siguió tocando ataque con una firmeza admirable, hasta que vino una granada que le voló la cabeza." Vicente Zergers, Iquique, mayo 28, 1879.

(20) **Ahumada Moreno**, V. 1, p. 323-25. Los prisioneros de esta batalla fueron tratados por los vencedores como se verá por el testimonio de Francisco Segundo Sánchez, quien ocupó el puesto de Uribe cuando éste ocupó el de prat, en una carta a su hermano Carlos, Iquique, junio 16, 1879: "Una vez en el **Huascar** nos pusieron en la cámara del Comandante. Nos dieron un poco de licor i un pantalón de marinero. Al salir a bordo nos dieron un par de zapatos. Sombrero no nos dieron por no haber a bordo . . . Hace tres días que se nos entregó un terno de ropa que nos mandaron a hacer . . ."

(21) "La **Esmeralda** recibió el castigo de sus actos de salvajismo; ella fué la que bombardeó al pueblo de Iquique y disparó sobre el tren de pasajeros." Paz Soldan, p. 168. Esto ocurrió en la mañana del 19 de abril. Prat disparó sobre el tren, "un convoi de fujitivos", dice Vicuña (**o.c.**, p. 196) seis granadas. La **Esmeralda** tenía una larga historia y fué materia de un libro por Vicuña Mackenna citado con frecuencia en estas páginas. Había sido construida en Inglaterra en 1854-56. Tenía pues veintitres años de edad y de servicio. En 1867 se le pusieron calderas nuevas y se cambió su artillería. Fué usada principalmente en sus primeros tiempos para sostener las pretensiones chilenas en la disputa de límites con Bolivia, vigilando los mares de esas regiones y apresando los buques extranjeros que con permiso de las autoridades bolivianas cargaban nitrato o metales en territorios del grado 23. El primer servicio que prestó fué el apresamiento de uno de estos buques, el **Sportsman**, con bandera de los Estados Unidos. Una expedición de la **Esmeralda** clavó una columna de hierro llena de arena como señal del límite entre los dos países en el grado 23. "Cuando los embates del tiempo postraron la columna—dice Vicuña—la

En el **Huascar** hubo siete heridos y un muerto. (22) El muerto fué el teniente José Velarde, de quien Grau hizo en su parte mención especial, recomendando a la atención de su Gobierno su "noble comportamiento y arrojo." De los demás combatientes de su nave dijo que habían cumplido con su deber. Velarde, dice Grau, "conservó su puesto en la cubierta, al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad." Velarde fué herido tres veces cuando el **Huascar** acometió por segunda vez a la **Esmeralda**, en la lucha con los que habían saltado de la **Esmeralda** con Serrano. Se le condujo al hospital de sangre, y moribundo pedía que lo dejaran volver a su puesto en el combate. "¿Se han hundido ya esos miseables?" preguntaba. (23) Tenía 22 años. Había entrado a la Escuela Naval a la edad de 15 años. Era hijo de una de las principales familias de Lima. Había navegado todos los mares en la fragata francesa **Magicienne** (24)

(22) Ibid, p. 325-26.

(23) Julio O. Reyes, a bordo del **Huascar**, a la **Opinión Nacional**, de Lima, mayo 23. Ahumada Moreno, V. 1, p. 335-39.—Velarde era la esperanza de la escuadra, dice este corresponsal del diario de Lima—"Miércoles 21 al jueves 22, mayo 1879 . . . inmediatamente después del choque parte de la tripulación del buque chileno abordó nuestra cubierta y se tuvo que mandar gente a defenderla hasta tomarlos prisioneros; en este reñido combate cuerpo a cuerpo tuvimos varios heridos de rifle Comblain, y entre ellos el teniente 2°. don José Velarde, quien falleció a las dos horas de la tarde, pensando tan sólo en si habíamos tomado el buque enemigo . . ." C. Heros. — **Ahumada Moreno**, V. 1, p. 317.

(24) **El Comercio**, de Lima. **Ahumada Moreno**, V. 1, p. 353-54. —"El Alférez de fragata . . . Jorge Velarde, era un bizarro mozo de 23 años de edad . . . nacido en Lima en 1856, había entrado a la Escuela Naval a los 15 años y merecido como premio una medalla de oro en 1873. Debió a su mérito que se le enviara a navegar en la marina inglesa, embarcándose en el **Oracle** i después en la **Magicienne**, buque de guerra francés . . . Aunque de complexión aparentemente robusta i dotado de noble fuerza muscular, al levantar un peso considerable de la cubierta de un buque flaqueáronle los pulmones i tuvo que retirarse a Jauja para curarse. Allí lo halló la guerra i no vaciló en venir a cumplir su deber como peruano y como marino." Vicuña, **Episodios**, p. 380-81.

Esmeralda veinte años más tarde, iría todavía a cumplir en aquellas . . . costas su último deber." En 1875, después de los estragos que en ella hizo un furioso vendabal en Valparaíso en aquel año, fué de nuevo reparada y renovada, gastándose en estos trabajos la mitad del valor original del buque. Concluidas las reparaciones, "volvió . . . a servir principalmente como nuestro centinela avanzado en la estación de Mejillones." Vicuña.—Fué con la **Esmeralda** que Williams Rebolledo, su comandante entonces, venció y tomó a la **Covadonga** en 1865. La característica de la **Esmeralda** era su solidez y fortaleza. "Buque más

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

Como Aldea, Serrano no murió en la cubierta del **Huascar**, donde fué herido. Murió en el hospital del monitor. Sus heridas eran mortales, pero le dieron tiempo para expresar su angustioso deseo de vivir. Serrano no quería morir. Murió implorando que le salvaran la vida. El corresponsal de **La Opinión Nacional**, de Lima, Julio O. Reyes, a bordo del **Huascar**, cuenta que Serrano pedía al doctor Tavara, médico del **Huascar**, que le salvara la vida: "Sálveme usted por Dios que tengo hijos." Era, como Prat, profundamente religioso y creyente y relacionaba su fe religiosa con la patria y la guerra. En **Episodios Marítimos** (Documentos) hay una carta que dice, refiriéndose a Serrano: "Por el virtuoso sacerdote arriba nombrado (Gregorio Ampuero) he sabido que el día antes de partir de este puerto (Tomé) lo encontró en el templo arrodillado a los pies de la Virgen del Carmen i le dijo "que acababa de ofrecer a la Virgen el sacrificio de su vida, si era necesario,

---

sano, más sólido, más... guerrero i mejor construido en todas sus partes, no ha tenido la República", dice Vicuña. "La **Esmeralda** es el buque de más fuerza que... poseemos i sobre su sólida construcción no hai duda alguna", dice la Memoria de Marina de 1864. "Las cualidades de este buque... militares i marineras, i su sólida construcción, dan lugar a esperar que... será de largo i útil servicio", escribió el Ministro Gana en 1858. Una vez chocó contra unas rocas en la costa de Tortovalillo. Se la creyó perdida y se la condujo al baradero de Tenglo "i allí se echó de ver una vez más que lo que había salvado la... nave había sido la incomparable solidez de su construcción." (Vicuña) Fué esta también la explicación de su salvación en el vendabal en Valparaiso. Es esta asímismo la explicación de su resistencia en la batalla con el **Huascar.** En la invasión del litoral boliviano en 1879, la **Esmeralda** tomó parte, "cabiéndole el honor", dice Vicuña (**Episodios**, p. 191), "de que su jente de abordaje ocupara el puerto de Cobija el 21 y 22 de marzo.. "

para el engrandecimiento de la patria." "Era íntimo amigo con el señor párroco de este puerto don Gregorio Ampuero. Antes de partir a la campaña se confesó con él i comulgó: estaba seguro de morir." (Arístides Muñoz a Vicuña Mackenna, julio 1, 1879.)

Es de suponerse que la **Esmeralda** habría huido como la **Covadonga**, de haber podido. Pero la **Esmeralda** no podía huir porque no la ayudaba su máquina. (25) Su capacidad para el combate, en las circunstancias en que se libró, quedó demostrada desde el principio hasta el fin. La **Esmeralda** era en realidad una fortaleza flotante, paralizada por su máquina. Ningún buque de la escuadra chilena era de construcción más fuerte y sólida. Cuando la artillería de tierra funcionó para obligar a la corbeta a salir de su refugio cerca de la población, la **Esmeralda** contestó "con una andanada y con tiros de fusilería tan sostenidos, que parecían los de dos ejércitos numerosos que se baten encarnizadamente." (26) Cinco bombas y veintitres balas de la **Esmeralda** hirieron al **Huascar** y le causaron daños. Las cubiertas, puentes, amuradas, toldillas, chimeneas; las torres, carrozas, ventiladores; los botes, se encontraron acribillados de balas de ametralladoras y de rifle Comblain. Una bomba al pie de la roda del lado babor, abrió un boquete de cinco pies de alto por tres de ancho, destrozando los breques y ocasionando un incendio en el interior del castillo. Otra bomba rompió el quidaste del palo trinquete a babor. Otra bomba atravesó el palo trinquete banda a banda al pie de la fogonadura, llevándose la brazola de la escotilla del sallado de la torre y atravesando el mamparo que divide dos sallados, produciendo un incendio. Otra estalló cerca de la chimenea, en la que penetraron tres pedazos de casco, a diez o doce pies de su base. Otra cayó en la torre, al pie de las portas, donde estalló, causando daños en las planchas y en los pernos. Otra

(25) "... El **La Mar** emprendió la fuga hacia el Sur. Prat, aun queriéndolo, no habría podido hacer lo mismo porque... la máquina no estaba en aptitud de desarrollar un andar mayor de dos o tres millas por hora." Bulnes, p. 291.

(26) **El Combate de Iquique.** Narración de un boletín de **El Comercio** de Iquique, publicado el día siguiente de la batalla, Ahumada Moreno, V. 1, p. 310-11.

destrozó el sombrero de uno de los ventiladores del tallado de proa. La cabria del palo de proa recibió tres proyectiles que le abrieron tres boquetes, dos a estribor y uno a babor. Una bala rompió la murada cabellera del palo mayor y el primer bote que se encontraba sobre cubierta. Otro proyectil destruyó el tubo de vapor del lado de la popa de la chimenea. Otro destruyó los ardines y el pañol de faroles de popa. Todos los proyectiles que hicieron blanco en el **Huascar** causaron daños. (27) Un testigo presencial a bordo del **Huascar** califica de "crecidísimo" el número de proyectiles disparados por la **Esmeralda.** Fuera de sus cañones de batería, dice, "colisas y ametralladoras de cofas, la guarnición y marinería, en los instantes en que estábamos completamente unidos por los costados, nos hicieron nutrido fuego de fusilería y hasta de revólver. Los tiros eran a boca de jarro, de tal manera que en la torre se ven las huellas de los fogonazos. Además, nos lanzaban bombas de mano . . . no faltaba en el buque enemigo ninguno de los últimos inventos de la guerra." (28) El hecho fundamental es, sin embargo, que la **Esmeralda,** aunque podía combatir, como combatió, hasta el fin, no tenía posibilidad alguna de victoria o siquiera de salvación; y en haber decidido combatir como combatió sin esperanza está el heroísmo que la inmortalizó en esta batalla. La desproporción entre las bajas de uno y otro lado, da la medida de la desigualdad del combate y de la épica resolución de los combatientes de la **Esmeralda** de caer combatiendo.

La diversa filosofía de la guerra en los dos campos es patente en las palabras que prologaron la primera batalla naval por parte de los dos comandantes enemigos. Grau arengó a los combatientes de su buque antes de comenzar la batalla. Formados en dos filas sobre cubierta, bajo el cándido cielo de la aurora, oyeron la voz marcial del gran marino peruano que les decía: "¡Tripulantes del **Huascar!** ¡Ha llegado la hora de castigar al enemigo de la patria!" Y los excitaba

(27) **Ahumada Moreno,** V. 1, p. 325.
(28) Julio O. Reyes, Corresponsal de **La Opinión Nacional** de Lima. **Ibid,** p. 335-39.

a cosechar laureles como los de Junín y Ayacucho. (29) A la misma hora Prat decía a los suyos en la **Esmeralda**: "La contienda es desigual. Nunca se ha arriado nuestra bandera ante el enemigo; espero, pues, no sea esta la ocasión de hacerlo. Mientras yo esté vivo, esa bandera flameará en su lugar, i espero que si muero, mis oficiales sabrán cumplir con su deber." (30)

Resalta en estas bélicas alocuciones la diferencia en la mentalidad de los contendores de esta execrable guerra. En los peruanos existía la conciencia del peligro nacional, de que la guerra tenía por objeto la invasión y mutilación del Perú. Con esta conciencia de las cosas, Grau denominaba a Chile **el enemigo de la patria**, y en defensa de la patria llamaba a sus compatriotas del **Huascar**, en el instante en que se preparaba para romper los fuegos que iniciarían la primera batalla de la guerra, a reproducir con su intrepidez y heroísmo las épicas proezas de los padres de la patria. Los chilenos sabían que eran los más fuertes y que su patria no estaba en peligro aunque perdieran la guerra; y no pudiendo confesar que se batían por los tesoros del guano y el salitre, Prat agitaba ante los ojos de sus compañeros próximos a desafiar la muerte, los colores siempre fascinadores de la bandera. Los peruanos se batían por la patria. (31) Los chilenos por la bandera, que en este caso no era el símbolo de la patria sino del objeto de la guerra. Uno de los sobrevivientes de la **Esmeralda**, prisionero en Iquique, describiendo la batalla en una carta al autor de sus días, dice: "... el buque quedaba ... sin gobierno i sin máquina ... esperando por momentos hundirse ... sin embargo ... el entusiasmo de los ... que quedaban en cubierta no desaparecía, i tres o cuatro cañones que aun tenían cartuchos seguían disparando **para sostener hasta el último instante la**

(29) "Los recuerdos de los actos vandálicos practicados en nuestros indefensos puertos por los enemigos, retemplan los espíritus y algo de majestuoso y solemne se nota en los que escuchan ... la corta pero valiente proclama del Comandante." **Ibid.**

(30) Despacho citado de Uribe.

(31) "Un solo sentimiento, una sola idea los dominaba (a los tripulantes del **Huascar** arengados por Grau): la defensa de la patria." El corresponsal citado de **La Opinión Nacional**, de Lima.

enseña del poder naval del Pacífico." (32) Cuando la Esmeralda se hundió, era un enjambre de banderas desplegadas, "la de jefe al tope de mesana, la de guardia en el trinquete, el gallardete al mayor i dos nacionales al pico de mesana, pues se había tomado la precaución de izar otra por si acaso faltaba la primera." (33) Uribe comienza su despacho de la batalla diciendo: "El honor de la bandera ha quedado a salvo."

Los soldados y oficiales chilenos tenían el concepto común y tradicional de las cosas y creían que el honor de su bandera había "quedado a salvo" por el valor de que hubieran hecho exhibición en una acción de guerra. El culto del valor guerrero, llenaba los corazones chilenos en esta guerra, como llena el orgullo nacionalista de los historiadores chilenos de la guerra: y no veían en la guerra sino una ocasión para la demostración del valor de que eran capaces como chilenos, persuadidos de que así honraban a su patria y probaban su patriotismo, sin que se dieran cuenta de las grandes cuestiones morales que dominaban la guerra. (34)

---

(32) Vicente Zergers R. a su padre José Zergers, mayo 28, 1879. **Aumada Moreno**, V. 1, p. 302-04.

(33) **Ibid.**

(34) Prat nació el 3 de abril de 1848, en el departamento de Itata, de Chile. Sus antecesores eran catalanes o de origen catalán. Había sido alumno de la Escuela Naval de Valparaíso. Estudió leyes y ejerció la profesión de abogado. Se encontró en el combate naval de Abtao (febrero 7, 1866). No había alcanzado ninguna distinción en ningún sentido antes de la batalla naval de Iquique que lo hizo célebre. Su iniciación en la guerra del 79 la debió a Sotomayor, quien lo sacó de la obscuridad y el olvido en que lo halló en Valparaíso cuando llegó a este puerto a embarcarse para Antofagasta a fines de marzo y lo llevó consigo como secretario. En Iquique, Williams lo nombró comandante de la **Esmeralda**, en reemplazo de Thompson, antes de partir para el Callao en su desgraciada expedición de mayo. Era hombre de sentimientos religiosos y creía en la virtud de los amuletos. En una carta a una tía el día siguiente de su llegada a las aguas de Iquique, cuenta que "a pedido de algunas señoras de Valparaíso, toda la tripulación i oficiales, incluso yo, recibimos el escapulario del Carmen, en cuya protección confiamos para que nos saque con bien de esta guerra. También me acompaña a bordo la virgen de este nombre i San Francisco . . . " El corresponsal de "La Patria" de Lima a bordo del **Huascar**, B. Neto, dice de Prat en la relación que escribió de la batalla para su periódico: "En el bolsillo de la levita se le encontró una carta, unos escapularios, los retratos de su esposa y dos niñitos. Tenía además una libreta de apuntes, donde pude leer una larga lista de nombres de personas que me son conocidas en Montevideo y Buenos Aires, donde fué el año próximo pasado en comisión secreta del Gobierno de Chile. Sobrada razón tuvieron los diarios de Chile para denunciarlo como espía. Así lo prueban los apuntes de la libreta. He aquí la copia de un telegrama hecho desde Montevideo con fecha 12

CAPITULO ONCE

LA FUGA DE LA COVADONGA

Mientras la **Esmeralda** se batía sin esperanza en la bahía de Iquique, la **Covadonga,** que había abandonado, como hemos visto, contra las órdenes de Prat, (1) las aguas del combate, huía hacia las costas chilenas con toda la velocidad de que era capaz. (2) En el contraste entre los dos espectáculos—la **Covadonga** huyendo desesperadamente mientras la **Esmeralda** desesperadamente se batía—había una terrible ironía y una gran lección para los pueblos que cifran su orgullo en las exhibiciones del valor militar.

La **Covadonga** no estaba en el caso de la **Esmeralda.** Podía huir y huyó, como antes había huido la **Magallanes,** como habría huido la propia **Esmeralda** si su máquina se lo hubiera permitido. Pero Prat había ordenado a Condell, al aparecer en el horizonte los buques enemigos, seguir sus aguas y disponerse para el combate. Y Condell en realidad no podía huir contra estas órdenes; y su fuga, a pesar de estas órdenes, estaba contra todas las leyes de la guerra. A no ser porque su fuga resultó inesperadamente en un inmenso servicio para Chile, Condell habría podido ser juzgado por desertor del campo de batalla.

Fué una gran fortuna para Chile, después de todo, que la

(1) "Dia 21 . . . A las 6.15 se avistaron dos buques al norte i se pusieron señales de aviso a la **Esmeralda** . . . A las 7 salimos en convoi los dos buques i . . . fuera del puerto nos pusimos al habla. El Comandante Prat . . . dijo: "Seguid mis aguas, resguardarse con la población i cumplamos con nuestro deber." El Comandante de la **Covadonga** contestó **All right** . . ." Ahumada Moreno, V. 1, p. 326.

(2) "Prat, aun queriéndolo, no habría podido hacer lo mismo porque . . . la máquina no estaba en aptitud de desarrollar un andar mayor de dos o tres millas por hora." Bulnes, V. 1, p. 291.

de diciembre a don Domingo Gana en Santiago: (Duelas compró aguardientes primera clase en Francia.) Ahora vean ustedes la traducción según la clave que se encuentra consignada en la misma libreta: **Duelas** significa **gobierno argentino.** Y **aguardientes** reemplaza a **buques."** Prat había regresado de Montevideo a Valparaiso el 16 de febrero. Su verdadera vocación era el mar. Había sigo guardia marina, teniente segundo de marina, teniente primero de marina, capitán de corbeta. El Congreso Nacional de Chile decretó "la erección de un monumento que, a nombre de la República, simbolice la gloriosa defensa hecha por el capitán de fragata don Arturo Prat i sus valerosos compañeros

Esmeralda no pudiera huir, no solo por las consecuencias militares que esto tuvo, sino porque ya había huido la **Magallanes**, perseguida por la **Unión** y la **Pilcomayo**; y huyendo luego la **Esmeralda** y la **Covadonga**, perseguidas por el **Huascar** y la **Independencia**, el comienzo de la guerra naval habría sido señalado por la fuga de los buques chilenos en los primeros encuentros con los buques peruanos, en lugar de haberlo sido, como lo fué, por la epopeya del 21 de mayo.

La **Independencia**, como el **Huascar**, no tenía artilleros. La **Covadonga**, como la **Esmeralda**, sí los tenía. Y esta capital diferencia de los blindados peruanos tuvo en la persecución de la **Covadonga** las mismas fatales consecuencias que en el combate de Iquique. Después de tres horas de persecución y de fuego, el blindado peruano no había logrado tocar una sola vez con sus tiros al buque fugitivo. Los fuegos de éste en cambio, hacían estragos en la dotación del buque perseguidor. Y como Grau cuando se persuadió de que la mala puntería de sus cañones hacía ocioso el combate, Moore estrechó la distancia y por dos veces arremetió con el espolón a la **Covadonga.** (3)

Las condiciones no eran aquí como en Iquique, sin embargo; pues mientras la **Esmeralda** estaba encerrada y no podía,

(3) "Habian transcurrido hasta entonces mas de tres horas de combate y viendo lo incierto de los tiros de nuestros cañones por la falta de ejercicio, pues toda la tripulación era nueva y el efecto que producían las ametralladoras y nutrido fuego de la fusilería que el enemigo hacía sobre la dotación de la fragata que se encontraba sobre cubierta, y una gran parte por haberse estrechado tanto las distancias, acometí con el espolón por dos veces cuando las circunstancias me lo permitían . . ." —"A consecuencia de aquella terrible seguridad en los disparos . . . que hacía contraste . . . con los inciertos . . . fuegos de la . . . mal adiestrada tripulación peruana, la muerte se había paseado de una extremidad a otra en la cubierta enemiga." Vicuña, **Episodios**, p. 426-27. —Despacho de Moore, comandante de la **Independencia**, al Comandante de la 1a. división naval. Mayo 22, 1879.—Ahumada Moreno, V. 1, p. 299-300.

a bordo de la corbeta **Esmeralda**, contra dos acorazados peruanos en las aguas de Iquique el 21 de mayo de 1879;" decretó además pensiones vitalicias para la madre y la viuda de Prat; una suma de 500 pesos por quince años, para cada uno de los dos hijos del mismo; para la madre, la viuda y la hermana de Serrano; para la madre de Riquelme, guardia marina de la **Esmeralda**; para la madre de Videla, primer cirujano, muerto en el combate; para la viuda de Aldea y para el hijo de este hasta la mayoridad; para las viudas e hijos lejítimos de los oficiales mayores y aprendices mecánicos de la **Esmeralda** y la **Covadonga**, que fallecieron en el combate de Iquique; para los padres de estos

por otra parte, valerse de su máquina, la **Covadonga** corría libremente y se defendía o protegía con el bajo fondo de las aguas, que Moore tenía que evadir por su mayor calado, deteniendo su buque en las embestidas o retrocediendo, en lo que perdía un tiempo que el buque chileno aprovechaba para alejarse.

La fuga de Condell no podía tener más que un propósito, ganar la costa para encallar su buque o romperlo contra las rocas o hundirlo. Su empeño fué, desde que salió de la bahía, mantenerse bien próximo a la costa; pero para hacer fuego y prolongar la fuga, tenía que desviarse de esta línea, lo que al propio tiempo presentaba a la **Independencia** la ocasión de hacer sus tiros con alguna eficacia por la disminución de la distancia. (4)

Comprendiendo el plan de Condell, de protegerse por su poco calado con la costa como había hecho la **Esmeralda** en Iquique, Moore trató de ganarle el barlovento para obligarlo a salir fuera o volver atrás, y lo consiguió por un momento en la primera caleta de la bahía de Cheurañate, poniendo entonces proa al Norte y haciendo fuego con el costado de estribor. La **Covadonga** tomó empero de nuevo rumbo al Sur, y continuó en esta dirección su fuga, internándose de caleta en caleta, barajando la costa y metiéndose entre las rompientes, donde el calado era insuficiente para el blindado peruano.

Así, a la cuarta hora de persecución y de bombardeo de la **Covadonga** por la **Independencia,** ésta no había causado a aquella otros daños con sus fuegos que una herida en el palo trinquete, la ruptura de las jarcias del palo mayor y palo trinquete y la pérdida del esquife, que se fué al agua. (5) La

(4) Despacho de Condell al Jefe de la Escuadra. Junio 6, 1879.
(5) Condell al Comandante General de Marina, Mayo 27, 1879.

en defecto de aquellos, para los hijos hasta la mayoridad o el matrimonio; a las viudas, madres e hijos lejítimos de los oficiales de mar, marineros, clases y soldados fallecidos en el mismo combate y en Punta Gruesa se les concedía el derecho a Montepío. Los marinos y soldados sobrevivientes de la **Esmeralda** recibirían una pensión, y los oficiales de mar otra. Los de la **Covadonga** recibirían una gratificación. A los jefes, oficiales, mayores y demás individuos de ambos buques se les concedía una medalla de honor, de oro para los jefes y oficiales, de plata para los otros.

Covadonga había en cambio logrado desmontar con su segundo disparo el cañón Parrot de popa de la **Independencia**, que ya no pudo combatir sino con los cañones de su batería. Pocos instantes después una bomba de la **Covadonga** destruyó la escotilla de la máquina de la **Independencia** e hirió a su tercer jefe Roberto Gutiérrez, capitán de corbeta. Cuando se estrechó la distancia al punto de que comenzaron a funcionar las ametralladoras de las cofas y los rifles, habían caído en la **Independencia** ocho balas de cañón, una de ellas en la dirección de la proa, que dividió el puente del comandante y cortó la telera. La chimenea de la máquina recibió más de cien tiros, según el testimonio del corresponsal de "El Comercio" de Lima a bordo de la **Independencia.**

Corría entretanto constantemente el buque peruano el inminente peligro de enterrarse en un bajo o estrellarse contra una roca. Habían llegado de este modo a Punta Gruesa. La situación era más favorable para la **Covadonga** que para la **Independencia** porque ésta no podía hacerle daño con sus cañones por la falta de artilleros ni con su espolón por la falta de profundidad de las aguas, al paso que era blanco seguro e impotente de los fuegos de aquella; y se habría prolongado todavía por mucho tiempo esta situación si Moore impaciente y exasperado no hubiera hecho un tercer esfuerzo para hundir a la **Covadonga** con el ariete, justamente en el momento en que una roca invisible se interponía entre los dos buques, dando un sorprendente fin a la persecución. El buque menor había pasado rozando el escollo, pero el buque mayor se rompió en él, se inundó, sus fuegos se apagaron, se suspendieron sus calderas hasta la caja de humo, y en posteriores choques contra la roca se hundieron completamente las otras secciones. Era el naufragio y el desastre. (6) Condell suspen-

(6) Moore describe así el suceso: "Resolví por tercera vez embestirle con el ariete pegándome a la Punta Gruesa para impedirle la salida de la bahía, estrechándolo en la última caleta . . . notando que se pegaba mas a las rompientes, ordené poner la caña a babor para poder rebasarla y atacar así con ventaja por el otro lado, lo que no pudiendo realizarse con la rapidez necesaria por haber sido en ese momento heridos tres timoneles, por el fuego nutrido de ametralladoras y fusilería que el enemigo nos hacía desde las cofas, mandé a dar atrás con toda la fuerza de la máquina . . . En este instante y cuando tocaba con el ariete a la **Covadonga**, se sintió un gran choque y quedó detenida

dió entonces su desalada carrera, gobernó para situarse por la popa del buque encaramado sobre la roca traidora, de modo que éste no pudiera ofenderlo con sus fuegos, dice él mismo, y lo bombardeó con sus cañones de a 70. (7) La fragata contestó empero estos fuegos, aunque sus cañones estaban casi por completo bajo el agua; y los sostuvo con las ametralladoras de las cofas y con rifles y revólveres, hasta que se agotaron las municiones que había sobre cubierta y que ya no era posible reponer por la sumersión del buque. (8)

A las 12:10 se hundió la **Esmeralda.** Veinte minutos después, a las 12:30, encallaba la **Independencia,** diez millas al Sur de Iquique, en el lugar llamado Punta Gruesa, como hemos dicho. La **Independencia** era el mejor buque del Perú y su pérdida era una verdadera catástrofe aunque, en el orden natural de las cosas, aun sin esta desgracia, el Perú no tenía ninguna probabilidad de ganar la guerra naval. La responsabilidad de Moore era evidente. Para que su buque se perdiera de este modo, era preciso que él se olvidara, como se olvidó, de todo. Su imprudencia no podía ser más grave. El explica en su informe oficial que los sondajes marcaban de ocho a nueve brazas de agua, que la bahía era limpia según las cartas, que la roca en que se rompió su barco no estaba marcada en éstas y se encontraba al Norte del último bajo que las cartas señalaban. Sondajes que practicó en torno del buque después de la impactación, dieron una profundidad de cinco y media

(7) Iibid.
(8) Despacho citado de Moore.

la fragata . . . " Despacho citado de Moore.—La versión de Condell es esta: "Tres veces se nos acercó enfilándonos de popa con su espolón para echarnos a pique. En las dos primeras no se atrevió, sea por temor de no encontrar agua para su calado, o por el nutrido fuego de cañon y de fusil que le hacíamos, contestándonos ellos lo mismo, i ademas con ametralladoras desde las cofas. La tercera tentativa parece que era decisiva i a 250 metros de nuestra popa recibió algunos balazos con cañones de a 70 que le obligaron a gobernar a tierra i vararse en un bajo que nosotros pasamos rozando." Despacho citado al Comandante General de Marina.—La versión del corresponsal de "El Comercio" es esta: "Como se hiciera ya demasiado duradero el combate y fuese necesario terminarlo, el comandante mandó bajar a toda la gente de sobre cubierta y alistarse para clavarle el espolón a la "Covadonga". El cañón Vavasseur de proa se había inutilizado al hacer su undécimo disparo . . . Estrechada contra la costa la "Covadonga" juzgó el comandante Moore llegado el instante preciso para usar del espolón; pero aunque lo intentó por dos veces no pudo

a seis brazas, lo que él aduce como prueba de que la roca era aislada y distante de los arrecifes de Punta Gruesa. Pero es indudable que el peligro en que sucumbió su buque era el peligro claro de la persecución, y que el agua llana era la protección de Condell y la perdición de él, que la persecución en tales circunstancias y estrechando tanto la distancia era torpe y temeraria, en realidad suicida, y que él no tenía necesidad de arriesgar así ni de ningún modo su buque, porque la persecución no podía terminar de otro modo que con la captura o el hundimiento de la **Covadonga,** lo cual era simple cuestión de tiempo. (9) Y en definitiva, aunque el resultado hubiera estado en duda, aunque la goleta chilena hubiera tenido alguna probabilidad de escapar, no por ello el comandante Moore debió ser menos cuidadoso y menos celoso de la seguridad de su buque, por que la **Covadonga** no valía la pena, porque su captura no habría alterado en lo mínimo la desigualdad de poder naval entre los dos países beligerantes, porque la preservación de la **Independencia** significaba para el Perú incomparablemente más que lo que para Chile podía significar la pérdida de la **Covadonga.**

El estado en que llegó a Antofagasta, aun después de reparaciones en Tocopilla, dice lo que hubiera sido de la **Covadonga** sin la roca escondida que la salvó.—"El buque iba yéndose a pique", refiere Condell. Así logró llegar a Toco-

(9) "Hubo un momento en que Condell se creyó perdido i alcanzó a hablar de abrir las válvulas i hundir la embarcación." Bulnes, p. 306. —"Más de una vez creimos el buque perdido, ya por las balas como tambien por los bancos de piedras." **Diario de la Covadonga,** Ahumada Moreno, V. 1, p. 326.

hacerlo porque no había el agua suficiente para el calado del buque. Por tercera vez se emprendió esta operación, y cuando ya los sondajes repetidos marcaban que había más de nueve brazas de agua a proa y otras tantas a popa, se dió la orden de prepararse para el choque, y la "Independencia" marchó . . . sobre el costado de estribor del "Covadonga", hasta el estremo de que el pabellón chileno asomó por sobre la proa. Cuando el comandante para conservar la proa clara de la punta Sur de la ensenada y tomar el buque enemigo por la misma popa, mandó toda la caña a babor, los timoneles, los peores que teníamos, pues los tres mejores habían sido puestos fuera de combate, equivocando la orden, metieron la rueda de babor. Notando el comandante esta falta y comprendiendo que se acercaba demasiado a tierra, mandó dar atrás con toda fuerza. Pero ya era tarde, habíamos encallado junta a Punta Gruesa . . . frente a la caleta de Molle (Norte de Tarapacá), en una roca **que no está marcada en el plano** a cuatro millas de la playa. Eran las 11 hs 45 ms A. M. . . "

pilla el 23, y de Cobija pidió el 24 que le enviaran un vapor que lo remolcara, pues la goleta no andaba más de dos o tres millas. (10) En la tarde del 26 llegó a Antofagasta, remolcada por el **Rimac** que la había encontrado a veinte millas de aquel puerto. Aun después del desastre de la **Independencia,** el **Huascar** habría capturado o hundido a la **Covadonga** si no se hubiera detenido en Iquique en el salvamento de los vencidos de la **Esmeralda.** La indebida prolongación del combate de Iquique, contribuyó al desenlace de Punta Gruesa. El **Huascar** debió estar libre de la **Esmeralda** a las 10 de la mañana a más tardar. Se habría unido luego a la persecución de la **Covadonga,** que no habría durado entonces hasta las 12:30, y el fin habría llegado mucho antes de Punta Gruesa. Iquique y Punta Gruesa son en primer término el resultado de la falta de artilleros a bordo de los blindados peruanos; y esta falta es a su vez el resultado de la absoluta impreparación del Perú para la guerra.

La misión de la **Esmeralda** y la **Covadonga** era sostener el bloqueo. Estas eran las órdenes de Williams para los comandantes de estos buques. Cuando el Contraalmirante entregó a Prat el pliego cerrado que no debía abrir sino el 20 de mayo, en el cual le comunicaba su designio de "atacar al enemigo en la bahía del Callao", (11) le habló de la responsabilidad que asumía como guardián del bloqueo en ausencia de la escuadra. (12) Williams sabía que la **Esmeralda** no podía huir; pero sin duda no esperaba que la **Covadonga** huyera, aunque es de dudarse que por su mente pasara remotamente siquiera la idea de un combate de estos buques con los blindados peruanos. Condell huyó no sólo contra las órdenes de Prat sino contra las de Williams. En los propios informes de Condell se lee que a la aparición de los buques peruanos en la

(10) Despacho de Condell al Jefe del Ejército, General Arteaga. Mayo 25, 1879.—En el despacho a Arteaga, Condell dice que su buque andaba tres millas. En el que dirigió al Comandante General de Marina, dice que andaba dos millas. En el despacho al Jefe de la Escuadra dice que arribó a Tocopilla el 22 a las 8:30 de la noche; y en el despacho a Arteaga dice que llegó el 23.— En el **Diario de la Covadonga** aparece anotada la llegada a Tocopilla el 22 a las 9 p. m.

(11) Carta de Williams a Prat. Bulnes, o. c., p. 273.

(12) Narración de Williams (p 47). Bulnes, p. 273.

mañana del 21 de mayo, Prat le orednó por señales "seguir sus aguas"; y que después, "estando al habla nuestros dos buques a distancia de 100 metros, el Comandante Prat nos dijo al habla: "Cada uno cumplir con su deber." Prat no esperaba sin duda que Condell huyera del combate.

Las balas de 70 de la **Covadonga** perforaron el blindaje del buque encallado y sumergido. (13) En este instante, cuando la **Covadonga** cañoneaba a la **Independencia** náufraga e impotente, ésta arrió su bandera y su estandarte, asevera Condell, y enarboló en su lugar "la señal de parlamento." (14) Asevera, además, que se puso "al habla con el comandante rendido" y que éste le repitió lo que ya le había indicado, "el arrío de su pabellón", pidiéndole al mismo tiempo que enviara un bote. Moore negó esta aseveración en una indignada carta pública a Condell (15), en la que califica de falsa y calumniosa la versión del comandante de la afortunada **Covadonga**; y observa que a la distancia que mediaba entre los dos buques (200 metros), y en el estruendo del combate, era imposible que el marino chileno pudiera haber oído las palabras que le atribuía. De aquí en adelante se verá que los comandantes de los buques chilenos trataban sistemáticamente de deslustrar y desprestigiar a la armada peruana, diciendo todos en sus informes oficiales de cada acción naval que el buque o los buques peruanos que en ella habían tomado parte habían arriado la bandera y se habían rendido. Condell no es sino el iniciador de este sistema, el primero que lo puso en práctica.

Sin conocer todavía la versión de Condell, Moore refiere en su informe oficial a Grau, fechado el día siguiente de la batalla, que la **Covadonga**, después del naufragio de la **Independencia**, "seguía haciendo fuego de cañón y a mansalva", y que "una de sus bombas rompió el pico de mesana donde estaba izado el pabellón", el cual fué en el acto reemplazado por otro en otra driza.

El oficial de señales de la **Independencia**, Enrique E.

(13) Condell a Williams, Junio 6, 1879.
(14) Despachos citados al Jefe de la Escuadra y al Comandante General de Marina.
(15) Ahumada Moreno, V. 1, p. 306.

Basadre, corrobora la narración de Moore respecto a la caída del pabellón y su reposición inmediata; y con mayores detalles dice que el pabellón fué derribado una segunda vez por otra bomba que media hora después rompió el pico de mesana. En el acto, dice, se izó otro pabellón en el tope mayor. (16)

La **Independencia** desplegó una bandera de cuadros rojos y blancos, precedida de "la inteligencia del **Huascar** pidiéndole socorro", cuenta Basadre, pero esta bandera fué pronto arriada por considerar los náufragos que el **Huascar** se encontraba demasiado lejos. Basadre discurre que esta bandera de señal al **Huascar** no podía haber sido equivocada con la de parlamento por el comandante de la **Covadonga**, pues de otro modo no habría continuado haciendo fuego por más de cuarenta minutos contra los náufragos, y aun sobre los que se refugiaban en tierra. (17)

En una narración detallada y completa de la persecución y su trágico desenlace para la **Independencia**, en una carta de Iquique el 22 de mayo para su periódico, "El Comercio" de Lima, del que era corresponsal a bordo del buque peruano destruido por el escollo de Punta Gruesa, J. R. Campo refiere que Moore dirigió el gobierno de su nave durante la persecución, desde el puente, con "serenidad y valor admirables", y que no quiso bajar a la torre de combate, que era su puesto. "Cuando ya se hacía", dice, "tan repetido el fuego mortífero de las ametralladoras y rifleros del "**Covadonga**", que barrían

(16) Ahumada Moreno, V. 1, p. 306-07.

(17) "Perdido el buque e imposibilitada ya le gente para defenderlo y sin que se pudiera hacer un solo tiro de arma alguna, los chilenos . . . hicieron un vivo fuego de fusilería y metralla, causando en la tripulación inerme agrupada sobre la cubierta terribles estragos." Correspondencia a **La Opinion Nacional de Lima.** Ahumada Moreno, p. 339-40.—"¿Cómo es que continuó haciendo fuego, por mas de cuarenta minutos, sobre los tripulantes de la nave encallada, que ya no se les contestaba, porque no tenían con qué; sobre los náufragos, cuya sangre hemos visto en el agua por varias partes, y aun sobre los que . . . se refugiaban en tierra . . . donde fué herido por una bala de rifle el practicante de medicina . . . Manuel Ugarte . . ? Toda súplica al enemigo era innecesaria, desde que para precaverse de sus fuegos bastaba colocarse en la batería de la fragata, defendidos por el blindaje . . . además, quién, ni para qué, había de implorar conmiseración a los que estaban recreándose en fusilar a los que luchaban con las olas por salvarse? Desde los primeros momentos el comandante Moore mandó dar fuego a la Santa Bárbara, y la orden no pudo ser ejecutada por estar ya ésta ahogada; y quien esto mandó, y quienes esto ejecutaban, no se rinden . . ." Enrique C. Basadre, oficial de señales de la **Independencia.**

la cubierta superior del buque, permanecía aun impávido" en el puente, sordo a los ruegos de sus subordinados porque pasara a la torre. Penetrado de la situación de la **Independencia,** herida mortalmente por la roca escondida en las aguas, Moore ordenó que se incendiara la Santa Bárbara, como hemos visto, órden que no pudo cumplirse porque en el momento de ir a ejecutarla el alférez de fragata Carlos Bondi, el mar se precipitó por los portalones de la batería e inundó la Santa Bárbara. "Esperábamos tranquilos", agrega Campo, "que regresaran de tierra algunas embarcaciones . . . cuando divisamos al "Huascar". . ." Según este testigo, Moore se opuso a que se hicieran señales al **Huascar** pidiendo auxilio, razonando que debía continuar persiguiendo a la **Covadonga.** En el último de los botes enviados por el **Huascar** se embarcó Moore, en compañía de los tenientes Pedro Garsón, Melchor Ulloa, Alfredo de la Hoza, el alférez de fragata Ricardo Herrera, el guardia marina Carlos Eléspuru, el doctor Enrique Basadre, el ingeniero Tomás Wilkins y su segundo y algunos fogoneros. Los dos últimos heridos que había a bordo y una parte de la tripulación fueron embarcados y llevados al **Huascar** en el primer bote que éste despachó, al mando del segundo capitán Exequiel Otoya.

Los sucesos en la **Independencia** desde el momento del choque con la roca, los cuenta Campo así: ". . . Fué tan fuerte el choque que el oculto peñasco rasgó los fondos del buque y el agua se precipitó dentro con horrible ímpetu . . . las calderas se levantaron de su sitio incrustándose en la caja de humo de la chimenea. Las hornillas se apagaron llenando las baterías de humo y el buque se inclinó sobre su lado de estribor, salvando milagrosamente sus tripulantes de perecer abrasados por las llamas merced a la presteza con que el . . . maquinista Tomás Wilkins abrió todas las válvulas para que escapara el vapor. Sólo entonces y para atender a la batería y máquina del buque, bajó del puente el comandante Moore, que con su ayudante el teniente segundo Enrique Palacios y el teniente primero Narciso García y García habían permanecido en él haciendo fuego de revólver las tres veces que estuvimos a tiro de esta arma. El buque enemigo, que estaba sobre nuestra

misma proa, pasó a nuestro lado de estribor, que era hacia el cual se había tumbado la **Independencia**, y a boca de jarro nos hizo un nutrido fuego de ametralladora y de rifle causando la muerte del valiente y nunca bien llorado alférez de fragata Guillermo García y García, uno de nuestros más distinguidos e inteligentes oficiales de marina, que había estado hasta el último momento en el cañón de proa, del que era segundo comandante . . . Al inclinarse la "**Independencia**" al lado de estribor, el agua entraba a torrentes por los portalones. Nuestros bravos artilleros seguían entre tanto haciendo fuego a la voz de ¡viva el Perú!, hasta que el agua cubrió las piezas. Entonces subieron a la cubierta y de allí y de las cofas continuaron haciendo tiros de ametralladoras y de rifle hasta agotar . . . sus municiones, que no podían reponer por hallarse ya inundada la Santa Bárbara, lo mismo que todos los pañoles de balas. Como esperábamos de un momento a otro que los enemigos vinieran a abordarnos, lo que parecían dispuestos a intentar, se dispuso que se inutilizaran los cañones, quedándonos tan sólo con las armas blancas todos y los oficiales con sus revólveres. Viendo que el buque se hundía, parte de la tripulación comenzó a arrojarse al agua, ahogándose algunos. Ya se hizo necesario puesto que se había retirado el enemigo . . . y el agua había subido sobre la cubierta, que se arriaran las embarcaciones, colocando primero en ellas a todos los heridos a cargo de un oficial y dos guardia marinos para que los dejaran en tierra y regresaran por otros heridos y resto de la tripulación; pero . . . los botes se hicieron pedazos al llegar a la playa en las terribles rompientes . . ."

Casi toda la gente de la **Independencia** fué transportada a la costa en los botes del buque náufrago, bajo los fuegos de la **Covadonga.** Estos botes no pudieron regresar porque las rompientes los despedazaron al llegar a la playa. En la primera embarcación fueron colocados los heridos. Cuando el **Huascar** llegó, sólo quedaban sobre las ruinas del blindado veinte personas, entre ellas el comandante Moore, las cuales fueron transbordadas al monitor. Es inverosímil que el comandante Moore pidiera a Condell un bote para que lo llevara a bordo de la **Covadonga,** pues él tenía botes para ganar la playa y no

lo hizo. El permaneció en su buque después de enviar a tierra los heridos y la tripulación, (18) y en él lo encontró el **Huascar.** La propia presencia del **Huascar** en las cercanías hace por sí sola inverosímil la afirmación de Condell, pues Moore sabía que el **Huascar** llegaría por instantes a auxiliarlos. (19)

Es de notarse que Condell en su parte oficial al Comandante General de Marina y en el informe que pasó al Jefe de la Escuadra no dice la verdad sino a medias cuando asegura que al verse la **Independencia** en la roca él viró y le asestó dos balas de a 70 que perforaron su blindaje. "Fué en este instante (dice) cuando el enemigo arrió su bandera junto con el estandarte que izaba al palo mayor, reemplazando estas insignias con la señal de parlamento. Ordené la suspensión del fuego y púseme al habla con el comandante rendido . . ." Lo que hace más inverosímil aun esta aseveración, pues no es concebible que con sólo dos tiros de cañón Moore pidiera piedad y un bote a Condell, y luego el bombardeo de la **Covadonga** contra los tripulantes de la **Independencia** fué largo de cuarenta minutos y no de dos tiros de cañón solamente, y no cesó sino por el temor de la aproximación del **Huascar.** Además, en el despacho al Comandante General de Marina dice Condell que sus dos cañonazos fueron contestados por la

(18) "Siendo casi toda la tripulación de hombres que no están acostumbrados al servicio de los buques de guerra, embarcados pocos dias antes de nuestra salida del Callao, fué imposible evitar que se arrojasen al agua, corriendo el riesgo de perecer ahogados; mandé arriar todas las embarcaciones para mandar la gente a tierra, haciendo colocar en la primera todos los heridos, yendo cada bote al mando de dos oficiales para que represaran por el resto de la gente. En el último mandé al 2o. jefe comandante Raigada, para que organizara la gente en tierra e hiciera regresar algunas embarcaciones que hubieran llegado a tierra, lo que no pudieron verificar, pues las rompientes las destruyeron todas al llegar a la costa." Informe citado de Moore.—"Entretanto, la tripulación de la **Independencia** abandonaba el buque i se refugiaba en tierra, parte en botes i parte a nado." Condell al Comandante General de Marina, despacho citado.

(19) "Segun he expuesto, al dejar el costado de la **Independencia** avistamos al **Huascar** que se nos acercaba a toda fuerza de máquina." Condell a Williams, despacho citado.—"El blindado **Huascar,** que habia quedado en el puerto, se nos aproximaba." Condell al Comandante General de Marina. Despacho citado.—"Nuestro comandante resolvió continuar al Sur inmediatamente, deseando conservar el buque, librándonos del **Huascar,** que mui luego vino a seguirnos." Diario de la **Covadonga.** Ahumada Moreno, p. 326.

Independencia con tres tiros, lo cual es contradictorio con la aseveración respecto a la bandera de parlamento en seguida de los dos cañonazos. En el despacho al Jefe de la Escuadra dice también que al tomar posición para disparar sus balas de a 70 a la **Independencia** encallada, procuró hacerlo de modo que no fuera "ofendido por sus cañones", "que seguían haciéndonos fuego." La prueba de que la **Independencia** continuó combatiendo después de la catástrofe, está así pues en los documentos oficiales del mismo Condell, que corroboran la narración de Moore en su informe oficial de que no obstante la situación desesperada de su buque sobre la roca, sus cañones contestaron el fuego de la artillería de la **Covadonga** "cuando el agua casi los cubría." Continué el fuego, dice, "con las ametralladoras de las cofas y con la tripulación que mandé subir a cubierta, armada de rifles y revólveres, hasta que se agotaron las municiones . . ." (20)

Es evidente que ni por el valor, ni por la humanidad, ni por la hidalguía, había en Condell un Grau o un Prat. Condell no es digno de este drama, en el que desentona como un plebeyo entre aristócratas. Esto es lo que dice el contraste entre su conducta y la de Grau y Prat. La **Esmeralda,** confrontada por un adversario más fuerte, resiste heroicamente, su comandante muere sobre la cubierta del buque enemigo, su guarnición mantiene la resistencia hasta que el buque desaparece en las aguas partido por el espolón del **Hauscar.** La **Covadonga** huye entretanto a todo vapor, dejando sola a la **Esmeralda.** En realidad huía de la oportunidad del heroísmo y de la gloria. Si la **Covadonga** hubiera sucumbido como era su destino inevitable, habría sucumbido huyendo. Aceptando el duelo en Iquique, como era su deber, habría sucumbido combatiendo. Habría duplicado la epopeya de la **Esmeralda.** Pero Condell no era hombre para la epopeya. No había en él un león sino un gamo y era más hombre de ardid que de valor. Grau piensa en los náufragos de la **Esmeralda** antes que en la

(20) "La **Covadonga** . . . continuó haciendo fuego implacable de mosquetería i cañon sobre el casco varado, mas no rendido . . ." Vicuña, **Episodios,** p. 456-57.—". . . cuanto al capitan Moore, que dió evidentemente pruebas de firmeza i de serenidad despues del desastre . . ." Ibid, p. 457.

captura de la **Covadonga** y los recoge en sus botes y los acoge a bordo (21) y no se retira de la bahía en busca de la **Independencia** y la **Covadonga** hasta que no ha visto a bordo al último de los vencidos. (22) Condell bombardea a los

(21) "En el **Huascar** fuimos muy bien atendidos i desembarcados ese mismo dia... Las autoridades militares i civiles (de Iquique) nos han guardado muchas consideraciones i estamos muy agradecidos." F. S. Sanchez A. a su hermano Carlos. Iquique, mayo 23, 1879.—"...fuimos recogidos por los botes del **Huascar.** Despues que se nos dió ropa i permanecimos algun tiempo a bordo, se nos llevó a tierra donde nos encontramos prisioneros." Antonio D. Hurtado a su padre, Miguel Hurtado, Iquique, mayo 23, 1879.—"...pronto llegamos a bordo (del **Huascar**) donde fuimos bien recibidos. Allí permanecimos cuatro horas, viniéndonos en seguida a tierra... como prisioneros de guerra. Nos tratan bien, Estamos alojados en el cuartel de bomberos." Vicente Zergers R. a su padre José Zergers. Iquique, mayo 28, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 300-04. "Mi Gobierno toma nota con placer de la cortesía i delicadeza con que las autoridades del Perú tratan a los marinos de la **Esmeralda...**" Jorge Hunneus, Ministro de Relaciones Esteriores de Chile a J. de V. Drummond Hay, Encargado de Negocios de Inglaterra, junio 27, 1879. **Ibid,** p. 323. "El Presidente Prado endulzó mas tarde sus tristes horas llevándoles (a los prisioneros de la **Esmeralda**) jenerosos socorros... i la esperanza de que su... cautiverio no sería largo." Vicuña, **Episodios,** p. 415.—"Una vez en el **Huascar** nos pusieron en la cámara del Comandante. Nos dieron un poco de licor, i media hora despues estaba vestido con una camisa blanca, una cotona i un pantalon de marinero... Al salir de a bordo nos dieron un par de zapatos. Sombrero no nos dieron por no haber a bordo... Una vez en el salon de la prefactura fuimos felicitados por los jefes del ejército... Todos admiraban el heroismo de la **Esmeralda...** Hace tres dias que se nos entregó un terno de ropa que nos mandaron hacer." Francisco Segundo Sanchez, quien ocupó el puesto de Uribe cuando este ocupó el de Prat despues de la muerte de éste. Carta a su hermano Carlos Sanchez, Iquique, junio 16, 1879.—"Del agua fuimos recogidos por los botes del **Huascar** i desembarcados en este puerto..." Luis Uribe a su tio Juan Manuel Uribe, Iquique, junio 15, 1879.

(22) "Nuestra fragata encalló poco más o menos a las doce del día. Los generosos y nobles tripulantes de la **Covadonga** se entretuvieron en asesinar a los náufragos hasta cerca de las doce y media, huyendo después temerosos de que regresara el **Huascar,** el cual no vino en nuestro socorro hasta más de las tres de la tarde."—Enrique C. Basadre. Carta a **El Granel.** Lima, julio 9, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 308.—"Debemos hacer constar para la historia un hecho que habla muy alto en favor de nuestra proverbial generosidad y que será un nuevo baldón para Chile. Mientras que en nuestra bahía el "Huascar" arrió todas sus embarcaciones para socorrer a los náufragos de la "Esmeralda" que a gritos pedían auxilio, del "Covadonga" se hacía fuego de rifle y ametralladora sobre los botes y la gente que nadando tomaba la playa después de abandonar la "Independencia"... Cuando esta (la **Covadonga**) vió a nuestro monitor, cesó en la infame tarea de asesinar náufragos y tomó la fuga... Al abordar los prisioneros chilenos las embarcaciones que fueron en su auxilio, dieron un ¡Viva el Perú! y encomiaron el valor y generosidad de los peruanos para con los vencidos..." Relación del combate de Iquique publicada en **El Comercio** de esta ciudad por su redactor Modesto Molina, que lo presenció. Ahumada Moreno contiene esta relación mutilada, con la parte aquí citada suprimida. En Vicuña **(Episodios)** se encuentra íntegra. La narración de Moli-

náufragos de la **Independencia** y sus fuegos persiguen a los que se arrojan al agua. Grau honra la memoria de Prat, haciendo justicia a su valor en una noble carta a su viuda, en la cual dice que fué "víctima de su arrojo", y con la cual le remite los objetos personales que se encontraron en el cadáver del héroe. (23) Condell calumnia a Moore acusándolo de cobardía. (24)

---

(23) He aquí la lista de estos objetos: "Una espada sin vaina, pero con sus respectivos tiros. Un anillo de oro de matrimonio. Un par de gemelos y dos botones de pechera de camisa, todo de nácar. Tres copias fotográficas, una de su señora y las otras dos probablemente de sus niños. Una reliquia del Corazón de Jesús, escapulario del Carmen y medalla de la Purísima. Un par de guantes de Preville. Un pañuelo de hilo blanco, sin marca. Un libro memorándum. Una carta cerrada y con el siguiente sobrescrito: "Señor J. Lassero—Gobernación Marítima de Valparaíso.—Para entregar a don Lorenzo M. Paredes."—Ahumada Moreno, V. 1, p. 305.

(24) Moore fué procesado por la pérdida de su buque. El 8 de agosto, 1879, el Presidente Prado dictó en Arica una resolución anulando todo lo actuado hasta entonces en el juicio, a causa de irregularidades que enumera, cometidas en la formación del sumario, y nombrando un nuevo juez con el encargo expreso de abrir un nuevo expediente, "tomando las declaraciones que sean bastantes a la comprobación de los hechos... y cuidando de determinar con verdad y exactitud las evoluciones anteriores al naufragio, el lugar de éste y sus cricunstancias marítimas, tomando sobre el particular las informaciones más apropiadas, agregando al proceso la carta hidrográfica de uso en la navegación de aquella costa y mandando formar con datos exactos una especial del

---

na concluye así: "Hemos procurado hacer esta narración lo más exacta posible, recordando lo que con toda calma hemos visto y tomado la palabra de varios oficiales de marina..."—"Mientras que los náufragos de la "Esmeralda" recibían de parte de nuestros marineros todo género de socorros y consideraciones, los de la "Independencia" eran cobardemente asesinados por los chilenos. Habría concluido con aquella sin la presencia oportuna del "Huascar", a la vista del cual emprendió de nuevo la fuga la "Covadonga"... B. Neto, corresponsal de "La Patria", de Lima.—Véase el criterio de un historiador chileno sobre la conducta de Condell y los suyos: "... fué evidencia verdaderamente gloriosa del temple de aquellas almas de que apenas vieron los tripulantes de la **Covadonga** de mal talante a su... perseguidor, dieron osada vuelta sobre él i lo acribillaron a balazos hasta obligarlo a rendirse. Prueba de que la retirada de la **Covadonga** no fué nunca una fuga sino una maniobra..." Vicuña, **Episodios**, p. 435. Este historiador justifica a Condell alegando que la **Independencia** no se había rendido, y compara el caso con el del **Huascar** respecto de la **Esmeralda**, sin percibir que ésta estuvo en capacidad de combatir y hacer daño hasta que se hundió y que se hundió combatiendo, mientras que la **Independencia** quedó reducida a la impotencia desde el momento en que encalló y se inclinó de costado hacia el mar y su armamento y su parque fueron cubiertos por las aguas. Era un buque náufrago, un despojo, lo que la **Covadonga** bombardeaba. Si el **Huascar** hubiera cañoneado a los náufragos de la **Esmeralda**, en lugar de auxiliarlos y salvarlos como lo hizo, la comparación de Vicuña Mackenna tendría fundamento.

Salvados los sobrevivientes de la **Esmeralda** por los botes del **Huascar**, y con ellos a bordo, Grau hizo rumbo a Punta Gruesa. Tenía a la **Independencia** a la vista desde Iquique y su propósito era ayudarla al apresamiento de la **Covadonga**. Al aprecibirse ésta del movimiento del **Huascar**, se alejó a

---

lugar mencionado." En la parte final de esta resolución ejecutiva se lee: "y por cuanto a fojas 34 vuelta aparece haber izado bandera blanca en el buque naufragado, a fojas 18 que no estaba izado el pabellón nacional, a fojas 3 vuelta que fué echado al agua y a fojas 33 vuelta que no había ningún oficial en el gobierno del buque, se previene a dicho fiscal que averigüe la verdad de estos hechos y de sus autores, del mismo modo que todos los particulares ocurridos en la disciplina del buque durante el combate." Ahumada Moreno, V. 1, p. 317.—Tres meses después la señora esposa de Moore, que se encontraba preso en el Morro de Arica, Carmen Medina, dirigió una representación al Presidente Prado (Lima, octubre 28, 1879), protestando contra la dilación del juicio iniciado hacía más de cinco meses, y en el que no se había practicado, dice, diligencia alguna desde la resolución de 8 de agosto; y contra su radicación en Arica y no en el Callao. La señora Moore llama en este documento la atención del Presidente hacia el hecho, que califica de extraño, de que "después de anular todo lo actuado, se haga mérito de tres declaraciones aisladas, varias contradictorias, y provenientes de marineros desautorizados, para hacer creer que el pabellón nacional no estuvo en su lugar, cuando la palabra autorizada de todos los oficiales del buque ha demostrado unánimemente todo lo contrario." Protesta asímismo "contra el prejuzgamiento que encierra (la resolución) sobre hechos no probados; y pide que se siga juicio con la regularidad y por la jurisdicción debidas, de modo "que sólo la verdad y la justicia . . . decidan dónde está la responsabilidad . . ." Recomienda por último la urgencia porque, "si las cosas hubieran de seguir como hasta hoy, se correría el riesgo de hacer imposible más tarde hasta las mismas esenciales indagaciones; pues todos los que sobrevivieron al desastre de Molle se hallan dispersos en diferentes lugares y comisiones o han desaparecido en parte en el glorioso combate del 8 del corriente." Ibid., p. 317-18.—No aparece que este juicio se llevara a conclusión alguna. "La punible pérdida de la **Independencia**", dice Paz Soldan (p. 190), "no se castigó como debiera . . . limitándose a someter al Comandante Moore a un juicio de pura forma, que seguía los trámites lentos de un juicio cualquiera, y que nunca llegó a concluirse." El diario oficial del Gobierno del Perú, **El Peruano**, dijo a este respecto: "Hemos sufrido una contrariedad con la pérdida de la **Independencia . . .** debida . . . a la temeridad de un marino precipitado que . . . se lanzó a perseguir a la **Covadonga**, en Iquique, sin apreciar la gravedad del peligro que corría su propia nave en una costa rocallosa. El buque chileno se lanzó por el camino más corto para escapar pronto; pero el nuestro, empeñado en darle caza, o en atravesarlo con el espolón, se le fué encima ciegamente y de aquí que se estrellara cuando ya iba a alcanzar al enemigo, pero aun cuando . . . tan desgraciado accidente no haya provenido de inercia, ni de falta de disciplina, ni mucho menos de cobardía . . . las leyes deben cumplirse . . . el Comandante ha sido sometido . . . a un juicio militar, a fin de que no queden impunes los actos de ciega violencia cuando se juegan valiosos intereses . . ." Ahumada Moreno, V. 1, p. 377-78.

toda prisa, prosiguiendo su fuga al Sur, interrumpida para bombardear a los náufragos de la **Independencia.** (25)

A medida que avanzaba, Grau se daba cuenta de la catástrofe. Cuando comprendió que la fragata estaba varada, continuó por tres horas la persecución de la **Covadonga** y la sus-

(25) Despacho citado al Jefe del Ejército del Sur.—Bulnes dice, sin citar fuente alguna de información, pero penetrado de la necesidad de vestir la fuga de Condell y su abandono de la **Esmeralda:** "Destruida la **Independencia** se discutió rápidamente en el puente de la **Covadonga,** lo que que convenía hacer. Orella pidió que se le diera un bote para ir a traer a Moore, a lo cual no accedió Condell creyendo preferible volver a Iquique a auxiliar a la **Esmeralda** cuya suerte no conocía, opinión que predominó. La **Covadonga** se dirijió a la vuelta de Iquique, i había alcanzado a andar algo menos que una milla cuando divisó al **Huascar** que venía a su encuentro lo que la obligó a virar de frente i poner proa al Sur." (V. 1, p. 308.) El origen de esta leyenda es Vicuña Mackenna (**Episodios,** p. 452) animado sin duda por los mismos móviles que Bulnes, quien la repite con diferencia de detalles. Nada puede haber más inverosímil, desde que Condell no podía tener la menor duda de la suerte de la **Esmeralda,** ni del rumbo que tomaría el **Huascar** después de liquidarla. Pero es el mismo Condell quien desmiente a estos historiadores chilenos cuando dice en un despacho al Jefe del Ejército fechado en Cobija el 24 de mayo: "No pude tomar posesión de la presa (la **Independencia**) porque el **Huascar** venía en nuestra persecución." (Ahumada Moreno, V. 1, p. 295). Hay que recordar además el estado en que se encontraba la **Covadonga.** Condell pedía en el mismo despacho al General Arteaga que le enviara un buque para que lo remolcara, pues la **Covadonga,** "iba yéndose a pique." En otro despacho, esta vez para el Comandante General de Marina (Antofagasta, mayo 27, 1879) Condell vuelve a desmentir la citada versión de Bulnes. "Trabajando (dice) nuestra máquina con sólo cinco libras de presión, i el buque haciendo mucha agua . . . creí aventurado pasar a bordo del buque rendido. Proseguí pues mi retirada al Sur . . . El **Huascar** . . . se nos acercaba a toda fuerza de máquina." (Ibid., p. 296) En un despacho del 6 de junio en Antofagasta, para el Ministro de Marina, Condell repite por tercera vez su testimonio oficial de que no envió un bote a la **Independencia** "porque en ese momento el **Huascar** se aproximaba"; y se refiere igualmente al estado de su buque para justificar la prisa con que prosiguió su fuga al Sur, huyendo ahora no ya de la **Independencia** sino del **Huascar.** "Según he espuesto", dice este despacho, "al dejar el costado de la **Inedpendencia** avistamos al **Huascar** que se nos acercaba a toda fuerza de máquina."—". . . La **Covadonga** se hizo afuera a toda máquina i navegó hacia el Sur . . ."—M. Jewell, vicecónsul inglés en Iquique, a su hermano Ralph, mayo 23. Ibid., p. 300-01. Grau dice: "Terminado en el puerto de Iquique el salvamento de los náufragos . . . me dirigí en demanda de la **Independencia,** que estaba a la vista en la punta denominada Gruesa, al Sur de Iquique, con el intento de ayudar al apresamiento de la **Covadonga.** Noté que ésta desde que se apercibió del movimiento del **Huascar** se alejó a toda fuerza con rumbo al Sur . . ." Despacho citado. De todos modos, aun siendo cierto que Condell pensara en volver a Iquique e hiciera efectivamente rumbo a este puerto, el hecho es que a la aparición del monitor peruano en la distancia apresuróse a recomenzar su fuga al Sur. El temor de Condell al **Huascar** salvó sin duda a los náufragos de la **Independencia** que permanecieron a bordo de este buque, Moore entre ellos, de caer prisioneros o de ser exterminados por la **Covadonga.**

pendió al cabo persuadido de que no podría vencer antes de la noche la distancia de diez millas que lo separaba del buque chileno. (26)

El **Huascar** regresó entonces a Punta Gruesa; y en vista de que la pérdida de la fragata era total, Grau dió orden de incendiarla, enviando antes sus botes por los que aun se encontraban a bordo. Volvió luego a Iquique, donde desembarcó los prisioneros, los heridos y los muertos. (27)

CAPITULO DOCE

EL PLAN FRUSTRADO DEL GENERAL PRADO

El ataque a los buques del bloqueo en Iquique, decidido en Consejo de Guerra en Arica la noche del 20 de mayo, no era sino parte de un vasto plan de operaciones navales y militares que habían de seguir a la destrucción de aquellos buques y que

---

(26) "Con la caida del dia y la oscuridad de la noche, perdimos de vista al enemigo; i tratando de aprovechar la brisa que soplaba en esos momentos, hice rumbo al Oeste... hasta las doce de la noche... en que, creyendo que el **huascar** hubiese cesado en su propósito, me dirijí hacia tierra..." Condell al Comandante General de Marina, despacho citado.

(27) La **Covadonga** disparó contra la **Independencia** "38 balas de a 70, 27 granadas de a 70, 30 id. comunes de a 9, 4 id. de segmento de a 9, 15 tarros de metralla i 34 balas de a 9, 3,400 tiros a bala i 500 tiros revólveres." Tuvo tres muertos, el cirujano, un grumete y un mozo; y seis heridos. El mayor andar del buque fué de cuatro millas. (Despacho citado de Condell al Contralmirante). No hay detalles de esta índole en el informe de Moore. Sobre muertos y heridos dice que "adjunta una relación." Menciona al concluir el hecho de que uno de los últimos tiros de rifle de la **Covadonga** mató al alférez de fragata Guillermo García y García. Basadre, oficial de señales, menciona a Manuel Ugarte, practicante de medicina, herido por una bala de rifle de la **Covadonga** después de haber ganado tierra. Este oficial refiere que antes del naufragio solo había un muerto y seis heridos en la **Independencia**; pero que después del naufragio los fuegos de la **Covadonga** hicieron muchas bajas en la gente agrupada sobre cubierta. Las pérdidas entonces, dice, fueron de cinco muertos y veinte heridos.—Ahumada Moreno, p. 308. Vicuña Mackenna (**Episodios**, p. 438) dice: "Continuaban... batiéndose... los tripulantes de la **Independencia** en medio de su irreparable infortunio i por la declaración fidedigna de uno de sus médicos (el doctor Basadre) habían caído ya sobre la cubierta de la batería no menos de seis muertos i veinte heridos..." Segun Campo, arriba citado, antes del desastre de la **Independencia**, las bajas en ésta habían sido cuatro, tres heridos y un muerto. Firmado por Santiago Tavara se encuentra en Ahumada Moreno (V. 1, p. 325-26) una "Razón de los Heridos y Muertos Abordo de la **Independencia**", fechada "Al ancla, Iquique, mayo 21 de 879", según la cual hubo 22 heridos y 4 muertos. Uno de los heridos fué "un timonel frances que fué atravesado por una bala de rifle en momentos de colocar otro pabellón en el pico mayor."

tenía por base la ocasión de la ausencia de la escuadra chilena en el Norte.

Un ejército aliado desembarcaría en el territorio boliviano ocupado por Chile; los buques chilenos que se encontraran en Iquique y Antofagasta serían hundidos; las fortificaciones de Antofagasta serían demolidas, lo mismo que la máquina resecadora que surtía de agua a la población; Antofagasta sería incomunicada con Valparaiso por medio de la ruptura del cable; por último, los transportes con tropas de Valparaiso para Antofagasta serían capturados. (1)

El desembarco de un ejército aliado en territorio ocupado por el enemigo en el litoral boliviano, no era una operación bien concebida. De ser del todo posible, no habría habido probablemente tiempo para llevarla a cabo, pues la escuadra chilena no tardaría en regresar. Mas una vez efectuada, el ejército así transportado para una expedición contra las fuerzas chilenas acumuladas en Antofagasta, habría quedado aislado y abandonado, pues los dos blindados peruanos no habrían podido mantener sus comunicaciones con Iquique y Arica. Iquique al propio tiempo habría quedado desguarnecido y Chile no habría vacilado entonces en intentar su ocupación con fuerzas de Valparaíso. El Perú no tenía fuerzas, ni armas, ni municiones con que emprender una operación militar de esta índole y es de dudarse que el Presidente Prado y sus consejeros hubieran pensado seriamente en ella. Puede, pues, suprimirse este número del programa de operaciones fundado en la oportunidad de la ausencia de la escuadra chilena en el Norte; pero el resto del plan era realizable, y habría sido de graves consecuencias para Chile.

Este plan lo frustró el desastre de Punta Gruesa. "Este

(1) Ahumada Moreno, V. 1, p. 385.—Barros Arana dice (p. 72-73) "que en el plan peruano después de Iquique estaba la destrucción de Antofagasta." Vicuña (**Episodios**, p. 312) dice: "... los dos acorazados, desembarazados de su tarea de Iquique, proseguirían ... su viaje a Antofagasta, echándose en el mar o en el puerto sobre los transportes chilenos ... i enseguida bombardeando la plaza que guarnecía nuestro ejército ... i demoliendo (la máquina surtidora de agua) pondrían los catorce o quince mil hombres allí aglomerados a la prueba terrible de la sed." Ahumada Moreno no declara la procedencia o autoridad del documento que hemos citado. No hay, pues, un documento oficial en que conste el plan del General Prado, que sin duda existía, como lo prueban las referencias del mismo General Prado que aparecen en el texto.

funesto acontecimiento, del que no nos lamentaremos jamás bastante," escribió el Presidente Prado al Ministro de Guerra, "ha venido a interrumpir el plan que me había propuesto." (2)

El Presidente Prado exageraba la importancia de este plan lo mismo que la importancia de la pérdida de la **Independencia.** En la resolución ejecutiva dictada en el proceso de Moore en Arica, de que hablamos en el anterior capítulo, hay una referencia a este hecho. El Presidente del Perú dice allí que el desastre de Punta Gruesa frustró "el plan de una campaña decisiva contra el enemigo, arrebatando la victoria a nuestras armas y puesto a la república en una situación desventajosa y alarmante."

Con la pérdida de la **Independencia** el Perú perdía la mitad de su poder naval, que en verdad no consistía sino en este blindado y el **Huascar.** Sin poder naval alguno en la fecha de la declaración de guerra, el que había adquirido con la reparación a toda prisa de los viejos e inútiles buques que en las publicaciones oficiales para el extranjero constituían la mejor escuadra del Pacífico, (3) era mutilado por una desgracia imprevista en la primera batalla de la guerra. Pero el territorio del Perú no estaba por esto más expuesto que lo estaba sin esto a la invasión, ni el desenlace de la guerra naval habría sufrido sin esto alteración alguna. Era simple cuestión de tiempo.

La incapacidad y los errores del Contralmirante chileno, que a no ser por la roca providencial de Punta Gruesa, Chile habría expiado costosamente en esta ocasión, y la sumisión del Gobierno de Santiago a la suprema autoridad del Contraalmirante, daban a la guerra naval potencialidades que intrínsecamente no tenía, pero entre estas potencialidades no podía contarse razonablemente la posibilidad del triunfo del Perú contra los dos blindados chilenos. Explotando la estolidez de Williams,

(2) Nota de mayo 24, 1879.

(3) Barros Arana (o.c. p. 61-62) dice que la escuadra del Peru era "relativamente formidable," y que "según los documentos oficiales del mismo Gobierno, era además la mejor organizada y la mejor disciplinada de todos los Estados del Pacífico," declaración que reproduce, como se ve de una cita al pie, de una publicación oficial del Peru titulada **Le Perou en 1878. Notice historique et statistique,** hecha con motivo de la Exposición Universal de París.

los dos blindados peruanos habrían podido hacer la guerra, más larga, más ardua y más cara para Chile, (4) pero el desenlace adverso al Perú, tarde o temprano, era inevitable, a menos que una imprevista catástrofe destruyera los blindados chilenos como había sido destruída la **Independencia.**

El Presidente Prado se hacía, pues, ilusiones cuando consideraba decisiva la campaña que había proyectado para aprovechar la ausencia de la escuadra chilena. Su expectación de la victoria era fantástica. La pérdida de la **Independencia** no agravaba en realidad la situación del Perú en la guerra. Esta situación era de peligro mortal, porque el Perú había sido sorprendido durmiendo, y la **Independencia** no lo habría salvado de este peligro. Simplemente lo habría retardado, como lo hizo el **Huascar** solo.

Para sostener la guerra y sucumbir en un supremo esplendor de gloria, sobrevivía el **Huascar.** ¿Qué podría el **Huascar** solo contra toda la escuadra chilena? Su desaparición del mar era, por la simple razón natural de las cosas, mera cuestión de tiempo. El fin de la guerra naval, apenas comenzada, estaba, pues, a la vista. El **Huascar** era ahora todo el poder naval del Perú. La guerra duraría mientras el **Huascar** estuviera sobre las aguas, o más precisamente, mientras el azar y la inopia mental de Williams protegieran al Huascar de un encuentro con los blindados chilenos, juntos o separados.

Antes de Iquique era sabido que los blindados peruanos no podían probar sus fuerzas con los de Chile. La lucha con la **Esmeralda** demostró que el **Huascar,** sin artilleros, no era temible por sus cañones sino por su espolón, arma que de nada le serviría en una acción con el **Blanco** o el **Cochrane.** El **Huascar,** sin embargo, tadaría en sucumbir; y prolongando él solo la guerra hasta octubre, y consumando insignes hazañas de valor, de audacia y de inteligencia, realizaría el segundo milagro de la guerra; pues no puede sino considerarse y admirarse como un milagro del heroismo y del genio que un solo buque perua-

(4) "El **Huascar,** simple máquina de combate . . . no ofrecía sino peligros relativos para un bombardeo. No así la **Independencia** que con sus baterías de costado habría podido reducir a cenizas en una hora la mas floreciente de nuestras poblaciones marítimas con la escepción de Valparaiso." Vicuña. **Episodios,** p. 474-75.

no, el legendario **Huascar**, haya sostenido constantemente la guerra por cinco meses contra toda la escuadra chilena, deteniendo con su sola presencia, con su sola amenaza y su solo terror, es decir, con su leyenda, las hordas de la conquista que esperaban en Antofagasta la hora de la invasión, que su desaparición del mar haría sonar. (5)

La parte del plan referente a los transportes con fuerzas de Valparaiso, que en realidad era la más importante, y al propio tiempo la más segura, la frustró la batalla de Iquique, o mejor dicho, su duración o prolongación, y el naufragio de la **Independencia.** Si los blindados peruanos en lugar de detenerse en Iquique hubieran seguido directamente al Sur, los transportes chilenos cargados de tropas y elementos de guerra habrían sido capturados y el Perú habría ganado con esto una batalla infinitamente más importante que la de Iquique.

CAPITULO TRECE

EL HUASCAR EN ANTOFAGASTA

El **Huascar**, después de hacer carbón, zarpó de Iquique en la madrugada del 24 con dirección al Sur. Había recibido instrucciones del Presidente Prado en Mollendo.

Al amanecer del 25 avistó un vapor, que huyó. Grau sospechó que era el **Itata** y lo persiguió, sin darle alcance, durante cuatro horas. Era efectivamente el **Itata**, que había ido de Antofagasta a Tocopilla. Desistió de este intento para reconocer un pailebot que llevaba la misma dirección del Sur. Era el **Recuperado** que había sido apresado por los chilenos y lo conducían a Antofagasta para ser juzgado. Grau incendió

(5) En Chile se creyeron providencialmente salvados de un terrible desastre. El Comandante General de Marina, Altamirano, escribió al Ministro Varas: Todo ha estado dispuesto para una gran catástrofe. **Huascar** e **Independencia** debieron concluir en una hora con **Esmeralda** i **Covadonga.** En seguida, cayendo como lo habrían hecho... sobre Antofagasta, se habrían apoderado de todos nuestros transportes. Despues habrían incendiado Antofagasta i... toda nuestra costa... Dios puede cansarse de protejernos si seguimos siendo tan torpes..." Bulnes, V. 1, p. 314. Este historiador agrega: "El combate de 21 de mayo adquirió sus verdaderas proporciones, en concepto del país, cuando se supo el plan de los blindados peruanos... La gloria del combate de Iquique se recojió a costa de peligros demasiado grandes para la Nación..." p. 314.

este buque porque no tenía gente que lo llevara a un puerto peruano; y tomó a su bordo a los individuos que componían su tripulación. El **Huascar** iba en una misión para la cual necesitaba toda la gente que tenía a bordo.

En Mejillones de Bolivia, hizo lo mismo con otra presa, la goleta **Clorinda**. La incendió, por las mismas razones; y destruyó las lanchas utilizables por el enemigo.

En la mañana del 26, ya frente a Antofagasta, Grau avistó un vapor que le pareció y era el transporte **Rimac**. Como se pusiera en fuga, lo persiguió por cuatro horas; pero el transporte, como el que había escapado el 25, era de mayor andar que el **Huascar**. (1)

Regresaba a Antofagasta de esta persecución cuando salió de la bahía, también huyendo, otro transporte, el **Itata**. Le dió caza; pero persuadido al cabo de dos horas de que no podía alcanzarlo, suspendió la persecución. Ambos transportes, el **Rimac** y el **Itata**, habían desembarcado en Antofagasta 2,500 hombres de tropa, los mismos que el General Arteaga había pedido para completar el número de fuerzas que decía necesitaba para la conquista de Tarapacá. El Gobierno de Chile exponía estos transportes con su carga de fuerzas militares y de elementos de guerra, a pesar del conocimiento que tenía de que los blindados peruanos habían salido del Callao para el Sur y de que la escuadra chilena había partido para el Norte; y a pesar también de que sabía que la operación militar proyectada sobre Tarapacá no era realizable mientras la escuadra estuviera ausente. Se sabía asímismo en Santiago que el General Arteaga no cometería esta operación militar sobre Iquique hasta que no tuviera los millones de cápsulas que había pedido y que el Gobierno no podía remitirle porque no los tenía. Ni la razón de la urgencia podía, pues, excusar el desafío por el Gobierno chileno de los peligros que ahora

(1) "El **Rimac** había entrado a Antofagasta a las 11 de la mañana... el **Huascar**, favorecido por la bruma, ganó el puerto embozado en sus velos... de suerte que tuvo fácilmente a tiro de su torre al **Rimac**, al fugar éste por el Norte. Tan evidente parecía su captura que el Jeneral en Jefe pasó por la mortificación de anunciar por telégrafo a Santiago en aquella misma hora, que su escape parecía imposible. Salvó sin embargo... gracias a su mayor andar..." Vicuña, **Episodios**, p. 476-77.

asediaban la navegación entre Valparaíso y Antofagasta. (2)

Los dos transportes habían salido de Valparaíso el 20 de mayo. El 22 debían estar en Antofagasta. Sin la demora en Iquique y el desastre en Punta Gruesa, la parte más importante y práctica del plan del Presidente Prado se habría cumplido, y los blindados peruanos habrían capturado estas transportes cargados, o los habrían hundido en la bahía de Antofagasta. Tiempo sobrado habrían tenido para esto los blindados peruanos pues todavía el 24 los transportes, que desde el 22 habían llegado a su destino, no habían concluido su descarga. (3)

Cuando el **Huascar** inició la persecución del **Itata,** las baterías de tierra le hicieron algunos disparos, que el monitor no contestó, porque sin duda pensó que tenían por objeto distraerlo de la persecución; pero cuando el blindado volvió al puerto y se mantuvo por media hora sobre la máquina en el fondeadero, muy cerca de tierra, reconociendo y estudiando las fortificaciones del puerto, los cañones de tierra permanecieron mudos.

Allí en Antofagasta había concluido, como hemos visto, su fuga la **Covadonga,** comenzada en Iquique e interrumpida un momento por la roca de Punta Gruesa. Había llegado en la tarde del 25 remolcada por el **Rimac** que la había encontrado a veinte millas de Antofagasta, después de haberse cruzado co el **Itata,** que también había salido en su busca horas antes que el **Rimac,** a la altura de Mejillones. Los dos transportes

(2) "... la guerra se hacía a medias con Dios ... Los transportes viajaban solos; los convoyes con tropas en la misma forma, a lo más acompañados con algún buque desvencijado como el **Chacabuco** que no habría servido de nada en caso de peligro." Bulnes, o. c., p. 315.

(3) "Parece natural que el Jeneral en Jefe, instruido, como ya lo estaba, del movimiento del enemigo, se hubiese esforzado por hacer desocupar estos buques en el menor tiempo posible, emulando la rapidez de que habían dado prueba los peruanos vaciando en pocas horas sus transportes cargados de mercadería pesada, cañones, proyectiles, etc., pero al revés de eso, el convoi que llegó el 22 a Antofagasta no había terminado de poner la tropa en tierra el 24." Bulnes, o. c., p. 321-22. El mismo autor dice: "Los transportes que necesitaban estar en constante movimiento para atender al ejército en Antofagasta, i a la escuadra en Iquique, se demoraban en aquella bahía más del tiempo calculado, i ponían en tierra su carga sin ningún orden, o no la desembarcaban, pues no era raro que artículos enviados al Norte con urgencia, volvieran en el mismo buque a Valparaiso." P. 322.—El **Rimac** llegó a Antofagasta a las 9:25 P. M. del 22; y el **Itata** había llegado cinco horas antes.

habían salido de Antofagasta enviados por el jefe del ejército al tener éste noticia de la llegada de la **Covadonga** a Tocopilla. En la madrugada del 26, doce horas después de haber fondeado, un temporal la arrastró mar afuera cinco millas de la costa. En la mañana fué de nuevo remolcada y conducida a la dársena. Condell se sentía al fin seguro en este punto contra el tiempo y contra el **Huascar,** cuando éste apareció en el horizonte. (4) La **Covadonga** se movió en el acto a espía y se cubrió con los buques mercantes, poniéndose luego a salvo en la barra del puerto. (5) La **Covadonga** podía así concurrir

(4) "A la una de este mismo día (26), cuando creíamos estar en seguridad, nuestro vigía anunció la aparición del **Huascar** por el S. O. y a poca distancia del puerto." Condell al Contraalmirante Williams, despacho citado.—"El domingo como a las 4 P. M. venía entrando a este puerto, remolcado por el **Rimac,** el glorioso y triunfante **Covadonga.** Tan pronto como se le reconoció, el... jeneral en jefe ordenó que todas las bandas de música existentes en esta plaza se colocaran en la playa... para que, tan pronto como el **Covadonga** largara su ancla, se hiciera a su legión de bravos y heroicos defensores del honor de Chile una ovación digna de la hazaña que el 21 de mayo había ejecutado... Todo así dispuesto, un acontecimiento estraño vino a evitar se realizara el recibimiento preparado. Un vapor venía entrando por el Norte, y como alguien gritara ¡el **Huascar!** todo se concluyó..." Correspondencia del "Mercurio." Mayo 30, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 393-95. A las 10 A. M. del lunes 26... el vijía del puerto anunció a la vista al Suroeste un buque de guerra. Después de un corto rato de observación, se reconoció en él al blindado **Huascar,** que a toda máquina se dirijía al surjidero."—Arteaga al Ministro de Guerra, mayo 30, 1879.—En Antofagasta se le preparaba a la **Covadonga** una gran recepción que frustró el **Huascar.** "El entusiasmo del pueblo es inmenso. La jente está toda reunida en la playa. Todos los jefes i oficiales esperan en el muelle, i seis bandas de música están prontas para tocar el himno nacional al desembarco de los valientes marinos." "Son las cuatro de la tarde. El **Rimac** i su remolque vienen ganando el fondeadero cuando avistose de improviso por el Norte un tercer buque. Es el **Itata** que vuelve de Tocopilla. Su capitán Rodríguez baja aceleradamente a tierra i se comunica con el Jeneral en Jefe que aguarda a los tripulantes de la **Covadonga** para felicitarlos. El Jeneral Arteaga no es dueño de su emoción al escuchar la relación del recién llegado, i llamando a sus ayudantes les comunicó órdenes aceleradas que, a manera de repentina nube en cielo despejado, disipan el encanto i la muchedumbre. El **Itata** había sido portador de una sospecha. Le ha parecido que el **Huascar** lo ha perseguido en la penumbra de la mañana en Tocopilla. Pero su capitán estaba persuadido de que el invulnerable monitor no tardaría en aparecer" en Antofagasta. "Nunca ha podido haber un trastorno mayor: en un instante cambia la escena: huye la inmensa masa del pueblo en todas direcciones, el jeneral en jefe imparte allí mismo sus órdenes, los jefes i oficiales marchan a sus cuarteles, en todos ellos se toca jenerala, las tropas se ponen en movimiento, los particulares toman sus abrigos i sus armas... i media hora después todo es silencio profundo. El ejército en los puestos que se le habían señalado i el pueblo alojado en la falda de los cerros al abrigo de pequeños morros." (Corresponsal citado de "El Mercurio") Vicuña, **Episodios,** p. 466.

(5) Grau al Director de Marina, Ilo, mayo 31, 1879.

con sus cañones, y concurrió en efecto, a la defensa del puerto, que hacían tres baterías situadas una en el Norte, otra en el centro y otra en el Sur de la población, las tres compuestas de cañones rozantes. (6)

Como los cañones de las fortificaciones persistieran en no reconocer la presencia del **Huascar**, a pesar de su proximidad a la población, el monitor rompió el silencio haciendo fuego contra las máquinas del agua, colocadas al Norte de la ciudad. Las baterías de tierra contestaron estos fuegos, a los que unió los suyos la **Covadonga** desde el refugio que la hacía inaccesible. El **Huascar** se batió así contra las baterías de Antofagasta y la artillería de la **Covadonga**, por dos horas. Su último disparo, a las 7:15 de la noche, no fué contestado. Grau no quiso bombardear la población por consideración a los intereses neutrales y a los habitantes indefensos. (7) Su ataque se limitó a las baterías, a las que hizo 16 tiros con los cañones de 300 y 8 con los de 40. Grau calculaba que el enemigo le había disparado más de 80 tiros. (8) Y su cálculo era acertado. Las baterías de tierra consumieron 19 proyectiles de grueso calibre y 97 granadas Krupp. (9)

II

En la mañana del 29 el **Huascar** se presentó de nuevo en la bahía, esta vez con el objeto de cortar el cable, que era, como antes hemos visto, uno de los números del plan del Presidente Prado para incomunicar a Valparaíso. El blindado peruano, muy cerca de tierra, realizó con absoluta impunidad su objeto, cortó el cable. (10) Se retiró luego en demanda de un vapor

(6) **Ibid.**

(7) "Hubiese podido continuar con el bombardeo de la población, desde que a él había sido provocado, pero la consideración de lastimar intereses neutrales y de que este ataque se dirigía contra los pobladores indefensos, aunque no me correspondía la responsabilidad de los resultados, me decidió a no emprenderlo." **Ibid.**

(8) **Ibid.**

(9) José Velásquez al General en Jefe, mayo 27. Ahumada, V. I, p. 390-91.

(10) "Me aproximé con tal fin hasta 600 metros de la población para largar las rastras, y no obstante que en tierra se notaba mucho movimiento y preparativos de defensa, arrié mis embarcaciones, y con ellas por un lado y el buque por otro, pude tomar el cable y cortarlo sin ser absolutamente molestado durante la operación." Informe citado de Grau.—"Al día siguiente apareció

que había avistado por el Norte. Era el vapor inglés **Ayacucho**, de la carrera, que se dirigía a Antofagasta. Grau volvió a la bahía y allí permaneció hasta las 9 de la noche, frente a las baterías, haciéndose al mar, con rumbo al Norte, después de la partida del **Ayacucho.** Grau había conversado media hora con este buque y de él había obtenido la noticia de que la escuadra de vuelta del Callao, se encontraba a la altura de Pisagua cuando el **Ayacucho** pasó por allí en su carrera a Antofagasta. El vapor dejó en este puerto correspondencia y pasajeros, y con ellos la noticia de la escuadra, que el General Arteaga transmitió el mismo día a Santiago. El 30, dando cuenta de los sucesos desde la aparición del **Huascar**, el Jefe del Ejército informó al Ministro de Guerra: "De entonces acá, el **Huascar** no ha vuelto a parecer", (11) es decir, desde que tuvo la noticia de la proximidad de la escuadra chilena.

Los efectos en Antofagasta de esta visita del **Huascar**, los resume el General Arteaga en estos términos: "El ataque de este buque, si no ha incendiado ni derramado sangre, ha trastornado i paralizado toda operación, i héchonos gastar más de dos mil pesos para poner en salvo víveres i demás objetos que podía destruir el incendio. Las tropas las hice salir a las quebradas temiendo cayese alguna bomba en sus cuarteles . . . La población huyó en su totalidad i la escasez de agua fué lamentable." (12) Desde que el Jeneral en Jefe supo por chasqui (13) el 25 que el **Huascar** estaba en Mejillones, dispuso la salida de Antofagasta de las fuerzas allí acuarteladas y su translación a Carmen Alto, con convoyes de agua, víveres y

(11) Recopilación citada, p. 390.
(12) El General Arteaga a su hijo Domingo, mayo 30, Bulnes, **o.c.**, p. 325.
(13) Chasqui. (voz quichua) m. **Perú** Indio que sirve de correo. **Academia.**

otra vez en la bahía el acorazado peruano en son de combate en medio del profundo silencio que reinaba en la marjen del puerto donde no parecían ya respirar pechos de soldados. A medio día, como si estuvieran en su propia casa, sentáronse los oficiales peruanos, cuyos galones se distinguían a la simple vista desde la playa silenciosa, a disfrutar su almuerzo como en día de paseo. Paseóse ufano en efecto el **Huascar**, por medio de la bahía i navegando a tiro de pistola de las mudas . . . baterías de tierra, púsose a rastrear el cable." Vicuña, **Episodios**, p. 485.—"Nos cansamos de recorrer la bahía cuando se aguantó el **Huascar** sobre su máquina, cerca de una hora y media que duró el almuerzo que hicimos más tranquilos que en nuestro propio Callao." El Corresponsal de un periódico del Perú. **Ibid.**, p. 486.

municiones. Así pudo el 26 comunicar a Valparaíso: "La tropa toda segura i víveres para 60 días."

En la madrugada del 28 (a las 4), frente a la roca Abtao, el **Huascar** divisó tres luces como de igual número de buques, que navegaban en convoy dirigiéndose al Sur. (14) Grau sospechó que era la escuadra chilena, por la que no fué visto sin embargo. Siguió rumbo a Cobija, donde destruyó dos lanchas que halló en el fondeadero, y salió en seguida en demanda de un buque de vela al Oeste. En el trayecto hizo una presa en la goleta **Coqueta**, la cual remitió a Arica. La vela que había avistado al Oeste era la barca **Emilia**, procedente de Huanillos de Bolivia, cargada de metal para Lota. La mandó al Callao por enarbolar ilegalmente bandera nicaragüeña y haber llevado carbón a Antofagasta.

Estuvo luego en Tocopilla, en Patillos el 29, y en Iquique, donde recibió a bordo al Presidente Prado que se encontraba en el puerto. El blindado peruano pasó la noche mar afuera; y en la mañana del 30, cuando volvía al fondeadero, otra vez se encontró con la escuadra de Williams que regresaba del Callao a su punto de partida el 16 de mayo. Grau avistó tres buques por el Norte, a cinco millas de distancia; y cumpliendo sus instrucciones, que eran, en caso semejante, rehuir el encuentro, como dice él mismo, hizo rumbo al O. E. y sucesivamente hacia el Norte, perseguido por los buques chilenos. Esta persecución duró siete horas y fué suspendida porque, como hemos visto, la escuadra de Williams bajaba del Callao sin carbón. Por esta misma razón sólo dos buques chilenos, el **Blanco** y la **Magallanes**, pudieron hacer la persecución del **Huascar**, que de otro modo no habría escapado probablemente en esta ocasión del peligro. (15)

Se recordará que el **Matías Cusiño**, cargado de carbón, se había situado, obedeciendo instrucciones, en un punto frente

(14) Informe citado de Grau.

(15) "Viernes 30 . . . a las siete i media de la mañana, encontrándonos un poco al Norte de Iquique, se avistó un buque por el S. O. que parecía ser el **Huascar**. Inmediatamente se dió órden de darle caza . . . desgraciadamente sólo dos horas más tarde pudo tomar el **Blanco** su máximo andar, a causa de que llevaba encendidos sólo cuatro calderos con motivo de la escasez de carbón, i aun en éstos se iban limpiando algunas hornillas i se habían apagado varios fuegos. A las diez de la mañana, con nueve i media millas de andar, habíamos

a Camarones desde el día de la salida de la escuadra de Iquique para el Callao. Allí había esperado órdenes desde entonces, y allí estaba todavía el 30 de mayo, esperándolas, cuando los buques chilenos perseguían al **Huascar.** Dos horas después de haber cesado esta persecución, como a las cinco de la tarde del 30, Grau avistó un vapor que navegaba al Sur e hizo proa hacia él para reconocerlo. El vapor avistado hizo lo mismo con respecto al **Huascar.** Pero cuando la distancia y el disparo de reconocimiento que hizo el **Huascar,** le permitieron descubrir al monitor peruano, tomó de nuevo rumbo al Sur y huyó a toda máquina, abandonando una embarcación que llevaba a remolque. Era el**Matías Cusiño,** libertado así por la casualidad de su prisión en una espera que duraba ya dos semanas y parecía indefinida. Grau lo persiguió durante dos horas, al cabo de las cuales tornó de nuevo al Norte. Este azar de la guerra fué tan providencial para Chile como la roca en Punta Gruesa. Sin el descubrimiento del **Matías** por el **Huascar** y la huída de aquél perseguido por éste, la escuadra chilena habría podido apenas llegar a Iquique y allí habría quedado paralizada por su falta de carbón. La inopinada aparición del transporte carbonero la salvó de este desastre. Cuando el **Blanco** y la **Magallanes** arribaron a Iquique el 31, allí estaba el novelesco **Matías.** Había entrado fugitivo a las cuatro de la madrugada de ese día. Pero sin el trascuerdo y el limbo de Williams, el carbonero habría estado presente en el Callao, la escuadra habría tenido carbón en su viaje de retorno y el **Huascar** habría sido probablemente alcanzado.

Si en lugar del ataque a los buques chilenos que sostenían el bloqueo en la ausencia de la escuadra, buques que no tenían peso alguno en la decisión de la guerra, el Presidente Prado, apercibido de la suprema importancia de las comunicaciones entre Valparaíso y Antofagasta, hubiera señalado a los blinda-

---

ya acortado mucho la distancia . . . A las once se había acortado más aún . . . A la una vamos ganando siempre terreno . . . pero ya el carbón se nos va agotando . . . A las tres de la tarde sólo tenemos el necesario para regresar a Iquique. Nos encontramos a unas ochenta millas de la costa i quedarnos allí como boyas sería la última de las fatalidades . . . Por eso a las tres de la tarde se suspendió la caza . . ." A bordo del **Blanco Encalada.** Del Corresponsal de "El Mercurio" en la escuadra. Ahumada Moreno, p. 328 y sig.

dos peruanos aquella región como campo primordial de operaciones, mientras la escuadra chilena perdía su tiempo en el Norte, el **Itata** y el **Rimac**, con su carga de 2,500 hombres de tropa, cuya salida de Valparaíso había sabido en Arica, habrían sido capturados, y esta captura habría sido para Chile un golpe más grave, moral y material, que la destrucción de la **Esmeralda** y la **Covadonga**. Desde este punto de vista, el ataque a los buques de Iquique fué un error, que se expió, no sólo con la pérdida de esta preciosa oportunidad, sino también con el naufragio de la **Independencia**. (16)

El 31 de mayo el **Huascar** fondeó en Ilo, donde embarcó carbón. En esta misma fecha, Williams restablecía el bloqueo de Iquique.

La experiencia de esta excursión del **Huascar** enseñaba que los transportes chilenos eran de mayor andar que el blindado peruano; y repetía la lección del combate de Iquique cuanto a los cañones del **Huascar** en manos de artilleros novicios. Ni daños ni bajas causaron sus fuegos en Antofagasta. (17) Los transportes escaparon ilesos, el **Itata** dos veces, luego el **Rimac**, luego el **Matías**, a pesar de que no cesó de coñonearlos el buque peruano en la persecución que sucesivamente les hizo. (18)

---

(16) "En Arica el Jeneral Prado supo que se encontraban solas en Iquique la **Esmeralda** y la **Covadonga**, i la salida de Valparaíso para Antofagasta de una división de 2,500 hombres. Al punto concibió un plan . . . que consistía en sorprender primero, los buques aislados en Iquique el 21 de mayo; caer el 22 de sorpresa sobre el convoi cargado de tropas que debió surgir en Antofagasta . . ." Bulnes, V. 1, p. 285-86.—"Sabíase . . . por el constante ir i venir de los vapores ingleses del Callao a Valparaíso, que estaba por salir de este puerto un convoi de tropas, como en efecto el día 19 de mayo se habían hecho a la vela en Valparaíso con dirección a Antofagasta tres mil hombres . . ." Vicuña, **Episodios**, p. 312.

(17) "Durante dos horas, el **Huascar** disparó contra todos los puntos por donde se le atacaba, pero con tan mala suerte, que ni una sola de sus balas causó el menor daño a sus combatientes, ni tampoco en la población, salvo una que cayó en la maestranza de la Sociedad Salitrera, que rompió algunas tablas." **Corresponsal del Mercurio**, mayo 30, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 393.

(18) Narrando en su informe la persecución de que fué objeto por el **Huascar**, el capitán del **Rimac** dice: ". . . el enemigo no interrumpió sus disparos de granadas de a 300 ni dejó de desarrollar todo el vapor que pudo." Ignacio L. Gana al Comandante General de Marina. Valparaíso, mayo 29, 1879. **Ibid.**, p. 391.

CAPITULO CATORCE

LA SEGUNDA PERSECUCION DEL HUASCAR

El transporte **Chalaco,** que como el **Oroya** formó parte de la expedición que salió del Callao con el Presidente Prado el 16 de mayo, estuvo, como el **Oroya,** en Pisagua, pero a diferencia del **Oroya,** que de allí regresó al Callao, estuvo dos veces en Iquique, la primera con el **Huascar,** de donde se trasbordaron al **Chalaco,** Moore, Comandante de la **Independencia,** y otros oficiales de la nave destruida. En Iquique el **Chalaco** desembarcó en esta ocasión una brigada de artillería, parque de campaña y víveres para el ejército. A media noche del 23, el **Chalaco** zarpó de Iquique para Arica, y en la tarde del 24, después de hacer escala en Pisagua, estaba de vuelta en Iquique con el Presidente Prado, sus edecanes y una escolta de cien jóvenes bolivianos que le había dado el Presidente Daza para que lo acompañara durante la campaña. En Iquique desembarcó el General Prado. El **Chalaco** siguió para Cobija. En la caleta Duendes apresó una barca con bandera chilena, nombrada **Anita,** y la llevó a Pisco, de donde el transporte se dirigió al Callao. (1)

El 1°. de junio el **Huascar** estaba otra vez en Arica; el 2, otra vez en Pisagua. En Pacocha había tomado carbón el 31. Navegando siempre al Sur, en la madrugada del 3, entre Huanillos y Punta de Lobos, divisó primero un vapor y luego otro, como a diez millas de distancia. Andaba en busca de las corbetas chilenas **O'Higgins** y **Chacabuco,** que se habían separado de la escuadra en San Nicolás, la una con rumbo a Valparaíso, la otra a Iquique, después de dar su carbón a los blindados, (2) en la esperanza de que sus velas y el viento las llevarían a sus respectivos destinos. En el brumoso amanecer, Grau tuvo que avanzar para reconocer aquellos buques. A cinco millas pudo descubrir que eran los mismos buques chilenos que habían corrido tras él por siete horas el 30, el **Blanco**

(1) Ahumada Moreno, p. 394.

(2) "Como la escasez de combustible asumía caracteres alarmantes, la Escuadra tocó en la playa desierta de San Nicolás" (cuando bajaba del Callao). "... Allí se trasbordó a los blindados el carbón de la **O'Higgins** y la **Chacabuco,** las que continuaron su viaje a la vela, separadas..." Bulnes, p. 281.

y la **Magallanes**, ya provistos de carbón, (3) los cuales habían salido de Iquique el 3 y a su vez andaban en la búsqueda de las mismas corbetas, temeroso Williams de que Grau hubiera sabido que navegaban solas y a la vela y anduviera en su persecución. (4)

Eran las seis de la mañana. El tiempo era bueno, la mar en calma, la distancia corta. (5) En estas condiciones, los dos buques chilenos emprendieron la segunda persecución del **Huascar.** Para alcanzarlo tenían las doce horas completas del día de sol. Durante las primeras horas, mantúvose entre el perseguido y los perseguidores la distancia inicial. A las 11:30, las cinco millas de distancia primitiva se habían reducido a tres. El **Blanco** rompió entonces sus fuegos contra el **Huascar.** Grau formó en cubierta la dotación de su nave y la arengó como en la mañana del 21 de mayo:

"¡Valientes del **Huascar!** La suerte nos coloca por tercera vez al frente de los enemigos... No importa que sus fuerzas sean superiores... venceréis porque nuestra causa es santa, y porque defendemos, no sólo la honra de nuestra... patria sino también la de una república hermana aliada, injusta y alevosamente ofendida por los mismos enemigos." (6)

El **Huascar** no contestó los fuegos del **Blanco** sino a la 1:40. A esta hora afianzó el pabellón con un cañonazo y tres banderas peruanas, una en el pico mayor, otra en el tope del mismo, y otra en el astá de popa. Sus cañones de la torre comenzaron entonces a hacer fuego. Entablada así la desigual contienda, un error del Contraalmirante chileno salvó al **Huascar.** En el caló del mar, el **Blanco** descargaba sus cañonazos guiñando a una y otra banda, es decir, que disparaba por banda, sesgando en cada andanada, con lo que su andar menguaba, mientras el **Huascar** conservaba su velocidad y la distancia entre los dos

(3) Paz Soldan, p. 182.—"**Martes** 3. A las 5.50 A. M., entre Huanillos y Punta de Lobos, se avistó a diez millas de distancia un buque a vapor por la amura de babor, y otro poco después." **Opinión Nacional,** de Lima. Julio O. Reyes, corresponsal a bordo del **Huascar.** Ahumada Moreno, V. 1, p. 298.

(4) "Es casi seguro que habían sido vistos (los dos buques chilenos) en alta mar por algún vapor de la carrera." Bulnes, p. 338.

(5) Reyes, correspondencia citada.

(6) **Ibid.**

buques crecía. A las doce de la noche, después de dieciocho horas de una persecución tan esforzada como inútil, a pesar de las condiciones que favorecieron al perseguidor, las más favorables condiciones posibles, desde el principio hasta el fin, porque la noche era clara como había sido el día, una hermosa y apacible noche de luna, el Contraalmirante chileno se rindió a la desesperanza y no persistió en su intento. (7)

El blindado chileno hizo catorce disparos y el **Huascar** siete. El **Huascar** tuvo contra sí en esta persecución la desventaja de la inferior calidad del carbón que había embarcado en Pacocha y Pisagua, el que sólo daba una presión de 17 a 19 libras, o sea una velocidad de 8 a 9 millas. Cargado de este carbón hasta los imbornales, dice el corresponsal de **La Opinión Nacional**, lo echó al agua para aumentar su andar, e hizo lo mismo con dos botes que llevaba en sus costados.

Grau tocó en Mollendo el 4, y el 7 de junio ancló en el Callao, de donde había partido el 16 de mayo, como hemos visto, con la expedición del Presidente Prado. Su campaña había durado veintitres días, y regresaba solo, sin la **Independencia**, que con el **Huascar** constituía la primera división naval, y sin haber aprovechado, con la captura del **Itata** y el **Rimac** cargados de fuerzas y equipos y provisiones de guerra, la oportunidad de la ausencia de la escuadra chilena en el Callao. (8)

---

(7) "Ese día el **Huascar** debió sucumbir." Bulnes, p. 339.—"Perdióse así la más brillante de las oportunidades ofrecidas a nuestras armas." Vicuña, **Episodios**, p. 532.

(8) Es esta segunda persecución del Huascar perdió la vida un joven peruano de nombre Antonio Cucalón. De la cubierta del buque cayó al mar y se ahogó. El corresponsal de **La Opinión Nacional**, de Lima, Reyes, cuenta que poco después de principiar los fuegos se oyó decir que un guardia había caído al mar y que un marinero le había tirado una tabla, a la que se había visto asido mientras se alejaba arrastrado por las olas. No se sabe cómo ocurrió el accidente en que perdió la vida, pero se supone que resbaló en la cubierta barrida por las olas y los fuertes movimientos del buque lo lanzaron al agua. "Vino a bordo del Huascar", dice el corresponsal citado, "a pedir un puesto por humilde que fuera y sin remuneración de ningún género, para combatir en defensa de la patria". Había pues un héroe en este joven peruano, muerto como voluntario al servicio de su patria en la guerra y su memoria no merece el uso irrisorio que se ha hecho de su nombre para designar "a los civiles que seguían al Ejército," como dice Bulnes (p. 340) o " a los individuos que, sin ser militares, acompañan a los ejércitos para ser testigo de las batallas, a los corresponsales de los diarios, etc., etc.," como dice Barros Arana (p. 74). El nombre de este joven debía ser

CAPITULO QUINCE

EL SEGUNDO COMBATE DE IQUIQUE

El diez de julio, el **Huascar** estaba otra vez en el puerto de Iquique. Había pasado el mes de junio en el Callao, en reparaciones; había estado el día ocho en Arica, donde había recibido instrucciones del Presidente Prado para una nueva operación sobre Iquique; había tocado luego en Pisagua y a las once de la noche del día 10 se encontraba a 15 millas del puerto del salitre. (1)

En este momento Grau reunió en el puente la oficialidad del buque y les comunicó el objeo de la expedición sobre Iquique. (2)

El Presidente Prado había sabido en Arica, sin duda por informes de Iquique, que los buques bloqueadores pasaban la noche fuera del puerto, permaneciendo sólo en el fondeadero el **Abtao**, un transporte armado. Prado decidió que el **Huascar** hundiera este buque; y a ejecutar la órden de hundimiento iba ahora el blindado peruano. (3)

---

(1) "Vuelto al **Callao**, el **Huascar** se ocupaba, desde su llegada, en limpiar su máquina y sus fondos, y en hacer las reparaciones que no pudo verificar antes por su precipitada salida; pero aún no había terminado su tarea, cuando el Director de la Guerra lo pidió por repetidos telegramas para emprender un ataque sobre los buques menores del enemigo . . . Salió, pues, el **Huascar** (julio 6), y llegó a Arica (el 8) creyendo poder concluir allí las reparaciones comenzadas . . . " Paz Soldan, p 191."Reparado el **Huascar** en el Callao de los principales desperfectos que le causó el combate de Iquique, salió el 6 de julio a campaña . . ." Bulnes, p. 378. "Hizo (el **Huascar**) . . . renovar y cambiar una parte del armamento, principalmente los fusiles, reemplazar por los más hábiles marinos extranjeros que pudo encontrar una parte de su equipaje, y sobre todo se proveyó del mejor carbón que había en el Callao." Barros Arana, p 88.—Véase más adelante el Capítulo XXII de esta obra, titulado **El Huascar.**

(2) El Corresponsal de **El Comercio** de Lima a bordo del **Huascar.** Ahumada Moreno, p. 424.

(3) "Debíamos entrar a Iquique, donde estaba la corbeta **Abtao**, darle un proazo y retirarnos . . . " **Ibid.**

---

por el contrario sinónimo de patriotismo, de abnegación y de heroísmo. El es uno de los héroes y de los ejemplos heróicos de esta guerra. Su memoria es tan venerable como la de Velarde. Habría sido capaz de la gloria en hazañas de valor y sacrificio. Su malogro en la eventualidad de un accidente burlaba su destino. El había nacido para la gloria.

El **Abtao** no estaba, sin embargo, en la bahía cuando el **Huascar** penetró en ella como a las doce de la noche. El jefe del bloqueo había ordenado dos días antes que todos los buques salieran del puerto por la noche. (4) Grau envió entonces un bote a tierra, el cual volvió con el informe de que los buques bloqueadores regresaban generalmente al fondeadero como a las tres de la mañana. (5)

El **Abtao** y el **Matías Cusiño** cruzaban a la entrada de la bahía (6) cuando el **Huascar** salía de ella en la madrugada del día 11 sin haber podido cumplir su comisión de hundir al **Abtao.** Como a las tres de la madrugada el **Huascar** avistó un buque por la proa y avanzó a reconocerlo. Era el **Matías Cusiño.** Grau ordenó a su comandante que siguiera las aguas del **Huascar.** Previendo luego que huyera a la aproximación de los buques chilenos, le ordenó que pasara a remolque. Para mayor seguridad, Grau designó a algunos oficiales para que tomaran posesión y asumieran el mando del **Matías.** Percibió en este instante empero el humo de un buque, y comprendiendo que no tenía tiempo, resolvió hundir al **Matías** y lo notificó a su comandante para que se ocupara de la salvación de la tripulación. Se separaban ya del **Matías** dos lanchas cargadas de gente cuando el **Huascar** dirigió a su popa un disparo de 40, y continuó descargando sobre él sus cañones de 300 y de 40. Se hizo entre tanto visible el casco del buque cuyo humo había divisado un poco antes y se advertía al propio tiempo otro humo que indicaba la aproximación de otro buque. La artillería del **Huascar** no había logrado hundir al **Matías,** a pesar de la cercanía, (7) cuando un disparo anunció la presen-

(4) "El 7 al anochecer fué amagado, según declaraciones que acompaño, el **Matías Cusiño,** estando, según órden de V. S., al ancla en la rada, por una lancha torpedo que parece buscaba al **Abtao.** A la noche siguiente ordené en consecuencia, que todos los buques estuviesen en movimiento fuera del puerto, pues quedaba poca duda sobre la efectividad del hecho y en todo caso era imperativo tomar mayores precauciones." Enrique M. Simpson, jefe del bloqueo de Iquique, al Jefe de la Escuadra. Iquique, julio 10, 1879. Ahumada Moreno, p. 422-23.

(5) Correspondencia citada de **El Comercio,** de Lima.

(6) Informe de Simpson.

(7) "A pesar de hallarse costado con costado (el **Matías** y el **Huascar**) i de la órden de Grau de disparar a flor de agua, las punterías de los artilleros del **Huascar** fueron tan malas como de costumbre." Correspondencia especial

cia de un buque enemigo. (8) El **Huascar** y el buque recién llegado se cruzaron en direcciones perpendiculares y se reconocieron. Era la **Magallanes**, que había oído los disparos del **Huascar** contra el **Matías** mientras rondaba al norte de la bahía y a toda máquina había gobernado hacia el lugar de los fuegos. (9) El combate entre estos dos buques duró media hora, durante la cual el **Huascar** trató en vano varias veces de hundir a la **Magallanes** con el espolón. (10) La aparición del **Cochrane** en la escena puso fin al combate. El **Huascar** huyó hacia el Noroeste, perseguido por el **Cochrane** y la **Magallanes.** (11)

El jefe del bloqueo era, como hemos dicho, Simpson, a bordo del **Cochrane.** Williams, con el **Blanco Encalada,** protegía a Antofagasta contra la amenaza del **Huascar,** (12) después de la visita de esta nave a aquel puerto en los últimos días de mayo. El resultado de esta segunda expedición del **Huascar** sobre Iquique era negativo como el de la primera. Los mismos factores habían influido para burlar los planes del Director de la Guerra. El **Huascar** no había hundido al **Abtao** porque no lo había encontrado en el punto en que fué a buscarlo, pero pudo haber hundido al **Matías,** vengando así la novelesca escapada del 30 de mayo, y no lo hundió porque

(8) "Creíamos ya perdido al **Matías Cusiño** . . . cuando una bala, zumbando por nuestras cabezas, nos hizo abandonarlo aún estando a flote, para contestar el disparo del buque enemigo." Correspondencia citada de **El Comercio,** de Lima.

(9) Informe de Latorre, Comandante de la **Magallanes,** julio 10, 1879. Ahumada Moreno, p. 422.

(10) " . . . estos ataques pudieron evitarse . . . por la facilidad con que gobierna la **Magallanes,** ayudada por sus hélices . . ." **Ibid.**

(11) "A las 3.15 reconocíamos a la **Magallanes,** y dando caza a su antagonista éste nos disparó una granada que cayó cerca." Informe de Simpson.

(12) "Desde el regreso de Williams del Callao la Escuadra chilena estaba distribuída en dos divisiones, cuidando respectivamente Antofagasta e Iquique. A principios de julio, permanecía en la primera de esas radas el **Blanco** con el Almirante, y estaban encargados del bloqueo de Iquique, Simpson con el **Cochrane,** Sánchez con el **Abtao,** Latorre con la **Magallanes** y un capitán de la marina mercante . . . de la compañía Sud-Americana con el **Matías.**" Bulnes, p. 378-79.

---

de **El Mercurio.** Antofagasta, julio 15, 1879. Ahumada Moreno, p. 423 y sig. "Las punterías del monitor peruano fueron esta vez peores, si era dable, que las del 26 de mayo en Antofagasta." Vicuña, **Campaña de Tarapacá,** V. 2, p. 127.

no tenía artilleros. Pudo también haber hundido a la **Magallanes** en media hora de reñido combate cuerpo a cuerpo, y no la hundió por la misma razón, porque no tenía artilleros. Por esta misma razón, la excursión a Antofagasta, que pudo haberle costado a Chile por lo menos dos transportes, fué infecunda. El Perú en realidad no tenía un solo buque de guerra competente. La guerra se desarrollaba repitiendo a cada instante la demostración de este hecho. Las reparaciones materiales de los buques peruanos habían podido hacerse a toda prisa, y los buques habían podido salir al mar mucho tiempo después de la declaración de guerra; pero los artilleros y la marinería no podían hacerse con la misma prisa, no podían improvisarse, y así, aunque en el mar y en campaña, el poder ofensivo de los buques peruanos era nulo o casi nulo.

Podía anotarse, empero, al crédito del **Huascar**, que había roto el bloqueo, la grande obra de Williams; que había ido a buscar y a desafiar a los buques chilenos y a llevar la guerra al campo enemigo, a sabiendas de que allí estaba el **Cochrane**. Por temor al **Huascar**, así mutilado como estaba, sin artilleros, la escuadra chilena se había dividido para montar guardia no ya sólo en Iquique sino en Antofagasta.

En la **Magallanes** hubo tres heridos, dos de ellos de gravedad. Latorre hace esta relación de los proyectiles consumidos por su nave en el combate con el **Huascar**: "Una bala Pellisier, cañón de a 115. Un tarro de metralla de a 64. Seis granadas de segmento de a 20. Un tarro de metralla de a 20. 2,400 tiros a bala Comblain. 360 tiros de revólver Adams." Dice que el **Huascar** "disparó seis proyectiles con sus cañones que pasaron un poco altos, yendo uno de ellos, de calibre 300, a malograr la cruz de la vega de trinquete, a la vez que rompía parte de la vela de este nombre." Las balas de las ametralladoras del **Huascar** cortaron, dice, "gran parte de la jarcia de babor, agujerearon todos los botes i varias perforaron la amurada i chimenea." (13)

(13) Hemos tenido que escribir este capítulo sin la fuente oficial peruana de información. Muy interesante debió ser sin duda el despacho de Grau sobre los sucesos de la noche del 10 y la madrugada del 11 de julio en Iquique. Desgraciadamente no hemos podido obtenerlo. Muchas cosas se habrían pues-

CAPITULO DIECISEIS

LA PILCOMAYO

Dos días antes de que el **Huascar** zarpara del Callao para Arica, donde lo esperaba el Presidente Prado para la operación sobre Iquique que hemos descrito en el capítulo anterior, la **Pilcomayo,** un buque de madera de apenas 600 toneladas y cuatro millas de andar, el buque más débil del Perú, desafiaba, como hemos visto que lo hizo poco después el **Huascar,** el poder de la escuadra chilena, haciendo una audaz y feliz excursión de Arica a Tocopilla con el transporte **Oroya,** al que custodió hasta Pisagua cargado de tropas, víveres y elementos de guerra para las fuerzas de Tarapacá.

De Arica salió la **Pilcomayo** con el transporte en la madrugada del 4 de julio, y a las 8 de la mañana del 5 avistaron el puerto de Pisagua. A las 11 fondearon en el puerto. Dos horas y media después, el desembarque de la carga del **Oroya** había concluido.

A las 6:30 la **Pilcomayo** hizo de nuevo rumbo al Sur. El 5 en la madrugada pasó por Iquique. A las 9:30 del mismo día arribó a Patillas, y envió a tierra un bote con un oficial que no pudo desembarcar porque de los cerros le hizo fuego una fuerza de caballería. Prosiguió al Sur la cañonera peruana observando la costa, hasta Tocopilla, a donde llegó en la mañana del 6. Afianzó aquí su pabellón con un tiro al blanco, destacó un bote de parlamento a tierra con un oficial y notificó al comandante militar que bombardearía el puerto si

---

to en claro con su informe. El vacío que su falta ocasiona es profundamente lamentable.

En una carta sobre los sucesos navales de esta madrugada del 10 de julio, el capitán del **Matías Cusiño,** A. Castellón, dice: "El comandante Grau ha tenido mucha consideración con nosotros, porque nada le habría sido más fácil que sacrificarnos i echar el buque a pique sin decirnos antes que lo abandonásemos en los botes." A una carta de gratitud del capitán Castellón, Grau respondió desde Arica el 14 de agosto: "Conociendo . . . que el buque que Ud. comandaba era un transporte chileno, mi deber era destruirlo. Por consiguiente mi conducta para con Ud. y su tripulación . . . me fué inspirada por un sentimiento de humanidad, la misma que emplearé con todo buque . . . en caso semejante, no mereciendo por ello ninguna expresión de gratitud". Estas cartas se encuentran en Vicuña, **Historia de la Campaña de Tarapacá,** V. 2, p. 128-29.

hostilizaban los botes que enviaría contra las trece lanchas que había en el puerto, las cuales incendió y echó a pique. Había dos cañones de campaña en tierra, pero las fuerzas chilenas no opusieron resistencia alguna. El comandante de la **Pilcomayo,** Ferreyros, reconoció luego dos buques mercantes que había en el puerto, uno de los cuales era inglés, chileno el otro con bandera de Nicaragua y patente falsa. Ferreyros lo incendió, disparándole cinco bombas. Antes permitió a cuantos se hallaban a bordo, entre ellos dos chilenos (el cocinero y un marinero) que se transladaran a tierra en uno de los botes del buque incendiado. (1)

El mismo día 6, a las 11 A. M., la **Pilcomayo** siguió al Sur; pero a la media hora divisó un vapor hacia el Noroeste, y poco después otros dos, en convoy los tres. La expedición de la **Pilcomayo** al Sur, coincidía con una excursión del **Blanco** y la **Chacabuco** al Norte. Estas naves chilenas habían estado el 2 y el 3 en Huanillos y Pabellón de Pica; y volvían al Sur después de haber bombardeado por más de tres horas a Pabellón de Pica, destruyendo la máquina condensadora y causando daños a propiedades particulares, (2) cuando la **Pilcomayo** continuaba su ruta en esta dirección. Ferreyros, al reconocerlos, hizo rumbo a Cobija, pero tuvo que abandonarlo en seguida y volver al Norte, perseguido por el **Blanco.** Esta persecución duró hasta la mañana del día siguiente en que el **Blanco** desistió de ella. En la tarde del mismo día 7 la **Pilcomayo** fondeaba en Arica. (3)

Esta osada y afortunada excursión de la **Pilcomayo** causó una honda impresión de asombro y de humillación en Chile. La frágil cañonera peruana había puesto en irrisión el poder

(1) En relación con este buque, Ferreyros dijo en su informe al Director de la Guerra: "Llamo la atención de V. E. sobre la conducta del Cónsul General de Nicaragua en Valparaíso, por haber expedido con fecha 26 de marzo, patente de nacionalidad nicaragüense a la barca chilena **Matilde**, que en la fecha citada se encontraba en el mar en viaje de Eten a Valparaíso, según consta del diario de navegación del referido buque, cuyo arribo a ese puerto sólo verificó el 9 de abril."

(2) Véanse **Partes oficiales** de los jefes militares de estos lugares. Ahumada Moreno, p. 419-20-21.

(3) Informe del comandante de la **Pilcomayo,** Carlos Ferreyros, al Director de la Guerra. Arica, julio 8, 1879.

de la escuadra chilena; había probado que su dominio del mar era cuestionable; se había burlado de los buques del bloqueo pasando impunemente por Iquique y llegando casi hasta Cobija, es decir, que había ignorado con heroico desdén el señorío de los blindados que en Antofagasta y en Iquique se habían erigido en dueños absolutos de todas aquellas aguas; había ejercido actos de guerra a la vista de las fuerzas chilenas, las que había reducido a la inacción a pesar de sus cañones; y por último, y para que nada faltara en este cuadro, había vuelto sana y salva a Arica, a pesar del **Blanco** y su persecución de cerca de veinte horas. (4) Y luego la lección del contraste, otra vez repetida, pero esta vez con dramático acento, entre la actividad, la inteligencia, la audacia de los buques peruanos que con toda su inferioridad material, sin personal instruído y experimentado, se lanzaban a las más arriesgadas y temerarias empresas, y mantenían constantemente la movilidad de la guerra; y la inercia, la pesadez y la torpeza de la escuadra chilena, que no se creía segura sino unida o compacta y no se atrevía a desmembrarse para ninguna operación por temor al **Huascar**, que sin embargo no podía ser temible para los blindados chilenos, uno solo de los cuales habría bastado para destruirlo.

Los honores de la guerra naval, hasta aquí, y hasta el fin, como se verá, eran y fueron todos del Perú. Su derrota era sin embargo inevitable. Pero jamás nación alguna vencida probó ser más digna de la victoria. La historia de la guerra naval, hasta esta fecha, por parte de Chile, se reducía a dos

(4) "Lo que tenía de irritante" (la excursión de la **Pilcomayo**) "era la confianza con que el barco más débil de la armada peruana se lanzaba a amagar la retaguardia del sector de costa que dominaba nuestra flota. El país . . . se preguntaba con irritación: ¿porqué nuestras naves no hacían lo mismo? ¿porqué dejaban al enemigo el libre imperio del mar entre el Callao i Arica i entre el Callao i Panamá, que recorrían sin precauciones los transportes peruanos, conduciendo víveres, soldados, torpedor, rifles, municiones? Si la Escuadra enemiga, que era más débil, daba pruebas de actividad subdividiéndose, ¿porqué no lo hacía la nuestra que tenía una potencia ofensiva i defensiva mui superior, sobre todo desde la pérdida de la **Independencia**?" Bulnes, p. 343-44. Este autor cita el comentario de Altamirano, Comandante General de Marina: "Venir la **Pilcomayo** a Tocopilla a destruir lanchas, en las barbas de nuestra Escuadra i venir sola, sin miedo a nuestros blindados, es algo que no se explica." p. 344.

grandes errores, el error del bloqueo de Iquique y el error de la expedición sobre el Callao; y culminaba en la incapacidad y la impotencia de su escuadra para decidir la guerra naval, no obstante su incontestable superioridad.

CAPITULO DIECISIETE

EL BOMBARDEO DE IQUIQUE

Los sucesos de la noche del 10 de julio en Iquique decidieron al Contraalmirante Williams a dirigirse con el **Blanco** a este puerto. Salió en efecto de Antofagasta el 14, dejando allí la **Chacabuco**, con instrucciones a su comandante de "apoyar los fuertes en caso de una agresión por parte del enemigo." (1) El "enemigo" era el **Huascar**. El **Cochrane** reemplazaría al **Blanco** en Antofagasta luego que éste llegara a Iquique.

En la prima noche del 16, el **Blanco** y la **Magallanes** bombardearon durante dos horas, sin aviso previo, la población de Iquique. (2) Hubo entre las víctimas tres niños completamente destrozados. Una bomba mutiló de ambas piernas a un hombre del pueblo, el que a poco murió. Una anciana mujer fué herida gravemente en la cabeza. Una bomba arrancó un brazo a un individuo no combatiente, hijo del Ecuador. Hubo varios heridos en la población civil. Un muerto y varios heridos en las fuerzas militares. Gran número de casas particulares dañadas o derribadas. (3)

El cuerpo consular residente en Iquique protestó en una

(1) Williams a Altamirano, Antofagasta, julio 14, 1879. Ahumada Moreno, p. 421-422.

(2) "A las 7 h. 10 P. M. del día de ayer se notó a bordo de los buques enemigos, casi afuera de la bahía, un simulacro de fuego de rifles. Pocos instantes después se hizo un primer cañonazo a bala rasa sobre la población, y desde ese momento, con intervalos de cinco minutos, se arrojaron hasta cuarenta y cinco proyectiles, entre ellos muchas bombas . . . Los proyectiles arrojados han sido en su mayor parte de grueso calibre . . ." R. López Lavalle, Jefe del Departamento de Tarapacá, al Director de la Guerra. Iquique, Julio 17, 1879.—Véanse despachos oficiales del Jefe de Estado mayor, el Comandante de la 5a. División y el Subprefecto de la Provincia. Ahumada Moreno, p. 427-28.

(3) Relación autorizada por el Secretario de la Suprefectura de Iquique y remitida por el Subprefecto al Prefecto del Departamento. **Ibid.**

comunicación al Contraalmirante el 17. "Contra todas nuestras previsiones", decían los cónsules, "anoche por espacio de dos horas, por motivos que no alcanzamos a comprender y sin el aviso previo que el derecho internacional requiere, los buques al mando de V. S. han dirigido contra esta ciudad un considerable número de tiros de cañón, cuyos efectos han sido desastrosos, varias personas indefensas, ancianos, mujeres y niños y algunos neutrales, han perdido la vida; han sido destruidas algunas propiedades particulares, pertenecientes a extranjeros, de los cuales, como V. S. no ignora, está compuesta la mayoría de esta población." Recordaba además esta nota al Contraalmirante chileno, "las explícitas declaraciones" que había hecho con fecha 6 de abril a los delegados del cuerpo consular, y declaraba que "ante la fe que ellas debían merecernos, no habríamos podido nunca suponer que se produjesen acontecimientos en manifiesta contradicción con las garantías espontáneamente ofrecidas por V. S." En reunión especial habían resuelto en consecuencia, cumpliendo su deber, "protestar . . . en toda forma, del bombardeo de anoche, bombardeo injustificado y contrario a las prácticas más conocidas y sagradas del derecho internacional . . ." Los cónsules concluían haciendo responsable al Contraalmirante de las consecuencias. (4)

Williams no hacía con el bombardeo de la población de Iquique sino persistir en su conocida práctica de bombardear e incendiar poblaciones inocentes e indefensas, establecida por él desde el principio de la guerra. En su respuesta a la protesta del cuerpo consular, pretendió justificar sin embargo el bombardeo de Iquique, alegando que las fuerzas militares de tierra habían intentado la noche del 16 la destrucción del buque de su insignia por medio de un torpedo. No negaba el hecho de haber empeñado su palabra en la promesa al cuerpo consular de que "siempre que . . . me viera precisado a bombardear esa plaza, lo haría saber al cuerpo consular con la conveniente anticipación, para la seguridad personal e intereses de sus nacionales", pero sostenía que el ataque del torpedo

(4) Ibid.

contra su buque lo "autorizaba de hecho para consumar la destrucción del pueblo." El había comprometido su palabra, sin embargo, sin ésta ni otra reserva alguna, y la cuestión, como la planteaban los representantes consulares, no era si tenía o no derecho, o estaba o no justificado para bombardear o destruir la población, sino que no podía ni debía bombardearla sin aviso previo, porque absolutamente se lo vedaban su palabra empeñada, el derecho internacional y elementales razones de humanidad.

Firmaban la protesta el cónsul de los Estados Unidos, el del Ecuador, el de Argentina, el de Austria-Hungría, el de Alemania y el de Italia. ¿Era cierto que de tierra habían lanzado un torpedo contra el **Blanco?** Es por lo menos extraño que ninguno de estos funcionarios consulares supiera de torpedos contra buques bloqueadores. No sólo no hay mención alguna de torpedos en la nota de protesta, sino que expresamente dicen los cónsules que no alcanzan a comprender los motivos del bombardeo, que califican francamente de injustificable, contradiciendo así la aseveración del Contraalmirante chileno del ataque a su buque por un torpedo.

Si la plaza hubiera realmente lanzado torpedos contra los buques chilenos, es indudable que los cónsules lo habrían sabido, especialmente interesados como estaban en la protección de las vidas y propiedades neutrales y en evitar de consiguiente hasta donde fuera posible un bombardeo. Las autoridades militares estaban igualmente interesadas en no provocar represalias de la escuadra bloqueadora. Antofagasta, con tres fuertes armados de poderosas baterías de batalla, dió muestras de la mayor prudencia cada vez que el **Huascar** se presentó en sus aguas, y por órdenes expresas del General Arteaga, jefe de la plaza y del ejército, los fuertes no debían hacer fuego sino en el caso de que fueran atacados por el **Huascar.** (5) El **Huascar** había por esta razón paseado impunemente a todas horas del día y de la noche las aguas de la

(5) "En la mañana de hoy apareció nuevamente (el **Huascar**), i aún cuando estuvo a seguro alcance de nuestros cañones rastreando el cable eléctrico para cortarlo, permanecimos sin hacer fuego . . . en cumplimiento de las órdenes de V. S." José Velásquez, Jefe del Batallón de Artillería de Línea, al General Arteaga, Jefe del Ejército. Antofagasta, Mayo 26, 1879.

bahía de Antofagasta cual si las baterías de tierra no existieran. El General Arteaga tomó esta medida por el temor de que el **Huascar** incendiara la población, (6) cosa que no habría hecho nunca por supuesto el humano y caballeroso Grau, y mucho menos sin aviso previo. El mismo temor debía existir en Iquique, y la misma política de prudencia es de suponer que se observara allí, con más razón aun, porque Iquique era una plaza abierta, sin defensa alguna. Con haber destruido la máquina del agua habría bastado para castigar cualquiera grave imprudencia de las autoridades de la plaza contra los buques del bloqueo, y este solo peligro debía bastar para compelerlas a la mayor discreción. Además, de ser cierto lo del torpedo la noche del 16, es claro que las autoridades militares de la ciudad se habrían preparado contra las consecuencias, sacando las fuerzas de la ciudad y dando aviso a las familias y no combatientes en general para que huyeran. El solo hecho de que la población fuera sorprendida por el cañoneo nocturno de los buques bloqueadores (7) y de que la plaza. (8)

---

(6) "... efectivamente era el **Huascar**, que llegando por el medio de la bahía . . . para su máquina i se pone en observación del puerto. Como el día anterior, todos los jefes de baterías de tierra . . . habían recibido órden de no romper los fuegos sino después que el **Huascar** lo hiciera. El . . . General, al adoptar este temperamento, quiso ahorrar a la población un bombardeo que no se habría hecho esperar i cuyas consecuencias habrían sido fatales . . ." Correspondencia del "Mercurio". Mayo 30, 1879. Ahumada Moreno, p. 393-94.

(7) "En Iquique hubo un sálvese quien pueda. Los habitantes huyeron despavoridos a protejerse en la cerrillada del oriente, yendo muchos sin vestirse por haberlos sorprendido el cañoneo estando en cama." Bulnes, p. 383.

las fuerzas militares estuvieran todas en sus cuarteles, es prueba convincente de que no hubo agresión alguna por parte de

(8) "Presa de la indignación más justa y profunda, tengo el sentimiento de dar cuenta . . . del hecho máximamente bárbaro, incalificable, sin precedentes en la historia del universo, cometido por la escuadra chilena, durante una noche lóbrega, contra un vecindario indefenso y desprevenido . . ."—Nota citada del Prefecto del Departamento de Tarapacá.—"Un acontecimiento sin nombre en la historia, un hecho sin ejemplo, contrario a las leyes de la guerra i . . . a las leyes de la humanidad, digno únicamente de los vándalos de la edad media, tuvo lugar en la noche de ayer . . . cuando el pacífico vecindario se entregaba al descanso de sus tareas, y cuando las fuerzas del ejército que guarnecen la plaza ocupaban sus puestos de servicio . . . " Santiago Contreras, Jefe de Estado Mayor General, al Jefe del Ejército.—Ahumada Moreno, p. 427.

Es cierto que en el combate entre el **Huascar** y la **Esmeralda** el 21 de mayo, de tierra intervinieron en cierto momento con la artillería para forzar a la **Esmeralda** a alejarse de la población. Pero es también cierto que la plaza de Antofagasta quebrantó poco después su política de prudencia haciendo fuego al **Huascar** cuando éste comenzó la persecución del **Rimac** el 26 de mayo. El **Huascar** regresó a la bahía y se batió con los fuertes, pero cuidó de no hacer el menor daño a la población, como antes se ha visto. (9)

Simpson había dicho, como hemos visto en otro capítulo, que el **Matías Cusiño** y el **Abtao** habían sido "amagados" por una lancha torpedo al anochecer del 7 de julio, y que por esta razón había ordenado la salida del puerto por la noche de todos los buques bloqueadores. Pero contra esta aseveración existen las mismas razones que contra la afirmación de Williams, negada por el cuerpo consular. Fuera de que es difícil creer que una lancha torpedo no hubiera logrado su objeto en un ataque al anochecer contra buques anclados y de gran tamaño como los transportes **Matías** y **Abtao.** Estos buques estaban, además, armados, y no se explica que no hubieran hecho fuego al bote torpedo, como no se explica que no hubiera sido sino un amago y no un ataque en serio. (10) Los torpedos eran la pesadilla de los marinos chilenos y los veían por todas partes. (11)

---

(9) "Al emprender la persecución de este último vapor (el **Rimac**) se hicieron algunos disparos de las baterías de tierra contra el **Huascar**, los que no contesté . . . por el empeño en que me hallaba . . . regresé al puerto y me mantuve . . . sobre la máquina en el fondeadero . . . muy próximo a tierra . . . Visto que . . . no se repetían los disparos, ordené romper los fuegos . . . Hubiese podido continuar con el bombardeo de la población, desde que a él había sido provocado, pero la consideración de lastimar intereses neutrales y de que este ataque se dirigía contra los pobladorse indefensos, aunque no me correspondía la responsabilidad de los resultados, me decidí a no emprenderlo." Grau al Director de Marina, Ilo, Mayo 31, 1879.

(10) Vicuña (Campaña de Taracapá, V. 2, p. 100) dice que el comandante Aureliano Sánchez, de guardia en el Abtao, "creyó divisar . . . con el auxilio del anteojo, los preparativos de una expedición de torpedos . . . en la playa del Colorado."

(11) "Preciso es confesar . . . que, salvo dos o tres excepciones de pechos animosos i de espíritus claros i tranquilos, apoderóse de los . . . bloqueadores de Iquique, junto con un falso concepto de la eficacia de los torpedos, un temor sombrío e irreflexivo de sus efectos. Un escritor chileno que por aquel

"No creemos que el derecho internacional autorice y legitime la destrucción de la propiedad particular y neutral como una simple medida de represalia sino tan sólo en el caso preciso y extremo de que la necesidad de activar la terminación de la guerra o de ejecutar una operación muy importante, haga inevitable su destrucción", replicaron a Williams los funcionarios consulares. Y como Williams hubiera sostenido en su nota contestación del 17 de julio, que Iquique, siendo cuartel general del ejército, era una plaza militar y sus moradores estaban de consiguiente sujetos a las contingencias de la guerra, los cónsules, en su nueva comunicación (julio 19), negaron que Iquique pudiera ser calificado de plaza fuerte, y dijeron al jefe de la armada chilena que al usar en lo futuro el poder de que disponía no echara en olvido "que las naciones civilizadas, que clasifican el bombardeo, cuando es legítimo, de una medida de rigor extremo, lo estigmatizan como un atentado si se consuma sin previo aviso, sea cual fuere por otra parte su grado de legitimidad." Pero existía el peligro de un nuevo bombardeo inmotivado y súbito, desde que ésta era la práctica del Contraalmirante chileno y desde que había incurrido en ella en Iquique aun contra su palabra formalmente empeñada de aviso previo al cuerpo consular. Era preciso saber a qué atenerse en este punto; y los cónsules concluían interrogando al Contraalmirante para saber si podían asegurar a sus nacionales que un nuevo bombardeo "no se produciría de improviso sino con un aviso anticipado, según la práctica de las naciones cristianas."

Williams había lamentado en su respuesta la permanencia en Iquique de ciudadanos neutrales "i mui particularmente la de los miembros del cuerpo consular"; a lo que éstos contestaron observándole que su permanencia en Iquique se explicaba por las garantías que el mismo Contraalmirante chileno les había ofrecido; y que sus deberes oficiales los obligaban a permanecer donde se hallaran amenazados los intereses de sus nacionales.

---

tiempo visitó la escuadra, volvió a Santiago diciendo ingeniosamente que la escuadra quedaba infestada de una epidemia, antes desconocida, que él denominaba **torpeditis**. Ibid. p. 112.

El Contraalmirante chileno concluyó por renovar en una nota al cuerpo consular la promesa que había hecho y había violado de no bombardear sin previo aviso la población de Iquique, de acuerdo, decía, con sus más íntimos deseos. (12)

CAPITULO DIECIOCHO

LA CAPTURA DEL "RIMAC"

Pocas horas después del bombardeo de Iquique, en la madrugada del 17 de julio, el **Huascar** y la **Unión** zarparon de Arica, rumbo al Sur, con la misión de buscar y hostilizar al enemigo en estas costas, conforme a las órdenes e instrucciones del Presidente Prado. (1) El mismo día, a las 12, pasaron frente a Pisagua, a las 5 frente a Iquique. En la mañana del 18, al Norte de Mejillones de Bolivia, Grau obtuvo de la barca inglesa **Lady Vore de Vére,** que cuatro días antes había salido de Antofagasta, informes acerca de los transportes chilenos, (2) que eran sin duda su principal objetivo. Aunque navegaban los dos buques peruanos alejados de la costa a bastante distancia para no ser vistos de tierra y conservar así el secreto de su expedición, en la tarde del 18 tuvieron que cambiar de táctica y de rumbo y entrar a Mejillones persiguiendo un buque que Grau había tomado por el **Abtao.** Era la cañonera francesa **Hugon,** procedente de Coquimbo. La habían avistado como a la una. Observando que era un buque

(12) "En contestación, tengo el honor de participar a V. S., i por su conducto al honorable cuerpo consular, que siempre que por los futuros acontecimientos de la guerra me vea precisado a efectuar actos de hostilidad contra este pueblo . . . trataré de prevenirlo oportunamente a V. S. i demás colegas para la seguridad de las personas e intereses neutrales de acuerdo con mis más íntimos deseos." J. Williams Rebolledo al Cónsul de los Estados Unidos, decano del cuerpo consular en Iquique. Rada de Iquique, Julio 21, 1879

(1) Informe de Grau. Ahumada Moreno, p. 439.—"Ese día (16 de julio) aniversario del grito de independencia dado en la ciudad de La Paz, ha más de medio siglo por el patriota Murillo, los Presidentes del Perú y Bolivia celebraban en Tacna aquel memorable acontecimiento, y en medio del público regocijo se recibió el primer telegrama de Iquique, anunciando lo que acaba de pasar en ese puerto; la alegría se convirtió en furia contra los bárbaros enemigos; y sin pérdida de tiempo, el Director de la Guerra regresó a Arica y ordenó que la "Unión", que había llegado ese día del Callao, y el "Huascar", salieran con dirección a los puertos del Sur a hostilizar al enemigo. Paz Soldan, p. 201.

(2) Informe de Grau.

de guerra, la **Unión** avanzó a reconocerlo; y como encaminara su derrota a la bahía, los dos buques peruanos lo siguieron. A mitad de tiro la **Unión** afianzó su pabellón y el buque desconocido contestó enarbolando el pabellón francés. Se había frustrado entretanto el propósito de no ser vistos de tierra, esencial, según creían, a la operación que iban a ejecutar en Antofagasta, que era sin duda la captura o destrucción de los transportes que allí se encontraban. En Antofagasta se supo en efecto esa misma noche que el **Huascar** y la **Unión** habían estado en la tarde en Mejillones. (3)

En las primeras horas del 19 y a más de veinte millas de tierra, frente a Antofagasta, los buques peruanos apresaron la fragata **Adelaida Rojas,** de propiedad chilena y cargada de carbón chileno (1,700 toneladas) bajo la bandera de Nicaragua y con destino a Antofagasta. Grau la mandó al Callao para ser juzgada.

El 20 en la madrugada frente a Chañaral, la **Unión** capturó el bergantín **E. Saucy Jack,** procedente de Taltal, cargado de cobre, también bajo bandera de Nicaragua y también para Antofagasta. Lo despachó asímismo al Callao. Tanto la carga como el buque eran chilenos.

En Chañaral, ese día, el **Huascar** destruyó las lanchas que había en el puerto, sin ser agredido por la plaza. La **Unión** había continuado viaje a Caldera y a la entrada de este puerto la encontró el **Huascar** a las 5 de la tarde. En Caldera los dos buques peruanos permanecieron tres horas al alcance de los fuertes que por su parte permanecieron mudos. (4) Aquí fueron trasbordados al vapor **Santa Rosa** los marineros chilenos, once en número, de los buques capturados. (5)

En Huasco, la mañana del 21, el **Huascar** destruyó todas las lanchas; y la **Unión** hizo lo mismo en Carrizal Bajo. El 22

(3) **Telegramas.**—"Antofagasta, julio 19, 1879.—Anoche a las 10 se avisó de Mejillones que a las tres i media de la tarde habían entrado el **Huascar** y otro buque peruano . . . Domingo Santa María." Ahumada Moreno, p. 431.

(4) Informe de Grau.—". . . De parte de tierra no se hizo el menor acto de provocación, llevando su benignidad hasta no enarbolar pabellón en el vigía, fuertes, faro, muelle, aduana y demás lugares oficiales donde es de uso ordinario, con especialidad en los techos." Informe de García y García, comandante de la **Unión.** Ahumada Moreno, p. 440-41.

(5) Informe de García y García.

volvieron a Chañaral, donde hicieron otra presa, la barca **Adriana Lucía**, cargada de cobre, con bandera de Nicaragua. El **Huascar** la sacó de aquí a remolque y por las mismas razones que las anteriores capturas la remitió como a éstas al Callao. La **Unión** entretanto iba a Pan de Azúcar y destruía las lanchas que allí había. (6) En la noche, como a las 8, Grau supo por el vapor **Chala**, de la compañía inglesa, el cual había salido de Antofagasta para Caldera el día anterior, que en aquel puerto se encontraba el transporte chileno **Itata**, que había llegado de Valparaíso con algunos jefes militares y el Ministro Santa María. (7)

En la mañana del 23, se hallaba la **Unión** a veinte o veinticuatro millas de Antofagasta, frente al Morro de Jara, punto convenido con Grau en la tarde del día anterior para la reunión de los buques peruanos, cuyo plan era entrar

(6) "Aquí como en Carrizal no se veía una sola bandera chilena." **Ibid.** —"De esta suerte, durante tres días de... escursión, los peruanos visitaron cinco puertos de Chile, destruyeron por completo su movilidad e hicieron tres presas que valían más de cien mil pesos." Vicuña Mackenna, o. c., p. 197.

(7) Santa María, Ministro de Relaciones Exteriores y favorito del Presidente Pinto, había estado en Antofagasta en junio en una visita de observación e investigación. Ahora volvía con plenos poderes para obrar en todas las cuestiones de la guerra con toda la autoridad del Poder Ejecutivo. Se había embarcado en Valparaíso en el **Itata** el 15 de julio y había llegado a Antofagasta el 17 por la tarde. La primera consecuencia de su arribo con esta representación, fué la renuncia instantánea e irrevocable del Jefe del Ejército, General Justo Arteaga, quien al día siguiente se embarcó para Valparaíso. "Hallábase profundamente preocupado el Campamento con estas ocurrencias... discutiendo cada cual bajo su tienda o en corrillos su significado... cuando a las 10 i media de la noche llegó jadeante... un espreso despachado desde Mejillones a las 4 de la tarde i que a revienta cincha había tardado seis horas en galopar por las muertas arenas del desierto... era portador de las más alarmantes noticias. El **Huascar** acompañado de la **Unión**... hacían su aparición en ese momento en aquel... divisadero de nuestro ejército. La situación no podía ser más apurada... el puerto se hallaba invadido de transportes indefensos... Hallábase el ejército apiñado en sus cuarteles, como el 26 de mayo, día bochornoso para nuestras armas. Las máquinas de agua... sirviendo de blanco con sus encumbrados aparatos... La ansiedad era indecible, i en aquella noche fatal, la "noche triste" de Antofagasta, pocos fueron los que disfrutaron del... abrigo de sus lechos..." Vicuña Mackenna, o. c., V. 2, p. 171-72.—El Corresponsal del **Mercurio** refiere que en previsión de que los buques peruanos entraran de noche y bombardearan al puerto, la autoridad ordenó que se apagaran todas las luces de la población, que los habitantes huyeran a los cerros llevando "sus líos de ropa i los útiles necesarios para pasar una noche al raso"; que las calles parecían un cementerio y se esperaba por instantes "el ruido atronador de los cañones." Y agregaba: "En todos los rostros está pintado el azoramiento i la cólera. ¿Qué es de nuestra escuadra? Se preguntan todos."

juntos a la bahía de Antofagasta esa mañana, cuando se avistó hacia el Noroeste un vapor que se dirigía a este puerto. García y García procedió a reconocerlo e izó su bandera cuando estuvo próximo. El otro buque respondió con un disparo de cañón y la **Unión** emprendió su persecución. Eran como las 7 de la mañana. Una hora antes, Grau, que navegaba hacia el punto convenido de reunión, había divisado hacia el Norte, encontrándose a pocas millas al Sur de Antofagasta, dos humos, y suponiendo que era la corbeta **Unión** perseguida por un buque enemigo, o un transporte enemigo perseguido por la corbeta, gobernó hacia los dos humos a toda máquina. Una hora después pudo ver que la **Unión** daba caza a un transporte. El **Huascar** gobernó entonces a cortar a éste la retirada. El transporte perseguido puso proa al Norte y luego al Noroeste, y emprendió la fuga con su mayor andar. La **Unión** comenzó a hacerle fuego con sus cuatro cañones de proa a babor. A las 8 la distancia entre los dos buques, que al principio era de 4,500 metros, se había reducido a mil metros. Para no perder velocidad, la **Unión** hacía fuego ahora con el cañón de desembarco colocado sobre el castillo de proa, enderezando sus tiros a la popa del transporte. A las 9 el rumbo era al Suroeste y la distancia era cien metros menor. A las 10 la distancia era de 600 metros. A esta esta misma hora el **Huascar** había llegado a tiro de cañón del transporte perseguido y rompió sobre él sus fuegos con un tiro de cañón de a 300, que fué decisivo. El transporte se detuvo entonces e izó bandera blanca. Estaba rendido. Era el **Rimac**, que había salido de Valparaíso para Antofagasta el 20 a medio día, con el escuadrón de Carabineros de Yungay, fuerte de 240 plazas, 215 caballos, gran cantidad de carbón, armamentos, municiones, provisiones etc. (8) Grau

(8) "Casi desde el principio de la fuga, la **Unión** nos hizo descargas de artillería. Los disparos pasaron de cuarenta . . . todos ellos en mui buena dirección. Veníamos ya tan cerca que las balas pasaban por delante de la proa i algunas cayeron en el buque, causando algunos daños i sacando de combate cinco soldados del escuadrón de Carabineros de Yungai, de los que uno murió i cuatro quedaron heridos." Relación del capitán del **Rimac**, P. Lantrup. Ahumada Moreno, p. 436-37.—El comandante militar del **Rimac**, Ignacio Luis Gana, dice en su informe que las bajas del escuadrón fueron siete, un muerto y seis heridos.

tomó posesión de la presa y los tres buques en convoy se dirigieron a Arica, donde anclaron el 25 de julio. (9) El transporte capturado no enarbolaba bandera alguna, y la bandera chilena que había a su bordo fué tomada de la driza de popa por los oficiales peruanos que asumieron posesión del buque rendido y presentada al Presidente del Perú en Arica por el Comandante de la **Unión** a nombre de los jefes y oficiales de la corbeta. (10)

II

Sin el bombardeo de Iquique el **Rimac** no habría sido capturado, pues la partida del **Huascar** y la **Unión** para el Sur en la madrugada del 17 de julio, inmediatamente después de recibida por el General Prado en Arica la noticia del bombardeo de Iquique, fué la consecuencia de aquel crimen que debían vengar los dos buques peruanos, no cometiendo ellos el mismo crimen en las poblaciones indefensas de Chile, ni siquiera en las de los puertos fortificados (11), sino haciendo la guerra civilizada, como se ha visto que la hicieron desde el principio hasta el fin de esta jornada los buques peruanos.

La captura del **Rimac** estuvo a punto de producir en Chile una revolución. El descontento por la dirección de la guerra estalló en tumultos y manifestaciones públicas, con las cuales simpatizaban los soldados de la guardia presidencial. Se pedía a gritos la renuncia del Presidente Pinto. El General Urrutia, Ministro de la Guerra, apedreado a las puertas del Senado, renunció. Hubo crisis ministerial. Altamirano, Comandante General de Marina, acusado de responsabilidad en el desastre, renunció también, pues se consideraba destituido por la opinión de todos, según él mismo escribía. El

(9) "El **Rimac**, con el más lucido cuerpo del ejército i con valioso cargamento de caballos i pertrechos, un millón de pesos en conjunto . . ." Vicuña Mackenna, o. c., V. 2, p. 177.

(10) Aurelio García y García, Comandante de la **Unión**, al Director de la Guerra. Arica, julio 25, 1879.

(11) ". . . el **Huascar** . . . entróse hasta el medio de la bahía con su consorte (la **Unión**), ambos en son de combate . . . era evidente, sin embargo, que no se proponían devolver a la casi indefensa población de Caldera los cañonazos nocturnos que en hora infausta disparara a Iquique nuestra escuadra, cuatro días hacía." Vicuña Mackenna, o. c., V. 2, p. 192.

Intendente General del Ejército y Armada, Echaurren Huidrobo, renunció también. Se tuvo la persuación de que la estabilidad del Gobierno y de la paz dependían del azar de la guerra y que la derrota sumiría al país en la anarquía. El Presidente Pinto escribía a Sotomayor: "... las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del **Rimac** me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra." (12)

Era lo más curioso, sin embargo, que el verdadero responsable de la captura del **Rimac**, Santa María, porque fué él quien desde Antofagasta dió la órden de que este buque partiera, a sabiendas de la presencia de los buques peruanos en los puertos del Sur, fué el designado para organizar el nuevo Ministerio, que presidió luego como Ministro del Interior.

Con el **Rimac** había partido otro transporte, el **Paquete de Maule**, también con fuerzas; pero éste llegó a su destino el 23 sin incidente alguno y sin la menor sospecha de lo que había acontecido a su compañero. (13) Se habían separado la noche del 20, navegando próximo a la costa el **Paquete de Maule** e internándose el **Rimac** mar afuera treinta millas, y ya no volvieron a saber más el uno del otro. (14) En Antofagasta había dos transportes, el **Lamar** y el **Itata**, cuando el **Huascar** y la **Unión** zarparon de Arica a las 3 de la mañana del 17. (15) A no ser por la imprevista circunstancia que obligó a los dos buques peruanos a entrar a Mejillones en la tarde del 18, su acción en Antofagasta habría sido contra estos dos transportes, a los que habrían sorprendido en la rada en la noche del 18, o la mañana del 19. Esto habría impedido, sin embargo, la captura del **Rimac** y habría puesto probable-

(12) Véase Bulnes, p. 397, y sig.

(13) **Telegramas.**—"Al Presidente de la República. Antofagasta, julio 23 de 1879 ... Llegó **Paquete de Maule.** Ha navegado a cuatro millas de la costa i no ha encontrado ningún buque. Supone que al **Rimac** le ha sucedido alguna desgracia con motivo del cambio de maquinista. Los buques peruanos estuvieron cerca de este puerto esta mañana. D. Santa María." Ahumada Moreno, p. 434.

(14) Vicuña Mackenna, o. c., V. 2, p. 202.

(15) "Cuando Grau se puso en viaje estaban fondeados en Antofagasta el **Lamar** i el **Itata.**" Bulnes, p. 384.

mente en peligro a los dos buques peruanos, pues el **Cochrane**

había salido de Iquique para Antofagasta en la noche del 16 y lo que salvó a los dos buques peruanos de encontrarse con el blindado chileno fué precisamente el cambio de rumbo y de plan efectuado en Mejillones. Aun cuando no hubiera ocurrido un encuentro dentro o fuera de Antofagasta, el ataque a los dos transportes allí anclados habría ocasionado la inmediata partida del **Cochrane** en protección del **Rimac** y el **Paquete,** y la captura del **Rimac,** que era la operación más importante, se habría frustrado. En el terror que produjo en Antofagasta la noticia de la presencia del **Huascar** y la **Unión** en Mejillones, Santa María, entre otras medidas de protección tomadas en la creencia de que los buques peruanos iban a bombardear a Antofagasta, despachó en el acto al **Itata** con Patricio Lynch que se había embarcado con él en Valparaíso y formaba parte de su séquito, "a llevar aviso a la escuadra i a pedirle de urgencia socorro." (16) De modo que si los buques peruanos, a pesar de haber sido descubiertos, hubieran entrado a Antofagasta después de Mejillones, no habrían encontrado allí al **Itata,** que salió con rumbo a Iquique a media noche, amaneció en el puerto del salitre el 20 y ancló de nuevo el 21 en Antofagasta con la "grata i tranquilizadora nueva" del despacho del **Cochrane** para Antofagasta, (17) que no era "nueva" ya, pues el blindado había hecho su entrada en la mañana del 19, es decir, cuando el **Huascar** y la **Unión** apresaban frente a Antofagasta la fragata **Adelaida Rojas.**

El incidente de la cañonera francesa en Mejillones fué sin duda beneficioso para los buques peruanos y contribuyó decisivamente a la captura del **Rimac,** que sin él no se habría verificado. (18)

El **Rimac** y el **Paquete de Maule** debieron haber salido de Valparaíso el 18. El aviso de que los buques peruanos habían

(16) Vicuña Mackenna, o. c., V. 2, p. 174.
(17) **Ibid.**
(18) Vicuña Mackenna (o. c., V. 2, p. 188) celebra sin embargo el incidente del **Hugon** como hijo de la fortuna de Chile, y Paz Soldan (p. 207) lo deplora como causante de que la escursión de los buques peruanos no hubiera tenido "un éxito más brillante." Bulnes (p. 384) habla de él también como favorable a Chile, pues de otro modo, dice, el **Lamar** y el **Itata** y la máquina del agua "habrían corrido serios peligros."

sido vistos en Mejillones, los detuvo en Valparaíso. (19) Partieron el 20, sin embargo, por una órden de Santa María el 19. Santa María contaba con que el **Cochrane**, al mando de Simpson, estaría el 22 en Antofagasta de regreso de Tocopilla, pues había tomado sus disposiciones para este fin. Las circunstancias burlaron, empero, sus cálculos, demasiado confiadamente hechos; y cuando los dos transportes llegaron al lugar del peligro—la entrada de Antofagasta—el **Cochrane**, falto de carbón, entraba a Caldera, remolcado por el **Itata**, (20) que había salido de Antofagasta en su busca con instrucciones de Santa María de que apresurara su andar para que estuviera en Antofagasta cuanto antes. Todavía es un misterio por qué el **Cochrane**, en desempeño de una comisión tan importante, no pudiera llegar a su destino por falta de carbón, procediendo de un punto tan próximo a Antofagasta como Tocopilla, a donde había ido precisamente a llevar carbón. (21)

Era una imprudencia injustificable de parte de Santa María exponer los transportes a las contingencias de la protección del **Cochrane**, que podía muy bien no estar, como no estuvo, en el lugar señalado, a la hora precisa, aunque Santa María podía preverlo todo menos que el **Cochrane** se quedara en el camino por razón del carbón. Además, con el **Cochrane** en Antofagasta, los buques peruanos en las costas de Chile y los transportes en viaje, la operación más indicada, o más propiamente la única operación indicada, no sólo en relación con los transportes sino como mera operación de guerra, no era, por supuesto, el envío del **Cochrane** con carbón a Tocopilla, por muy grande y urgente que fuera allí la necesidad de carbón, sino la búsqueda del **Huascar** y la **Unión** para batirlos y destruirlos. Los buques paralizados en el bloqueo de Iquique

(19) Bulnes, p. 385.

(20) **Ibid.**—Vicuña Mackenna, o. c., V. 2, p. 213.

(21) Bulnes, que es el historiador chileno que ha escrito más recientemente (1912-1919), simplemente dice: "Así las cosas el carbón del **Cochrane** se agotó", una cosa inexplicable e increíble. Cita una narración no publicada de Lynch, a cuyo mando iba el **Itata**, en la cual se funda para decir que "el carbón del **Cochrane** se agotó", pero Lynch simplemente menciona el hecho sin explicarlo. Contra la aseveración de Lynch existen sin embargo las de Sotomayor y Santa María, que atribuyen, según Bulnes (p. 391-92) el percance del **Cochrane** a la mala calidad del carbón que había recibido el blindado en Antofagasta, lo cual es más verosímil.

debieron ser al propio tiempo movilizados por él con este fin, formando una combinación de toda la escuadra para una acción decisiva contra los dos buques más importantes del Perú, en la oportunidad de su atrevida expedición a los puertos del Sur.

Creen los historiadores chilenos que la extraña suma de circunstancias diversas que de un modo u otro concurrieron a hacer posible la captura del **Rimac**—la órden de partida de los transportes, a todas luces incomprensible; el envío del **Cochrane** a Tocopilla, asímismo incomprensible; la rara lentitud de los movimientos de este buque; la tragedia algo cómica del carbón; sin incluir el mensaje de Santa María con el **Lamar** diciendo a Simpson y a Lynch que era ya innecesario el viaje a Antofagasta pues tenía aviso de que los transportes habían regresado a Valparaíso, lo cual era un error de interpretación, pues el aviso se refería a otros transportes por los que también había inquietud, y decimos sin incluir este mensaje porque aun sin él el **Cochrane** no habría llegado nunca a Antofagasta; creen, repetimos, los historiadores chilenos que esta singular reunión de extraordinarias circunstancias no habría tenido consecuencia alguna en la suerte del **Rimac** si su capitán Pedro Lantrup no hubiera decidido esperar la mañana del 23 para entrar a Antofagasta, habiendo podido entrar la noche del 22, cuando los buques peruanos estaban todavía muy lejos de aquel puerto. Para no entrar el 22, el capitán Lantrup disminuyó el andar de su nave y explicó su decisión por sus instrucciones, por las dificultades del fondeadero y porque la costumbre era que los transportes pasaran las noches fuera de la bahía. (22) Es de dudarse, empero, que la entrada del **Rimac** el 22 lo hubiera salvado de la captura. La fuerza no habría podido desembarcar esa noche. La lentitud y la negligencia eran habituales en estas faenas de desembarco en Antofagasta, y esa noche se habrían dado menos prisa que nunca porque confiaban en la llegada por momentos del **Cochrane.** Los buques peruanos habrían descubierto el transporte en la bahía en la mañana del 23, y lo habrían apresado

(22) Véase en Bulnes, p. 394, el informe oficial del Comandante del escuadrón de carabineros, Manuel Bulnes.

allí dentro como lo apresaron fuera, sin que los fuertes de tierra hubieran podido defenderlo ante la posibilidad de su hundimiento con el escuadrón por los buques peruanos. Sólo que la captura se habría efectuado entonces en circunstancias más penosas y humillantes para Chile.

CAPITULO DIECINUEVE

NUEVAS OPERACIONES DE LOS BUQUES PERUANOS EN EL SUR

El Gobierno de Chile mantenía, como se ve, las comunicaciones con Antofagasta a todo riesgo y peligro. Cada transporte con fuerzas, con armamentos, con provisiones, era una aventura.

Que sólo el **Rimac** hubiera sido hasta entonces apresado, es una sorpresa, pues cada buque que salía de Valparaíso entregado a su propia suerte, desafiaba la probabilidad de la captura, que era grande y constante, dada la actividad de los buques peruanos. Los historiadores chilenos censuran al Gobierno por este tráfico de los transportes entre Valparaíso y Antofagasta sin protección alguna. (1) Pero éste era un hecho inevitable, una imposición de las circunstancias, en suma, una de las consecuencias del bloqueo de Iquique y de la disposición del Contraalmirante de estacionar uno de los blindados en Antofagasta. El Gobierno de Chile no tenía buques de guerra para proteger a los transportes, porque cuantos tenía estaban clavados e inutilizados en el Norte; y así la alternativa era la incomunicación con Antofagasta o el albur de la comunicación a la voluntad de Dios. En el caso particular del **Rimac** y el **Paquete de Maule**, es incontestable que la conducta del Gobierno no tiene excusa en absoluto, pues no había ni urgencia ni necesidad alguna de translación de fuerzas militares a Antofagasta, siendo como era más incierta que

(1) "... Todos los refuerzos enviados al ejército de Antofagasta habían zarpado del mismo modo, i quiso la casualidad que el escuadrón de Carabineros del **Yungai** fuese la víctima destinada a poner de manifiesto el peligro que envolvía esa confianza... La toma del **Rimac** fué la crísis de un sistema; una advertencia al optimismo que daba por sentado que lo que se había hecho así se podía seguir haciendo lo mismo..." Bulnes, p. 399-400.

nunca la fecha de la invasión, (2) y siendo por tanto evidente que los nuevos contingentes que se enviaran no irían sino a enervarse y desmoralizarse, como el ejército todo de Antofagasta, en el estancamiento y la inercia de una espera indefinida en el desierto.

La captura del **Rimac** no se supo en Santiago hasta el 30 de julio por la noche. Un vapor alemán, el **Theben,** llevó a Valparaíso la noticia de que el transporte chileno, del que todo se ignoraba en absoluto desde su partida el 20, había llegado a Arica en la mañana del 25. Al día siguiente, el 31 de julio, hubo un choque en las calles de Santiago entre la tropa de policía y el pueblo. (3)

La escuadra chilena seguía entretanto prisionera en las aguas de Iquique y el Contraalmirante tan orgulloso y enamorado como siempre de su obra maestra el bloqueo. "Tengo completamente dominado todo el litoral comprendido desde Arica hasta el Loa" (4), escribía, a pesar de que las actividades de los buques peruanos lo desmentían y lo ponían en ridículo todos los días. (5) La comunicación entre el Callao y Arica y Pisagua era libre y segura, como lo acababan de demostrar la **Pilcomayo** y el **Oroya,** y como lo habían demostrado y continuaban demostrándolo el **Huascar** y la **Unión.** El Director de la Guerra en Arica enviaba a menudo por este medio

(2) "Lo que quedaba por averiguarse... era la prisa singular de aquella medida (la salida de los dos transportes con fuerzas) cuando no había ni el menor indicio de una próxima expedición sobre el enemigo." Vicuña, o. c., V. II, p. 184.

(3) "Ocurrió... en la noche de ese día una grave asonada... Al dirijirse a la sesión del Senado en la tarde del 31, algunos de los ministros fueron seguidos por gruesa y tumultosa poblada (unos mil hombres) que desde temprano había estado estacionada en la Moneda, i aunque se detuvo largo rato en el pórtico del Senado profiriendo hirientes denuestos contra el gobierno, acallóse y dispersóse por sí sola. Al caer la noche algunos grupos comenzaron de nuevo a reunirse al pie de la estatua de O'Higgins... Pero habiendo tenido alguien la poca feliz inspiración de mandar tropa de policía a dispersarlos, trabóse una encarnizada riña a piedra i sable, oyéndose también algunos disparos de revólver. Resultaron de esto unos cuantos heridos..." **Ibid,** p. 244-45.

(4) Bulnes, p. 397.

(5) "Pero la invasión de nuestras propias costas i el peligro cuotidiano de nuestros más vitales centros de industria, peligro que había llegado, ¡Oh mengua! hasta apagar las luces de nuestros faros en la plaza fuerte de Valparaíso, encontró al fin un eco en el Senado." Vicuña, V. II, p. 238.

refuerzos y recursos al ejército de Tarapacá; (6) y el mismo bloqueo del puerto de Iquique no estaba a salvo de las osadías de los buques peruanos, pues hemos visto al **Huascar** burlar el bloqueo, desembarcar dos de sus oficiales en el puerto para tomar noticias, combatir con la **Magallanes** a la vista de Iquique y estar muy cerca de hundir al transporte **Matías Cusiño.** (7) La sola manifestación efectiva del dominio del litoral peruano por la escuadra chilena, eran los bombardeos de los puertos indefensos. El 23 de julio, el **Cochrane** y la **Magallanes** cañonearon una vez más a Pisagua. Antes, el 3 de julio, el **Blanco** y la **Chacabuco** habían bombardeado a Pabellón de Pica, destruyendo cuanto había en la isla. (8) De vuelta al Norte, encontraron y persiguieron, como hemos visto, estos buques, a la **Pilcomayo,** que regresaba de su osada y afortunada comisión a Tocopilla.

II

Había para Chile y el Perú otras comunicaciones no menos importantes, para Chile con el Estrecho, para el Perú con Panamá; pues era por estas vías por donde los dos países en guerra recibirían de los Estados Unidos y de Europa los armamentos que necesitaban para sostener la lucha. Chile estaba preparado, como hemos visto, para la agresión contra el Perú cuando declaró la guerra; pero el Perú no lo estaba, ni en tierra ni en el mar, y por esta razón la comunicación con

(6) "El **Oroya,** después de haber partido compañía con la **Pilcomayo** a la salida de Pisagua el 4 de julio, se había dirigido impunemente i por la décima vez de Arica a Mollendo el día 7 de julio i conducido de regreso el batallón Victoria, compuesto de 750 puneños... En seguida i mientras ese veloz transporte de ruedas se dirigía al Callao... en demanda de nuevos recursos, entraba el **Chalaco** a Arica repleto de armas el día 10, i poco más tarde la **Unión.**" **Ibid,** p. 138-139. "De manera que con una escuadra mucho más poderosa que la del enemigo, éste introduce hombres, víveres i municiones por Pisagua i hasta esporta salitres (el vapor pasado condujo al Sur 300 quintales de iodo), i lo que es más, sus buques se presentan en nuestros puertos a la hora que se les antoja i nos hacen el daño que pueden." Carta de un oficial de artillería, escrita en Antofagasta el 12 de julio, 1879.—**Ibid.,** p. 136 y sig.

(7) Un oficial del **Cochrane** escribía: "¿Qué habrían dicho en Santiago i en toda la República si el **Huascar,** en lugar de advertir i disparar sus cañones sobre el **Matías,** llega i de un espolonazo lo sepulta para siempre?" Vicuña, V. II, p. 135-36.

(8) Paz Soldan, p. 192-193.

Panamá era para él más vital en los primeros meses que para Chile la comunicación con el Estrecho. Pero así como Chile fué impotente, a pesar de su escuadra y su superioridad material, para impedir o siquiera amenazar las comunicaciones costaneras del Perú, lo fué también para impedir que el Perú se armara obstruyendo sus comunicaciones con Panamá. El Perú, sin embargo, no obstante su inferioridad en el mar, invadió el área marítima de las comunicaciones chilenas para importar armamentos del extranjero, y sus buques fueron, como luego veremos, hasta el Estrecho, en un heróico y admirable esfuerzo por capturar un cargamento de armas. El Perú obligó así a Chile a dedicar a la custodia de los vapores con pertrechos, naves de guerra que de otro modo habrían permanecido en el teatro de operaciones de la campaña (9); mientras por su lado sus comunicaciones con Panamá eran seguras, porque así como Chile, por el error de Iquique y de Antofagasta, no tenía buques para la protección de sus comunicaciones con este puerto, no los tenía tampoco para la vigilancia de las aguas al Norte del Perú (10). Las naves de guerra que Chile despachó al Estrecho para la seguridad de los armamentos, eran transportes armados, nunca, por supuesto, los buques del bloqueo y de Antofagasta; y sólo una vez envió un verdadero buque de guerra, la **O'Higgins**, en convoy con el transporte **Amazonas**, en el temor de que la **Unión**, del Perú, que había salido como hemos visto para el Sur y se sospechaba que iba para el Estrecho, capturara al vapor **Genovese**, que se esperaba en Punta Arenas, con un considerable armamento a principios de agosto. (11) En previsión

(9) "... fué necesario enviar buques de guerra a escoltarlos (a los vapores que venían con armas) desde su entrada al Pacífico, en un momento en que hacían gran falta, o porque atrasaban su reparación o porque dificultaban el envío de transportes a Antofagasta i a Iquique, que también necesitaban protección." Bulnes, p. 402.

(10) "Los transportes peruanos hicieron una campaña útil i gloriosa yendo i viniendo entre Panamá y el Callao ... El sector naval situado entre el Callao i Panamá era recorrido tranquila e impunemente por los transportes peruanos ... mientras la débil flota de guerra del enemigo amenazaba por doquier la retaguardia de nuestra línea naval i alarmaba las poblaciones costaneras desde Tocopilla hasta Valparaíso, sus trnsportes iban y venían por los mares del Norte conduciendo elementos militares." **Ibid.**, p. 408-09.

(11) "Esto determinó la salida para el Estrecho de la **O'Higgins** y el **Amazonas** yendo de jefe del convoi el Capitán Montt, con encargo de que si el

de la posible captura del **Genovese** por la **Unión**, y con el propósito de recuperarlo, el Gobierno chileno dispuso que el **Blanco** y el **Itata** se apostaran a la entrada de Arica.

El Gobierno del Perú estaba en cuenta, por sus representantes en Europa, de las actividades de los representantes chilenos en la consecución de armamentos y recibía aviso de la salida de los vapores que conducían estos armamentos. El primer vapor de Europa con armas para Chile fué el **Gleneleg**, un vapor alemán. El Gobierno del Perú tuvo noticia de su salida con rumbo al Estrecho, y envió a la **Unión** a capturarlo en este punto. Para escoltarlo de Punta Arenas a Valparaíso, zarpó de este último puerto el 23 de julio el **Loa**, al mando de Condell. Para apresarlo en el Estrecho, la **Unión** zarpó de Arica el 31 de julio. (12) De Mejillones avisaron a Antofagasta el 3 de agosto la salida de la **Unión**. La corbeta peruana llegó al Estrecho el 13 (13) y el 16 a Punta Arenas. (14) El 31 de julio, es decir, el mismo día en que la **Unión** salía de Arica, el **Loa** fondeaba en Punta Arenas. Al día siguiente en la tarde llegó el **Gleneleg**. (15)

---

(12) "Es una circunstancia que hace honor a la marina peruana la prontitud con que cumplía las órdenes que recibía. No hacía 36 horas que García y García había vuelto a Arica después de la captura del **Rimac**, cuando zarpaba de nuevo para el largo crucero al Estrecho de Magallanes en pleno invierno, por mares peligrosos, habiendo antes rellenado sus carboneras i surtídose de víveres." **Ibid.**, p. 403.

(13) "Aparte de los accidentes naturales de una navegación de invierno que fué siempre tormentosa en la costa patagónica, nada extraordinario ocurrió en la travesía hasta el 13 de agosto, día en que bajo un duro temporal del N. avistamos los nevados de la costa Occidental del Estrecho de Magallanes, entrando en él a las 3 h. 30 p. m...." Informe de García y García. Al ancla, Arica, septiembre 14 de 1879.

(14) "Grande fué la alarma que nuestra presencia produjo en la población de Punta Arenas, cuyos habitantes, impresionados por las imposturas de algunos periódicos, huían despavoridos a los montes próximos, figurándose que íbamos a incendiar y a echar a saco la población. Tuve la satisfacción de tranquilizarlos, haciéndoles saber que las armas del Perú jamás se emplean contra poblaciones indefensas." **Ibid.**

(15) "Procedióse en el acto a tomar medidas de seguridad contra todo asalto, i después de haber embarcado el **Loa** los últimos cañones útiles que tenía la colonia (dos piezas de a 70), hízose al mar el 5 de agosto, llevando el transporte chileno la delantera de una milla a su consorte." Vicuña, V. II, p. 278.

---

vapor pasaba con felicidad por Punta Arenas se le recomendase entrar a Valparaíso al amanecer i con luces apagadas, pues ya se temía que los buques peruanos, que daban muestras de tanta actividad, tuvieran la audacia de aguardarlo a la entrada de nuestro principal puerto!" **Ibid.**, p. 405.

García y García surtió su buque en Punta Arenas de las provisiones que necesitaba para el viaje de regreso, pagó por ellas en dinero efectivo, y tomó de un pontón del Gobierno ciento dos toneladas de carbón, "aunque no de buena calidad." Enterado en Punta Arenas de la llegada y la partida del vapor que había sido el objeto de su expedición, el marino peruano zarpó de la colonia chilena del Estrecho el 18 de agosto, (16) el día justamente en que el **Gleneleg** llegaba a Valparaíso con el **Cochrane**, la **Covadonga** y el **Amazonas**, que habían ido a encontrarlo al golfo de Arauco. (17) El 20 la **Unión** entró al Pacífico. El 13 de septiembre ancló en Arica. La vuelta al Norte fué por extremo penosa y lenta, a la vela la mayor parte del viaje, incompleto el aparejo, combatida siempre la nave peruana por los vientos del Norte y Noroeste, en la parálisis de la calma por muchos días consecutivos, forzados a mantenerse sobre la costa enemiga, faltos de carbón en absoluto.

III

Un día después que la **Unión**, el 1°. de agosto, zarpó de Arica el **Huascar** para el Sur, esta vez con el objeto de buscar al **Cochrane**, que se creía en reparación en Caldera, y torpedearlo. (18) Según sus instrucciones, Grau debía abstenerse de dar combate al **Cochrane**, a no ser en retirada, pues en ningún caso debía exponer su buque. La máquina del **Rimac**,

(16) "... "recibiendo antes la visita del vice-cónsul de S. M. B. señor Reynolds quien a nombre de la población neutral venía a manifestarme el agradecimiento de que estaban poseídos por no haber sufrido nada en sus personas e intereses." Informe citado de García y García.

(17) "... ¡tanta era la inquietud con que era aguardado!" Vicuña, V. II, p. 281.—"Yo me digo que si cada transporte que viene de Europa nos da tanto que hacer para protegerlo no podemos hacer la guerra." Pinto a Sotomayor, agosto 11, 1879. Bulnes, p. 404.

(18) "Secretaría de Guerra de S. E. el Supremo Director de la Guerra. Arica, julio 31, 1879. Señor Comandante de Navío de la Primera División Naval.—Teniendo noticia S. E. el supremo director de la guerra de que el blindado enemigo **Cochrane**, se encuentra en Caldera componiéndose, ordena a V. S. que zarpe inmediatamente para dicho puerto acompañado del transporte **Rimac** y proceda a echar a pique aquel blindado, o cuando menos a causarle una avería si lo encontrase V. S. fondeado y con su máquina apagada o en cualquier estado en que juzgase V. S. poderlo acometer..."—Mariano Alvarez. Ahumada Moreno, V. I, p. 524.

que acompañaba al **Huascar**, se descompuso al tercer día de navegación y hubo que enviarlo al Callao. Por pasajeros del vapor alemán **Ibis**, que encontró en la mañana del día 4, Grau supo que el **Cochrane** se hallaba en Coquimbo. (19) Se detuvo no obstante a la entrada de Caldera, considerando vagas las noticias del **Ibis**, y mandó una embarcación a investigar. Supo así que no había en el puerto otro buque que el transporte **Lamar**, y el **Huascar** continuó su derrotero a Coquimbo "en alcance del blindado." Su propósito fué empero frustrado por la tempestad el día 5. Azotado por el viento y las olas, el **Huascar** luchaba en vano por avanzar al Sur. El agua se precipitaba a torrentes por todas partes del buque y lo inundaba. Las luces se apagaron. Los muebles se hicieron pedazos. Dos de las falúas de proa fueron arrancadas por el viento. El buque era un juguete en la furia del huracán. Una ola de veintidos pies pareció sumergirlo cuando el buque viraba para volver al Norte. Se temía que la máquina cesara de funcionar o que el timón se rompiera. De todos modos la máquina era impotente para hacer avanzar al buque contra la resistencia de las olas y del viento. En la tarde, el furor de la tempestad era aun mayor, y Grau tuvo que resignarse a la voluntad de los elementos y regresar al Norte. (20) Volvió entonces a Caldera, en busca del **Lamar.** En la noche del 6, a las 8, llegó a la embocadura del puerto e hizo reconocer el fondeadero, resultando que había un vapor y varias velas. Reconocido el vapor, se supo que era el **Valdivia**, de la compañía inglesa. Se supo asímismo que el **Lamar** estaba anclado muy cerca del muelle. Grau lo buscó, pero en la obscuridad de la noche no pudo dar con él. A las 11 de esta misma noche volvió a tomar su rumbo al Norte. El 7, a las dos de la tarde, entró al puerto de Taltal y notificó a la autoridad su intención de destruir las lanchas, lo que estaba haciendo en efecto cuando se presentaron a la entrada del puerto dos buques. Grau

(19) "Por los tripulantes del **Ibis** había sabido el comandante peruano que allí (en Valparaíso) se le esperaba en pavorosa noche con asustados ánimos i ¡oh dolor! con las luces de su faro, encendido durante medio siglo sin una sola intermitencia, por la primera vez apagadas . . ." Vicuña, V. II, p. 295.

(20) "Pero el mar, siempre parcial a Chile, atajaría esta vez la proa del insolente invasor." **Ibid.**

salió a reconocerlos a toda fuerza de máquina y pronto descubrió que uno de estos buques era el **Blanco Encalada.** El otro era el **Itata.** El oficial que Grau había enviado a tierra había tardado hora y media en regresar; y Grau, asociando este hecho con el de la aparición de los buques enemigos, concluyó que el uno explicaba el otro, de decir, que las autoridades chilenas habían detenido al oficial peruano para que los buques chilenos encontraran al **Huascar** en el puerto, (21) lo que era cierto. El **Huascar** evadió el encuentro, conforme a sus instrucciones, e hizo rumbo al Suroeste, seguido por los buques chilenos. Eran las tres y media o las cuatro de la tarde del 7. Ya en la noche Grau perdió de vista a sus perseguidores. A las 2 A. M. del día siguiente avistó otra vez dos buques, en uno de los cuales reconoció al compañero del blindado, el **Itata.** Grau cambió de rumbo y otra vez los perdió de vista. Volvió luego a navegar al Norte, se detuvo en Cobija y Tocopilla y fondeó en Iquique en la tarde del mismo día 8. Dos días después fondeó en Arica. (22)

Williams había sabido en Antofagasta, por aviso del Jefe del Ejército, la presencia del **Huascar** en Caldera, y en el acto partió con el **Itata** para el Sur, ordenando al transporte que navegara a vanguardia, a una distancia conveniente, para conocer por este medio la presencia del **Huascar** antes de que éste sospechara la presencia del **Blanco.** El 7 a las 4 p. m. el transporte señaló al blindado "vapor al Sur" y Williams reconoció que era el **Huascar,** que como hemos visto había entrado a las 2 p. m. al puerto. El blindado reconoció al monitor en el momento en que éste se dirigía a toda máquina a reconocer al **Itata.** "Desde ese momento comenzamos a perseguirlo", dice Williams en su informe, (23) "navegando por la cuerda del arco que él describía, acortando por este medio la distancia que nos separaba; pero habiéndolo notado, alteró nuevamente

(21) En Taltal sabían por telegrama de Caldera que el **Blanco** había salido de Antofagasta a la una de la madrugada del día anterior, según lo dice el Corresponsal del **Mercurio** en Taltal en una correspondencia fechada el 8 de agosto. Véase Ahumada Moreno, V. 1, p. 456.

(22) Informe citado de Grau.

(23) J. Williams Rebolledo al Jeneral en Jefe del Ejército de Operaciones del Norte. A bordo del **Blanco Encalada,** Antofagasta, agosto 8, 1879.

su rumbo al Sur, i desde entonces, a causa de su mayor andar (siendo el del **Blanco** de 10.5 millas constantes), comenzó a alejársenos hasta aparecer al anochecer como un punto en el horizonte . . . a las ocho habiéndose ya perdido de vista, e ignorando el rumbo que siguiera, suspendí la caza haciendo rumbo al Norte, con la esperanza de volverlo a avistar . . ."

Williams fondeó en Antofagasta el 8 de agosto.

Cuando el **Huascar** y el **Rimac** salían de Arica para la expedición al Sur que hemos narrado, un convoy compuesto del monitor **Manco Capac** y los transportes **Talismán**, que lo remolcaba, y **Oroya**, salía del Callao para Arica, adonde llegó el 7 de agosto, después de un viaje tan feliz cual si reinara la más profunda paz en aquel trecho del mar Pacífico. La llegada del **Manco Capac**, que era una fortaleza flotante, completaba el plan de fortificaciones y defensas de la plaza de Arica. (24)

CAPITULO VEINTE

LOS ARMAMENTOS Y LA NEUTRALIDAD DEL ISTMO DE PANAMA

La Legación del Perú en París, a cargo del señor Goyeneche, Ministro Plenipotenciario; el señor Canevaro, Vicepresidente de la República, a la sazón en Europa; y la casa comercial de Grace y Cía. de Nueva York, fueron las agencias de que se sirvió el Perú en la empresa de adquisición de armamentos en Europa y los Estados Unidos para la guerra con Chile en 1879.

El Gobierno del Perú obtuvo también armas y municiones en Costa Rica y en Honduras, suministradas por los respectivos Gobiernos de estas naciones. El chileno Bulnes dice: "Costa Rica se entendió con el Perú y violando la neutralidad le proporcionó 5,500 rifles con sus municiones." (1)

(24) "En cuanto al viaje de éste (el **Manco Capac**), su presencia en la rada de Arica modificaba sustancialmente la condición de la plaza. Hai que reconocer que este conjunto de disposiciones revela destreza i audacia." Bulnes, p. 412.—"La actividad marítima de los peruanos durante los seis primeros meses de la guerra, habría sido para Chile una lección útil si no hubiera sido una imponderable vergüenza." Vicuña, V. II, p. 309.

(1) V. 1, p. 408.

La opinión pública en los países latinoamericanos condenaba la agresión de Chile contra el Perú y Bolivia. Gobiernos y pueblos en todo el continente entendían perfectamente el sentido de esta guerra y sabían que era una guerra de conquista. El sentimiento público en todos los países americanos anhelaba por esto el triunfo del Perú y de Bolivia, los países agredidos, forzados a la guerra por Chile, que los había señalado a la desmembración. Esta simpatía universal en la América por la causa del Perú y de Bolivia inclinaba a los gobiernos y a los pueblos americanos al olvido de los preceptos de la neutralidad en la lucha armada entre los tres países. En realidad los gobiernos y los pueblos de América no podían ni debían ser neutrales, y si lo fueron, lo fueron sin duda por ignorancia de su deber y de su interés, o por debilidad, o por torpeza, pues la agresión de Chile contra el Perú y Bolivia era un siniestro ataque contra la paz, la fraternidad y la solidaridad de las naciones americanas, contra los principios fundamentales de sus instituciones políticas, y contra su propia existencia nacional. Era la negación de todo lo que ocnstituía la historia y la vida de las naciones americanas. La guerra de Chile contra el Perú y Bolivia era una regresión a la barbarie, un atentado contra la civilización. El sentimiento público y esta inteligencia de la índole y la significación de la guerra, influyeron sin duda en el Gobierno de Costa Rica, y en el de Guatemala y de Honduras, para auxiliar con armas al Perú. De este modo contribuían a combatir el designio de introducir en la América la abominable política de las guerras de conquista. De este modo prestaban un servicio a la paz y el porvenir del Continente. De este modo expresaban su protesta y su actitud. Si las naciones americanas se hubieran puesto de acuerdo y hubieran intervenido en esta guerra para imponer la paz, habrían prestado el más eminente servicio a la causa de la moral, del derecho y de la civilización en América.

El Gobierno de Costa Rica, entonces presidido por el General Tomás Guardia, tuvo, además, razones de gratitud nacional para adoptar esta línea de conducta. De estas razones se hace mención en primer término en el protocolo que ambos gobiernos firmaron en San José de Costa Rica el 27 de julio

de 1879, representados, el de Costa Rica, por don Salvador Lara, Secretario de Estado en los Despachos de Hacienda y Comercio y Plenipotenciario **ad hoc**; y el del Perú, por don Tomás Lama, Ministro Residente. El Gobierno de Costa Rica debía al del Perú cien mil pesos con intereses desde la época de la invasión de William Walker en 1856. El objeto del Protocolo era el arreglo de esta deuda. "El Gobierno de Costa Rica", dice el Protocolo, "que jamás olvidará aquel oportuno servicio, sobre el cual más bien ha guardado silencio el Gobierno del Perú, hoy que esa república se halla comprometida en una guerra con la de Chile, a más de la expresión de sus sentimientos fraternales, con motivo de este acontecimiento desea reintegrar al Perú la precitada suma." Siguen las condiciones del pago de la deuda en sumas y plazos determinados, con los intereses de trece años y dos meses contados hasta el 30 de julio de 1879 y calculada en un total de $159,250.

Este procedimiento del protocolo y el pago de la deuda e dinero era sin embargo ficticio y había sido ideado con el propósito de llenar el expediente, según lo explica a su Gobierno el Ministro Lama, en una nota fechada el 11 de agosto del mismo año, en la que dice: "Supongo que habrá comprendido V. S. perfectamente que el arreglo de la deuda de Costa Rica en los términos que aparecen del documento que en copia tuve la honra de remitir a V. S. . . . no es la expresión de la verdad y no ha tenido más objeto que salvar las apariencias, a fin de que ni el país, donde este Gobierno tiene numerosos enemigos, ni fuera de él, aparezca Costa Rica suministrando al Perú elementos de guerra, ni aun en pago de su deuda; no tanto por consideraciones a Chile, sino por el temor de que los otros Estados, con los que tiene interrumpidas sus relaciones, saquen partido de este hecho para dañarlo."

La verdadera negociación con el Gobierno de Costa Rica, versaba sobre el suministro de armas al Perú y había sido ajustada desde el mes de junio. Consistía en lo siguiente: "Costa Rica, o más bien el General Guardia, proporciona al representante del Perú, 5,500 rifles de Remington, modelo español, calibre 43, bayoneta triangular, al precio de 19 pesos (oro

americano) cada uno, y 1,159,000 cápsulas del correspondiente calibre, al precio de 35 pesos cada millar. De estos entrega, o mejor dicho, pone a disposición en Punta Arenas, 1,000 rifles iguales a la muestra que remití a ese Ministerio . . . y más de 200,000 cápsulas. Los restantes 4,500 rifles y 959,000 tiros serán entregados en Panamá, en la primera quincena de agosto próximo, a la persona o agente que yo designe, habiendo marchado a Nueva York con el objeto de activar la . . . remisión de este armamento . . . mi agente o comisionado especial, el que partió de San José el 25 del pasado." (Nota del Ministro Lama.)

En esta nota el Ministro Lama agregaba: "En resumen debo decir a V. S. que los pagarés a que se refiere el arreglo de que dí cuenta en mi oficio del 28 de julio, no han tenido otro destino que figurar en las oficinas del Estado como cancelación de la deuda; pues fueron devueltos inmediatamente con el endorso en blanco, de modo que la única suma en efectivo recibida por mí es la de 6,757 pesos 75 centavos, moneda de Costa Rica, que, con el descuento de 9 por ciento que cubre en cambio de la moneda fuerte, equivale a 6,000 soles, que servirán para cubrir los gastos que ocasione la traslación a Panamá del armamento de Punta Arenas . . ." (2)

Más tarde, en agosto de 1880, cuando el curso de la guerra estaba ya francamente decidido contra el Perú, el Gobierno de Honduras suministró al del Perú mil rifles Remington con la correspondiente dotación de cápsulas. Estas armas fueron embarcadas en Nueva York el 31 de agosto con destino a Panamá. De esta operación tenía conocimiento el Presidente Barrios de Guatemala, y fué por conducto del Ministro Soto de Honduras en esta nación, que el Ministro del Perú, Manuel A. Barrinaga, hizo la adquisición de estas armas para su patria. Como surgiera un inconveniente para el envío directo por el Cónsul del Perú en Panamá, a causa de la desconfianza que a éste inspiraba como enemigo de la causa del Perú el agente del Ministro Soto en el istmo, con quien debía entenderse, hubo que hacer otro arreglo para el despacho de estas armas

(2) Véase V. 4, p. 46; y V. 7 p. 44, de Ahumada Moreno.

al Perú. "Impuesto el General Barrios y el señor Soto de este inconveniente", informó el Ministro Barrinaga a su Gobierno, "han acordado conmigo hacer venir hasta el puerto de San José este contingente, para que lo tome de allí . . . el buque que debe conducirlo . . ."

Esta circunstancia sugirió al Cónsul del Perú en Panamá, señor Federico Larrañaga, la idea de utilizar el puerto de San José de Guatemala para todos los embarques futuros de armas para su patria. En una nota a su Gobierno del 7 de octubre, 1880, habla de las "innumerables dificultades" que a menudo han frustrado los esfuerzos para remitir elementos al Perú, y dice: "En Panamá no contamos con las autoridades y el Gobierno . . . los enemigos tienen modos diversos de espiar nuestros movimientos en la bahía . . . La única manera de evitar ese cúmulo de contrariedades es . . . que todos los elementos que vengan al istmo sigan directamente al puerto de Guatemala. Allí contamos con la protección oficial del Presidente Barrios, y el puerto es magnífico para la operación." (3)

Según sus instrucciones, comunicadas en una nota del 12 de abril de 1879, Lama, nombrado Ministro del Perú en Centro América, debía "solicitar confidencialmente de esos gobiernos, del de Costa Rica en especial, que permitan el uso de su bandera, comunicando . . . las instrucciones del caso a sus representantes", en previsión de las dificultades que los agentes chilenos en Europa y los Estados Unidos promoverían para impedir o contrariar la exportación de elementos de guerra para el Perú.

El Ministro Lama no debía permanecer en Costa Rica más de quince días, y después de arreglar el pago de la deuda, sus instrucciones le ordenaban seguir al Salvador con la misión de adquirir, por compra, del Gobierno de esta república, diez mil rifles que el del Perú tenía conocimiento poseía el del Salvador. El plan del Gobierno del Perú era pagar estas armas con el dinero que entregara Costa Rica por la liquidación de su deuda al Perú. Las armas del Salvador debía ser compradas de todos modos sin embargo, si, "por circunstancias impre-

(3) Ibid., V. 4, p. 173; y V. 7, p. 60.

vistas" no se obtuviere del Gobierno de Costa Rica el dinero de la deuda. No se tenía en mientes en el Perú, como se ve, que el Gobierno de Costa Rica pagara su deuda en armas como en efecto aconteció. La deuda montaba "próximamente a 170,000 pesos fuertes." Pero el Ministro Lama, le decían especialmente sus instrucciones, debía ser muy considerado con el Gobierno de Costa Rica. "Si se obtuviere de Costa Rica el pago de toda la deuda, él vendría a prestar útiles servicios en las circunstancias actuales del Perú; pero no debe V. S. ser muy exigente en sus reclamaciones, sino consultar las necesidades de nuestra situación financiera con las atenciones y las simpatías hacia la República que debemos conservar y fomentar en Costa Rica."

Por último, el General Guardia, Presidente de la República de Costa Rica, recomendó a su agente en Londres y París, don Manuel M. Peralta, que se pusiera de acuerdo con los representantes diplomáticos del Perú en Europa y los ayudara en cuanto fuera favorable al Perú. (4)

II

A menos que los elementos de guerra comprados por el Perú en Europa y los Estados del Este de los Estados Unidos, atravesaran todo el continente para llegar al Pacífico y ser embarcados en California para el Callao, el Perú tenía forzosamente que usar la vía istmica de Panamá para la importación de armamentos, lo cual planteaba el problema de la neutralidad del istmo y de Colombia. Cerrada la vía del istmo, el Perú no podría armarse y el triunfo de Chile sería aun más fácil y rápido. No cabe duda de que Chile contó con el problema del istmo como una de las posibilidades decisivas en favor de sus planes. Se verán más adelante los esfuerzos que hizo para impedir que el Perú se armara por el istmo, mientras los armamentos chilenos adquiridos en Europa por conducto de la legación chilena en París, llegaban a Valparaíso por la vía del Estrecho o de la del Cabo de Hornos, sin más

(4) Ibid., V. 4, p. 24 y 65.

contingencias que las muy raras y dudosas que pudieran presentar las naves de la escuadra peruana.

Antes de que Colombia definiera su política respecto al tránsito de armas por el istmo para los beligerantes, el Gobierno de Panamá, que era un Estado soberano, simpatizando, como los Gobiernos de Costa Rica, Guatemala, El Salvador y Honduras, con la causa del Perú, permitió bajo su propia responsabilidad y burlando todos los esfuerzos chilenos para impedirlo, el tránsito de elementos de guerra para el Perú, transportados de Colón a Panamá por el ferrocarril. Por esto dice Bulnes que los encargados de despachar en Panamá las armas que llegaban para el Perú, "contaban con la complicidad del Estado Federal de Panamá." (5)

Barros Arana, historiador oficial y jurista de gran reputación en Chile, dice que el Perú recibía los armamentos que compraba en Europa y en los Estados Unidos, por la vía más corta, el istmo de Panamá, "donde los agentes consulares chilenos no pudieron obtener de las autoridades de Colombia la suspensión de un tráfico que constituía la violación más escandalosa de la neutralidad." Bajo la política del Gobierno de Colombia, proclamada dos meses después de las declaraciones de guerra, no había violación alguna de la neutralidad en la conducción de armamentos por el ferrocarril de un extremo al otro del istmo, sólo que la neutralidad así entendida favorecía inevitablemente al Perú, que no podía utilizar sino esta vía, al paso que las vías más convenientes para Chile eran las del Estrecho y la del Océano Atlántico.

Cita luego Barros Arana a la prensa de Bogotá, sin nombres ni fechas, como origen de la versión de que "el Gobernador del Estado federal de Panamá se había vendido por una fuerte suma de dinero a los agentes del Perú." (6) Como se verá en breve, la verdad es que un Presidente de Panamá recibió del Perú, cuando ya no era Presidente, una muestra de reconocimiento por los servicios que había prestado sin ningún interés venal; y que otro Presidente de Panamá recibió de Chile, siendo aun Presidente, una suma de dinero, en retribución,

(5) Bulnes, V. 1, p. 407-08.
(6) Barros Arana, o. c., edición francesa, 1881, p. 80.

previamente convenida, de un servicio que no hizo a Chile ningún bien en definitiva, porque consistía en una arbitraria tentativa de derogación por decreto de las disposiciones dictadas por el Gobierno Nacional en materia de tráfico de armamentos por el istmo.

El Gobierno de Panamá consultó sobre este punto de tráfico de armas por el ferrocarril interoceánico del istmo al Gobierno de Colombia; y en vista de esta consulta, este Gobierno dictó con fecha 2 de junio de 1879 una resolución que contiene entre otras conclusiones la siguiente:

"(A) El ferrocarril de Panamá servirá al comercio de tránsito universal, **sin limitación alguna, en atención a la procedencia, clase y destino de las mercaderías.**" (7)

Con lo cual quedaba autorizado y permitido sin condición ni limitación alguna el transporte de armamentos por el ferrocarril para los tres países en guerra.

Esta decisión se fundaba en que el ferrocarril había sido declarado por el Gobierno colombiano "vía de tránsito enteramente franca para el comercio universal, liberalidad que implica la exoneración del deber de averiguar el origen, clase y destino de esas mercancías que por ella pasen"; que no habiendo aduana en ninguno de los extremos de la vía, la fiscalización que se pretendiera establecer sería a todas luces inconveniente y defectuosa; que "En este supuesto sería preciso permitir el tránsito de elementos de guerra en su calidad de artículos de comercio, siempre que se manifestasen como enviados a puertos neutrales de cualquiera de los países litorales del Pacífico, lo cual daría lugar a un tráfico que podría favorecer momentáneamente a uno de los beligerantes"; que por el estado de guerra en que se encontraban el Perú, Bolivia y Chile, las reglas del Gobierno de Colombia como nación neutral debían ser conocidas de los agentes del Gobierno.

Apenas unos días más tarde, el 26 del propio mes de junio, el Presidente de Panamá dictó una resolución prohibiendo absolutamente "el embarque en este puerto con destino a los de las naciones beligerantes del Pacífico, de cañones, armas, municiones y demás artículos considerados como contraban-

(7) Ahumada Moreno, V. 3, p. 46-47.

do de guerra." Se permitiría sin embargo el embarque de estos artículos para puertos neutrales y previa garantía de "que tales artículos serán desembarcados en el puerto o puertos para donde se les envíe . . ." (8)

Tan pronto como se tuvo conocimiento de este suceso en Bogotá, el Gobierno reprobó la acción del Presidente de Panamá y reafirmó la política nacional a este respecto. (9) Había estallado el 7 de junio una revolución en el istmo, la cual se había resuelto en un cambio de personas en la gobernación del Estado. El señor Casorla, Presidente titular, había sido reemplazado por el señor Ortega, segundo designado, conforme a un tratado que al efecto se firmó y por el cual el señor Casorla recobró su libertad. Casorla había sido francamente amigo de la causa del Perú, pero su sucesor no tardó en mostrarse hostil como se ha visto. El señor Ortega fué acusado de "traficar con la honra de la patria", por la prensa de Bogotá. Así se lee en una carta pública dirigida al señor Ortega por Manuel Briceño, fechada en la capital de Colombia el 18 de abril de 1880. El señor Briceño le hizo al señor Ortega el cargo concreto y formal de haber recibido del señor Francisco Valdés Vergara, Encargado de Negocios de Chile en Bogotá, la suma de diez mil pesos como precio de la resolución que prohibía el embarque de armas para los beligerantes, contra la resolución del Gobierno Nacional que lo permitía. El señor Briceño asegura en la carta mencionada su "completa certidumbre" de la "culpabilidad" del señor Ortega, y hace alusión al "comerciante que sirvió de intermediario" entre el señor Ortega y el señor Valdés. "No conozco a usted ni sé cuáles sean sus precedentes", dice el señor Briceño al señor Ortega. "En lo que he hecho, en lo que hago, me impulsa sólo el celo que todo ciudadano debe tener por el honor de su patria. Movido por este celo he revelado a la justicia los fundamentos en que he apoyado el denuncio que hice por la prensa, y mi declaración sirve hoy de cabeza de proceso contra usted. Ante los jueces se aclarará todo." (10)

(8) Ibid, p. 47.
(9) Resolución del Gobierno de Colombia de 25 de julio, 1879, Ibid., p. 35.
(10) Ibid., V. 3, p. 163-64.

Casorla había prestado al Perú importantes servicios en la cuestión del transporte de armamentos antes de que el Gobierno Nacional definiera la pauta a que debían atenerse las autoridades del istmo, anticipándose a esta pauta, y movido por personales simpatías a la causa del Perú y de Bolivia. Casorla, no sólo se había anticipado a la resolución nacional del 2 de junio, sino que había ido más lejos y había hecho al cónsul del Perú concesiones que bien podían ser consideradas por Chile como en conflicto con la neutralidad. En mayo, por ejemplo, había en el istmo un armametno para Bolivia, procedente de Nueva York; y un armamento y parque comprados en Panamá para el Perú; y proyectiles para el **Huascar** llegados de Francia. En Panamá se encontraba el transporte **Talismán,** que había ido a cargar estos elementos. El Cónsul Márquez escribía a su Gobierno (mayo 20, 1879): "Para lograr el seguro embarque de los expresados elementos de guerra (que por no venir en tránsito a otro puerto del Pacífico, sino directamente a Panamá, comprometen en su despacho al Perú la neutralidad de Nueva Granada), he obtenido del señor Presidente del Estado, bajo la conveniente reserva, el permiso respectivo para practicar dicho embarque y cualquiera otro que sea necesario en adelante hasta que el Gobierno central resuelva si la neutralidad del istmo debe entenderse por la igualdad de derecho de cada beligerante para exportar los elementos de guerra que posea en Panamá o por la absoluta prohibición de la exportación de dichos elementos." (11) El Cónsul del Perú tenía pues una autorización en blanco para embarcar todos los armamentos destinados a su país, ya fueran adquiridos en Panamá mismo, ya fuera que llegaran de tránsito a Panamá. "Insistí con el jefe del Estado . . hasta obtener su beneplácito, a pesar de la responsabilidad gravísima en que incurre ante el Gobierno de Bogotá, permitiéndome el libre embarque a fin de poder remitir al Perú sin embargo alguno, durante los dos meses próximos, todos los artículos de guerra que se nos manden de Europa."

(11) Ibid., V. 3, p. 26-27.

III

A estas concesiones del Presidente Casorla al Perú, habían precedido los siguientes hechos:

El Cónsul chileno en Panamá, Antonio Jiménez Arce, denunció al Gobierno de Panamá (mayo 7, 1879) la existencia en Colón, de tránsito para Panamá, donde serían embarcados, de armamentos y pertrechos de guerra para el Perú y Bolivia. Invocaba la neutralidad de Colombia y especialmente la del istmo que decía garantizada "por un tratado público celebrado entre Colombia i Estados Unidos de Norte América e Inglaterra." Pedía que se dictaran "las órdenes que la gravedad de la situación exije, para impedir . . . esta violación de la neutralidad en perjuicio de un país amigo."

Dos días después, el 9, sin haber recibido aun respuesta a su nota del 7, el Cónsul chileno volvió a dirigirse al Secretario de Gobierno del Estado, comunicándole que una parte del armamento denunciado se encontraba ya en la estación del ferrocarril para ser embarcada en el vapor **Independencia**. Ahora pedía que el Presidente del Estado hiciera practicar una visita a bordo del vapor mencionado, que ordenara la detención del armamento y que prohibiera su embarque mientras durara la guerra. "Hacer lo contrario", agregaba, "sería aceptar las consecuencias i la responsabilidad de un hecho que . . . puede dar origen a una grave reclamación diplomática."

El Secretario de Estado había informado entretanto al Cónsul con fecha 8, que el Prefecto de Colón, a quien había pedido informes el mismo día 7, había contestado: "No ha venido ni hay aquí armamento para el Perú y Bolivia, según me informa el agente Mr. Wise." Esta nota concluía con la seguridad de que el Presidente del Estado, llegado el caso, "sabrá cumplir con los altos deberes que le imponen el derecho internacional y los tratados públicos."

El Cónsul volvió a escribir, sin embargo, en la misma fecha del 9, diciendo que le constaba que en la estación del ferrocarril de Panamá había 150 cajas de armas y municiones traídas por el vapor **Pará** y consignadas al Cónsul del Perú; y

que el vapor **Acapulco**, que había llegado ese día a Colón de Nueva York, había desembarcado, 3,000 rifles y 100 cajas de municiones compradas en los Estados Unidos por el Cónsul de Bolivia, Andrés Aramayo. "Estos datos son positivos", afirmaba. Al día siguiente el Secretario de Estado contestó. Había transcrito la comunicación del Cónsul al Gobernador del distrito capital y del departamento, quien había practicado una averiguación que lo había persuadido de que no existía tal armamento. El agente de la compañía del ferrocarril le había además informado que en la estación no había existido ni existía dicho armamento "como con certeza lo anuncia el... señor Cónsul." El Gobernador avanzaba una teoría: "Quizá éste (el Cónsul) haya creído que las cajas de fusiles que de órden del... Presidente están depositadas en los almacenes de la Compañía, sea armamento destinado a la República del Perú."

Este informe no puede de ninguna manera satisfacerme, repuso el Cónsul el mismo día 10; y sugirió la idea de acompañar él mismo a los agentes de la autoridad para practicar una investigación y c omprobar la verdad de sus denuncias. En otra comunicación del 10, referente a la del Cónsul del 9, el Secretario de Estado decía al Cónsul: "Es de sentirse que los informes que usted recibe no hayan dado hasta ahora un resultado satisfactorio; lo que hace suponer que ellos emanan de sospechas más o menos fundadas..." Le indicaba la conveniencia de acompañar sus denuncias "de la comprobación necesaria"; y concluía: "Hasta ahora el Poder Ejecutivo del Estado ha satisfecho con lealtad y activamente la solicitud de usted; y por esta misma razón ha visto con pena la especie de amenaza que contiene la parte final de su nota del día de ayer..."

La proposición del Cónsul de ser testigo de las visitas de los agentes del Gobierno a la estación del ferrocarril y al muelle, fué calificada de inconveniente por el Secretario de Estado, "no sólo porque con ella se hace inmerecida ofensa a los agentes del Gobierno, sino porque ellos no tienen que ejercer semejante vigilancia, desde luego que al Poder Ejecutivo se le da aviso por el... superintendente de la compañía

del ferrocarril." El Gobierno se negaba, además, al registro del vapor **Independencia,** solicitado por el Cónsul, arguyendo que no existiendo armamento alguno en la estación ni en el muelle, el registro era innecesario, "por cuanto no podía embarcarse en dicho buque costanero un armamento y pertrechos que no habían llegado de ninguna parte." En esta ocasión el Secretario de Estado, "por especial encargo del... Presidente", recordaba al Cónsul que la neutralidad de Colombia y del Istmo eran del dominio de las relaciones exteriores y que el Gobierno del Estado no podía discutir estas cuestiones con el Consulado. El Cónsul entendió que con esta advertencia se le negaba "hasta el derecho de reclamar... por las violaciones de la neutralidad", y se limitó a avisar recibo; pero algunos días después, el 19 de mayo, reanudó la correspondencia para enterar al Gobierno local de un despacho cablegráfico del Ministro chileno en París denunciando un cargamento de armas y municiones para el Perú en el vapor **Crescent City,** procedente de Nueva York. El cablegrama del Ministro ordenaba al Cónsul: "Opóngase al embarque." El Cónsul quería saber en consecuencia del Gobierno de Panamá, "la procedencia i el destino de esas armas, su cantidad y sus consignatarios en ésta." Pedía al mismo tiempo que se le impusiera de "la procedencia i el destino de las armas que de Nueva York trajo el **Acapulco.**" Y comentaba en tono de queja: "Entonces recibí aviso como hoi de la venida de esas armas i hasta la fecha no he podido obtener noticia oficial alguna sobre el lugar en que se encuentran."

La llegada, por una parte, del transporte peruano **Talismán** a Panamá, y por la otra de un agente boliviano, Andrés Aramayo, de regreso de los Estados Unidos a donde había ido a comprar armamentos, justamente los armamentos del **Crescent City,** denunciados por el Ministro chileno en París, fueron materia de una nueva nota del Cónsul chileno el 20. Para el Cónsul era evidente que el **Talismán** estaba allí "para desempeñar la comisión mui importante de... recibir las armas que los ajentes de los países enemigos de Chile habían ido a comprar con anticipación a los Estados Unidos." A más del **Acapulco** y el **Crescent City,** el vapor **Pará,** de la Mala

Real, había sido también portador de armamentos para "los enemigos de Chile", según los "informes fidedignos" que el Cónsul poseía. El Cónsul pedía al Gobierno de Panamá que obtuviera "los manifiestos de la carga de los vapores expresados" para "ver en ellos qué cantidad de armas han traído, con las demás circunstancias indispensables para establecer . . . su calidad de contrabando de guerra."

El gobierno de Panamá negó que el **Acapulco** y el **Pará** hubieran desembarcado armas para el Perú; y cuanto al **Crescent City** dijo el Cónsul que esperaba el informe del prefecto de Colón. El Cónsul entretanto estaba en posesión de nuevos hechos. El 19, los agentes peruanos habían tratado de sorprender a la Compañía del Pacífico, pero la compañía había descubierto el engaño y había rechazado 50 cajas de rifles que pretendían embarcar en el vapor **Trujillo.** En el **Talismán** se había embarcado en cambio "una cantidad considerable de cajas de rifles i cápsulas." El Cónsul concluía que el Presidente del Estado y sus Secretarios debieron haber tenido conocimiento de estos hechos antes que él. Declaraba no tener de esto la menor duda; y agregaba: "Lo que yo ignoro es si ese embarque se ha hecho no sólo con conocimiento del . . . Presidente sino también con su consentimiento expreso. Presumo que esto es lo que ha sucedido; pero necesito saberlo con certidumbre para amoldar mi conducta en lo sucesivo a la regla que ahora se deja establecida." Pedía en consecuencia se le dijera si el Presidente había dado "el permiso necesario para embarcar las armas que anoche ha cargado la lancha número 1 en el muelle americano."

El **Crescent City** había desembarcado efectivamente armas y municiones en Colón, pero iban consignadas a Panamá, no al Perú. Esto era lo que el Gobierno de Panamá sabía por el informe del Prefecto en Colón. El consignatario en Panamá, Henry Ehrman, comerciante de la ciudad, había solicitado permiso del Poder Ejecutivo para embarcarlas con destino al Ecuador. El Gobierno había accedido a esta solicitud como a otras de igual índole con relación a puertos de Centro América. El peticionario estaba en el deber de comprobar el embarque con el conocimiento respectivo. "Tengo así la pena

de manifestar a usted", decía esta nota del Secretario de Estado para el Cónsul chileno (mayo 22), "que no ex exacto que el... Presidente haya prestado su consentimiento expreso, como usted presume, para conducir al transporte **Talismán** los rifles y cápsulas a que usted se refiere."

Esta comunicación cierra la correspondencia y es particularmente importante porque contiene la doctrina en que el Gobierno Nacional de Colombia se fundaría para definir y establecer pocos días después la política de la nación en la cuestión de armamentos en tránsito por el Istmo para los beligerantes de la Guerra del Pacífico: el Presidente "me recomienda muy especialmente diga a usted, ya que desea usted tener la certidumbre de lo que hubiere ocurrido, para amoldar su conducta en lo sucesivo a la regla que ahora se deja establecida, que ni en el tratado que Chile negoció con nuestra república, ni en el que celebró en época reciente con el Perú, se estipuló regla alguna sobre la manera cómo hubiera de ejercerse la neutralidad en caso de guerra con otras naciones que la neutralidad según el derecho de gentes, y muy particularmente cuando se trata de un país como Colombia que posee este istmo franco al comercio universal, y de consiguiente por donde pasan y deben pasar efectos de todas clases, aun de aquellos pueblos que siendo neutrales, los permiten salir de sus puertos con destino a las dos naciones amigas que se hallan en... guerra, esa neutralidad... no debería entenderse de manera que restrinja ese libre tránsito y de cuya violación dichos pueblos vendrían a hacerse responsables en definitiva; que hasta ahora el Gobierno general no ha declarado la actitud que asumirá en la actual guerra del Pacífico, y el Gobierno de este Estado no ha recibido las instrucciones que aguarda... mientras esto sucede el Gobierno del Estado, que es siempre agente del nacional, considera que la neutralidad puede ejercerse en el sentido de permitir o negar, de tal modo que, lo que se conceda o niegue a un beligerante, se conceda o niegue al otro; por lo cual no deberá haber motivo de queja ni reclamación, puesto que la justicia es conforme al derecho de ambos." El Presidente Casorla se guiaba, pues, por esta norma para sus concesiones al Perú; y honradamente y en

conciencia no creía que con ellas violaba la neutralidad del istmo.

El Cónsul chileno puso por su lado término a sus gestiones "protestando solemnemente . . . de la tolerancia con que la autoridad ha presenciado el embarque en el transporte peruano **Talismán** de las armas que ella había permitido mandar al Ecuador." (12)

El Ministro del Perú en Bogotá, señor M. M. Rivas, de paso en Panamá para la capital, refiere a su Gobierno (junio 23, 1879) una nueva y grande demostración de las simpatías del Presidente Casorla por la causa del Perú: "El restablecimiento del orden en el istmo, permitió a nuestro . . . comisionado . . . embarcar en el transporte **Chalaco** todo el armamento y demás artículos de guerra que teníamos depositados en Colón, a pesar de la tenaz oposición de los agentes chilenos, que él supo vencer . . . protegido por la cooperación no sólo decidida sino entusiasta y desinteresada del Presidente del Estado, señor Casorla, que consintió en reasumir el mando por dos días antes de separarse definitivamente de la Presidencia con el objeto casi exclusivo de servir los intereses peruanos." (13)

El Cónsul Márquez, antes que el Ministro Rivas, había hablado a su Gobierno del desinterés de los servicios del Presidente Casorla. Con fecha 18 de junio, 1879, dice al Ministro del Exterior: ". . . cuanto a la decidida protección de las autoridades y del superintendente del ferrocarril de Panamá, sabe V. S. por mis anteriores, que la he conseguido sin gravamen alguno para el Tesorero Nacional." Inspirado naturalmente el Cónsul Márquez por el deseo de expresar su agradecimiento al Presidente Casorla, le anunció, con autorización de su Gobierno, el obsequio de una ametralladora, regalo valiosísimo en una tierra de revoluciones como se vió luego por la que estalló en Colón con los resultados que hemos visto. Separado entretanto del Gobierno del Estado el señor Casorla, el Cónsul Márquez cambió de idea respecto al presente que había pensado hacerle de una pieza de artillería y

(12) **Ibid.**, V. 1, p. 401-405.
(13) **Ibid.**, V. 4, p. 101.

escribió a su Gobierno que había juzgado más conveniente que la ametralladora siguiera al Callao, pero que, constándole que el señor Casorla se encontraba por su propia honradez en la más difícil situación pecuniaria, proponía que se le entregara en la forma más delicada el precio de la ametralladora, "sea cancelando privadamente hasta esa suma sus obligaciones en esta plaza o instándolo secretamente a que reciba esa ofrenda de la gratitud de nuestro Gobierno." El Gobierno del Perú dispuso en consecuencia que se le enviara al Cónsul Márquez una letra por diez mil francos, "cuya suma se aplicará a hacer algún obsequio al señor Casorla por los importantes servicios que ha prestado a la República." (14)

IV

Resuelta por el Gobierno de Colombia la cuestión del tránsito de armas por el istmo, quejas y reclamaciones del Gobierno de Chile promovieron la cuestión del embarque de armamentos en tránsito en vapores de la propiedad de los Gobiernos beligerantes, o sean los llamados transportes de guerra, a los cuales el Gobierno del Perú se vió en la necesidad de recurrir por haberse negado la Compañía Inglesa del Pacífico a transportar en sus vapores elementos de guerra para los beligerantes. El Gobernador de Panamá transmitió al Gobierno de Bogotá las protestas del Cónsul chileno, Francisco Valdés Vergara, quien como Encargado de Negocios en Bogotá discutió más tarde la cuestión con el Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia; (15) y directamente el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile se quejó en despacho del 15 de junio, 1879, al Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia de la conducta del Gobierno de Panamá en relación con el tránsito de elementos de guerra por el istmo. El Gobierno de Colombia no vaciló en definir su política también en este punto, contestando el 21 de julio la comunicación del Gobierno de Panamá en estos términos:

"Si algún buque de guerra, aunque sea de potencia belige-

(14) Ibid. V. 3, p. 38.

(15) M. M. Rivas, Ministro en Bogotá, al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, septiembre 9, 1879. Ibid. V 4, p. 103.

rante, intenta llevar bultos de mercaderías que no hayan venido destinados al Estado de Panamá, sino de tránsito para otro país, y su contenido no se pueda conocer sino abriéndolos, ni se sabe, por informes de procedencia oficial, que contengan contrabando de guerra, el Presidente del Estado no está en el deber de hacer averiguaciones ni de impedir el embarque; pero si algún Gobierno extranjero o algún agente de él con personería para el efecto, le da aviso de que se pretende poner a bordo de un buque armas con municiones u otros artículos que, de acuerdo con los tratados vigentes y en virtud de los principios generalmente aceptados del derecho internacional, no le sea permitido embarcar en los puertos neutrales a los buques de guerra, y si la operación de conducirlos a la nave es notoria, y visible el cargamento, el Presidente del Estado debe tomar cuantas medidas estén a su alcance para impedir el embarque." (16)

Como esta cuestión se relacionaba con las atribuciones de los Cónsules, el Gobierno de Colombia las dilucidó específicamente en esta ocasión. Para el caso particular de que se trataba sin embargo, si no pretendían "hacer gestión diplomática ni establecer polémica sobre lo que obliga al Gobierno al cumplimiento de lo de su competencia, sino únicamente de que se ha ejecutado o trata de consumarse un hecho que tenga relación con los intereses de su país, se les debe considerar su dicho como informe oficial."

La actitud del Gobierno de Colombia en lo tocante al tránsito de armas por el istmo, fué un gran desengaño y un gran golpe para el Gobierno de Chile en sus planes de desmembración de Bolivia y el Perú con el menor costo posible para Chile de sangre, de dinero, de tiempo y de esfuerzo. El Gobierno de Chile contó, como hemos dicho, con que los dos países condenados al despojo no estaban en absoluto en capacidad de defenderse de la premeditada y organizada agresión contra ellos. Contó además con que el estado de bancarrota fiscal en que se encontraban, sería un obstáculo insuperable para la consecución de elementos de guerra, en el caso fortuito

(16)Ibid. V. 3, p. 35.

de que tuvieran tiempo para armarse a pesar de los planes de Chile. Si la política del Gobierno de Colombia hubiera sido cerrar el istmo al tránsito de armas para los beligerantes, de nada habría valido que Bolivia y el Perú burlaran los cálculos de Chile cuanto a recursos para comprar armamentos y que los errores del Contraalmirante Jefe de la Escuadra chilena burlaran a su vez los cálculos de Chile cuanto a tiempo para que sus víctimas pudieran armarse y defenderse de algún modo. Colombia habría sido así el mejor aliado y cómplice de Chile en la criminal agresión que tenía por único objeto la mutilación de estos países. Y habría así ocurrido que mientras el Perú no habría podido armarse en absoluto porque la única vía posible para que las armas llegaran a sus puertos era la de Panamá, Chile podía armarse impunemente con toda libertad, facilidad y seguridad por la vía del Estrecho o por el Océano Atlántico.

El Gobierno de Colombia no podía obrar de otro modo que como obró. El carácter intrínseco del istmo como vía pública universal, abierta al comercio de todas las naciones, no permitía al soberano hacer una excepción en este caso. Habría sido contrario al derecho y la justicia negarle a los beligerantes de la guerra del Pacífico el uso del istmo de Panamá para el tránsito de elementos de guerra. El istmo era esencialmente una vía libre, como el mar mismo, puesto que no era sino un accidente, una solución en la continuidad de las aguas. Los elementos de guerra eran artículos de comercio tan legítimos como las materias primas para la industria, o los comestibles o los productos mismos de la industria. Si su exportación era lícita en los países donde eran manufacturados, Europa y los Estados Unidos, no podía haber razón alguna para rechazarles el paso por el istmo. Chile mismo no se atrevió a discutir, una vez proclamada, la política del Gobierno colombiano en la cuestión del tránsito de armas; y sus quejas y reclamaciones se redujeron a las autoridades de Panamá, que era un Estado soberano, y al embarque de armamentos en transportes de guerra peruanos.

La resolución del 2 de junio, estableciendo la política fundamental de Colombia en la cuestión de armas en tránsito,

no hacía distingo alguno respecto al destino de los armamentos ,es decir, que no tomaba en cuenta que el importador fuera un Gobierno o una casa comercial. El transporte por el istmo de los artículos de comercio de tránsito universal, lo haría el ferrocarril, según la determinación del Ejecutivo colombiano, sin limitación alguna en atención a la procedencia, clase y destino de las mercaderías. La resolución del 21 de julio se refería exclusivamente al transporte de armas en buques de guerra, que el gobierno de Panamá debía impedir si el cargamento era visible y notoria su conducción a la nave de guerra, y siempre que algún Gobierno extranjero o agentes suyos, le dieran aviso previo de que se proyectaba un embarque de armas en tales condiciones. En suma, el embarque de armas en el istmo para los beligerantes quedaba sometido por la resolución ejecutiva del 21 de julio a ciertas restricciones en el caso de que se hiciera en buques de guerra, conforme "con los tratados vigentes y los principios generalmente aceptados del derecho internacional."

Valdés Vergara había sido nombrado Encargado de Negocios de Chile en Colombia en reemplazo de Domingo Godoy que había sido extraído de un vapor de la línea inglesa en el Callao. Valdés Vergara fué recibido en Bogotá en su carácter oficial por el Ministro de Relaciones Exteriores el 22 de agosto 1879. En los discursos se hizo mención por ambas partes del incidente de Godoy en el Callao; y el Ministro colombiano declaró que "correspondiendo a una indicación del Gobierno de Chile", el de Colombia había insinuado "que vería como una atención dispensada a Colombia el que se le permitiere continuar su viaje al . . . señor Godoy". El Ministro de Relaciones Exteriores, Luis Carlos Rico, había hecho en efecto esta gestión el 8 de agosto, expresando la esperanza de que los buenos oficios de su Gobierno en el asunto tendrían la mejor acogida, "y así se lo promete con entera confianza el Presidente de la Unión."

La respuesta del Perú fué empero negativa: "La manera como este señor (Godoy) verificó su viaje, no podía menos que infundir serios recelos a mi Gobierno, hasta el punto de obligarlo a proceder como lo hizo; pues habiendo venido dicho

señor Godoy al puerto de Iquique en un vapor mercante, pasó a uno de los blindados de su nación a denunciar a algunos jefes peruanos que estaban en dicho vapor, dando lugar a que se intentara extraerlos por el Almirante chileno. Además cuando el señor Godoy fué aprehendido en la bahía del Callao, es decir, dentro de una plaza fortificada, lejos de encontrársele papel alguno que acreditara carácter diplomático, se halló en su poder planos de nuestros puertos, todo lo cual lo hacía aparecer como espía." Citaba una declaración de Godoy en una nota al Almirante Rodgers, Comandante del **Pensacola,** nave de guerra de los Estados Unidos surta en el Callao a la sazón, al efecto de que "viajaba como particular y no llevaba consigo ni nombramiento ni instrucciones escritas, ni documento alguno que manifestase el carácter oficial que investía." Y terminaba: "En tales circunstancias no sería, pues, prudente que mi Gobierno pusiera en libertad a individuos aprehendidos legítimamente como espías, viéndose este pueblo arrastrado por Chile a una guerra en la que de parte de éste se ha hecho alarde de no respetar ley ni derecho alguno."

Por disposición de su Gobierno, Godoy había remitido a Panamá sus credenciales y sus instrucciones, "y todos los demás papeles que pudieran revelar mi carácter oficial que convenía mantener oculto." Godoy llegó al Callao en el **Amazonas** el 29 de mayo, 1879. El vapor que debía conducirlo a Panamá había ya partido hacía dos días. El próximo vapor para el Norte no saldría hasta el 5 de junio. Godoy ideó entonces refugiarse en el **Pensacola,** para pasar allí los seis días que tenía que esperar para seguir su viaje a su destino. Escribió con este objeto al Almirante Rodgers en la madrugada del 30: ". . . vengo a solicitar del señor Almirante el asilo bajo su bandera para mí y para mi secretario . . ." Todo por el temor de que, dado el estado de guerra, "la autoridad local pretenda extraerme de este vapor o de cualquiera otro perteneciente a la Compañía Inglesa de Navegación." El Almirante Rodgers rehusó a Godoy el asilo que pedía: "Vuestra Excelencia comprenderá . . . que cuando un buque de guerra ha recibido la bienvenida y encontrado un abrigo en el puerto principal y el centro naval de un país

activamente comprometido en una guerra, sería manifiestamente impropio el hacer de ese buque un lugar de asilo o de abrigo para agentes procedentes de los enemigos de ese país. Si las autoridades peruanas consienten en que usted permanezca aquí, tendré gran gusto en prestarle cualquier servicio que pueda; pero cometería una falta evidente al usar del abrigo de un puerto peruano para frustrar los actos o la política del Gobierno peruano."

Godoy se trasladó entonces al vapor **Paita**, de la Compañía Inglesa, en la mañana del 31 de mayo. Este era el vapor que debía zarpar para el Norte. De este vapor fué extraído el día siguiente por el subprefecto del Callao. (1)

La misión que Godoy llevaba a Bogotá, es de inferirse, se relacionaba con el tránsito de armamentos de guerra por el istmo y tenía sin duda por objeto trabajar en el sentido de que el Gobierno de Colombia cerrara el istmo a este tráfico, de modo que el Perú no pudiera armarse.

V

No puede negarse, en vista de los hechos y de los documentos, que el Gobierno local de Panamá y el pueblo del Estado de Panamá, eran francamente parciales por la causa del Perú y de Bolivia. Las denuncias y quejas y actividades de toda índole de los agentes chilenos para impedir el embarque de los armamentos valiéndose del derecho de denuncia o delación que les daba la resolución del 21 de julio, serían vanas contra el torrente de popularidad de la causa del Perú y de Bolivia en Panamá; y los armamentos para el Perú serían embarcados en los transportes peruanos a pesar de la resolución del 21 de julio y cual si ésta no hubiera sido dictada en absoluto. El mismo Presidente Ortega, cambió de frente y se hizo amigo de la causa del Perú y la sirvió. El Cónsul Márquez decía a su Gobierno con fecha 29 de julio: "... el Presidente del Estado y su Secretario de Gobierno se han comprometido a permitirme el embarque de nuestras armas, no sólo sin obstáculos de su parte sino contando con toda su

(17) **Ibid.** Vs. 1, 2, y 4.

protección . . . hoy son amigos nuestros . . . los que ayer nos eran completamente contrarios . . ." (18) En esta comunicación el Cónsul peruano daba cuenta a su Gobierno de la conmemoración del 28 de julio, día nacional del Perú: "La invitación se hizo en nombre de los representantes del Perú en el istmo por una comisión de distinguidas personas de Panamá. Concurrieron . . . las principales señoras de esta sociedad, de las que me fué muy grato reconocer la decisión por nuestra causa . . ." "En la mesa . . . se pronunciaron . . . discursos entusiastas en favor del Perú, distinguiéndose entre ellos el del Presidente . . ."

El Gobierno de Panamá tuvo que emplear la fuerza armada para impedir una manifestación popular en favor del Perú. En el temor de un ataque a sus personas, los chilenos pidieron protección a las autoridades. (19)

Ni el oro chileno podía nada contra el sentimiento popular en favor del Perú. El comandante de una embarcación que conducía un armamento para ser embarcado en el **Chalaco,** rehusó la oferta de dos mil dólares que le hicieron chilenos de Panamá para que hundiera la embarcación con el armamento. (20) "...en cuanto a la decidida protección de las autoridades y del superintendente del ferrocarril de Panamá", escribía a su Gobierno el Cónsul del Perú (junio 18, 1879), "sabe V. S. . . que los he conseguido sin gravamen alguno para el Tesoro Nacional. Gracias a tan poderosos auxiliares, fué despachado el transporte **Talismán,** con el armamento para Bolivia y los proyectiles para el **Huascar,** a pesar de haber sido consignados a este puerto . . ." (21) Y con fecha 28 del mismo mes: "Desde mi llegada a Panamá, después de haber asegurado para los intereses del Perú la protección decidida de

(18) **Ibid.** V. 3, p. 32.

(19) Nota citada del Cónsul Márquez. El texto dice: "...a los pocos días de mi llegada al istmo, se reunieron más de dos mil hombres en la plaza de Santa Ana de este puerto con el objeto de hacer una gran manifestación pública de adhesión del pueblo panameño a nuestra causa, manifestación que fué impedida por la fuerza armada del Estado por temor de un ataque a los agentes chilenos, que ocurrieron a la autoridad en solicitud de resguardo para sus personas."

(20) El Cónsul Márquez al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, junio 18, 1879. **Ibid.** V. 3, p. 28.

(21) **Ibid.** V. 3, p. 28.

las autoridades del Istmo . . ." (22) Agosto 6, 1879: "Después de la salida del **Limeña** con los torpedos, armas y pertrechos que aquí existían para el Perú, no ha ocurrido incidente más notable que la publicación de dos oficios dirigidos al Gobierno de este Estado por el Cónsul de Chile, en que protesta de la protección concedida al referido embarque por las autoridades y la compañía del ferrocarril de Panamá . . . No sólo estos oficios sino todos los demás que con motivo de las expediciones del **Chalaco** y del **Talismán** pasó al Gobierno el agente de Chile, han quedado sin respuesta alguna del Presidente señor Ortega . . . Sería conveniente recomendar a nuestros periodistas un poco de más reserva en el anuncio de la llegada al Callao de los armamentos procedentes de Panamá . . . para salvar de algún modo la responsabilidad del Gobierno del Istmo en la protección secreta que nos concede . . ." (23) Estos favores del Gobierno de Panamá fueron necesarios como consecuencia de la resolución del Gobierno de Bogotá que imponía al Gobierno del Istmo el deber de impedir el embarque de elementos de guerra en transportes de guerra cuando fueran denunciados por el representante oficial de otro Gobierno. Las autoridades de Panamá, parciales como hemos visto, por la causa del Perú, y fieles a su teoría sobre la neutralidad, que era la misma del Gobierno Nacional, burlaban la disposición del 21 de julio desdeñando o ignorando las denuncias del Cónsul chileno y permitiendo el embarque contra todos los esfuerzos que se hicieran para estorbarlo. A no ser por el favor oficial y popular de que gozaba la causa peruana en Panamá, la resolución del 21 de julio habría equivalido en la práctica a la clausura del istmo para el tránsito de armas para el Perú, pues era imposible conservar el secreto de los embarques de armas en los puertos de procedencia y su arribo a Colón, donde además el Gobierno chileno tenía agentes—empleados en el ferrocarril mismo—que sabían la fecha de salida de los bultos para Panamá y todos los detalles del transporte por ferrocarril, y no habría habido un solo caso en

(22) **Ibid.** V. 3, p. 29.
(23) El Cónsul Márquez al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú. **Ibid.** V. 3, p. 34.

que las autoridades locales no hubieran tenido que impedir el embarque, compelidas por las denuncias del Cónsul chileno.

El favor de las autoridades locales no impedía, sin embargo, que el Cónsul peruano tuviera entre sus manos un conflicto cada vez que había un cargamento de armas que embarcar para el Perú, pues el Cónsul chileno estaba siempre presente con su denuncia y su demanda de que se prohibiera el embarque, y la violación sistemática de la resolución del 21 de julio por las autoridades locales no era otra cosa tan trivial que pudiera hacerse impunemente todo el tiempo, pues el Gobierno de Panamá asumía responsabilidades ante el de Bogotá, el que a su vez tenía que confrontar al Gobierno de Chile ofendido por la violación de los derechos que el propio Gobierno de Colombia le había concedido bajo la resolución del 21 de julio.

El Cónsul peruano zanjó esta grave dificultad ideando un procedimiento que apenas cubría las apariencias, pero que habría sido vano sin la complicidad de las autoridades locales. Fletaba un buque mercante para un punto cualquiera, y este buque aparecía como conductor del armamento, que en realidad sacaban de Panamá en altas horas de la noche lan lanchas de la Compañía del ferrocarril y lo transbordaban al transporte peruano que esperaba en una de las islas fuera de la bahía de Panamá. "De esta manera", decía el Cónsul Márquez a su Gobierno, "puede acreditar el Presidente de este Estado que los artículos de guerra se han embarcado en buque mercante, salvando su responsabilidad ante el Gobierno Central, burlando al Cónsul de Chile y salvándonos de las insistencias agresivas de los agentes chilenos, entre los que no es el menos activo **La Estrella de Panamá.**" (24) El Presidente del Estado, señor Ortega, estaba en cuenta de la estratagema y se dejaba engañar a sabiendas.

A veces, empero, por imprudencia, por olvido, o por cualquier circunstancias, se prescindía de todas estas precauciones y se hacían las cosas osadamente con la mayor impunidad del mundo. Aprincipios de septiembre había, por ejemplo,

(24) El mismo al mismo, octubre 1°., 1879. **Ibid.** V. 3. p. 40.

en Panamá, dos botes torpedos Herreshaff, seis cañones Krupp, tres millones de municiones para rifles y ametralladoras, cuatro mil quinientos rifles, dos ametralladoras Nordenfield y cuarenta balas cónicas de acero para la escuadra. El **Oroya** fué a Panamá a recibir este gran cargamento, y en lugar de fondear en las islas distantes de la bahía y esperar allí su carga, como había indicado el Cónsul Márquez a su Gobierno que se hiciera, entró directamente al puerto y cargó el armamento en Taboga, a la vista de toda la población. Los chilenos de Panamá levantaron una gran baraúnda. Intentaron un proceso contra el Presidente del Estado, acusaron de cohecho a los miembros del Gobierno y a algunos particulares, y el Encargado de Negocios de Chile en Bogotá reclamó y protestó. El Presidente Ortega expresó su disgusto y sus temores y la compañía del ferrocarril se quejó de que se expusiera su conducta a la reprobación del Directorio en Nueva York. (25)

El Cónsul Márquez, por su lado, se quejó a su vez a su Gobierno; y para escudar contra las responsabilidades al Presidente Ortega y al propio Gobierno del Perú, dirigió una comunicación (noviembre 3, 1789) al Ministro del Perú en Bogotá, negando absolutamente los hechos. "Con penosa extrañeza me he impuesto . . . de la reclamación entablada ante el Gobierno de Colombia por el Encargado de Negocios de Chile a consecuencia de denuncias de embarque de armas para el Perú en el transporte **Oroya,** y del enojo manifestado por el señor Ministro de lo Interior y Relaciones Exteriores de la Unión, quien juzga que los funcionarios y agentes peruanos en este puerto no han trepidado en comprometer a su Gobierno violando los decretos de 2 de junio y 25 de julio relativos al tránsito de armas por el istmo, y dando un escándalo inútil para el Perú y peligroso para Colombia . . . Las

(25) El mismo al mismo, octubre 1°., 1879. **Ibid.** V. 3, p. 40. La nota del Cónsul peruano concluye así: ". . . hasta nuestros propios comisionados especiales para los embarques de armamentos, señores Ehrman y Lewis, se han sentido profundamente desalentados, porque recelan ver más tarde anulados sus esfuerzos en favor del Perú, por otro paso impremeditado de tal especie. Bastante trabajo ha costado impedir la publicación del proceso de los chilenos . . . También ha habido que esforzarse en calmar la alarmante inquietud y el desagrado del Presidente señor Ortega, así como las aprehensiones del jefe del ferrocarril."

graves quejas e inculpaciones anteriores no reconocen más fundamento que un reclamo del Encargado de Negocios de Chile . . . Sabe V. E. que las armas destinadas al Perú no vienen dirigidas a los funcionarios peruanos en el istmo y que éstos no tienen, por órden de su Gobierno, más participación en los embarques que el forzoso deber de reclamar la libertad de tránsito que garantizan las leyes colombianas, los tratados y los mismos decretos del Gobierno de la Unión . . . El referido transporte vino en comisión trayendo importantes telegramas para Europa: aquí sólo tomó víveres y carbón. Si ha cargado armas, no ha sido en Panamá; es probable que las haya embarcado en el puerto libre de Amapala . . . Si la prensa de Lima ha dicho . . . que el **Oroya** llevó armas de Panamá, es por la ignorancia en que dicha prensa está de las facilidades que puede ofrecer Amapala para los embarques de nuestras armas, facilidades que al Gobierno del Perú no conviene revelar. Es pues injustotificable el reclamo del Encargado de Negocios de Chile . . ." (26)

VI

El **Talismán**, el **Limeña**, el **Oroya**, el **Charrúa**, todos los transportes de guerra peruanos viajaron constantemente entre el Callao y Panamá y entre Panamá y el Callao, en la misión de llevar al Perú los armamentos con que su ejército y su marina de guerra resistirían la invasión del territorio nacional por los ejércitos chilenos, gracias a la imprevista y providencial oportunidad que al Perú presentó para la organización de su defensa el bloqueo de Iquique; y todos fueron cargados en Panamá o en las islas vecinas a pesar de la oposición de los agentes de Chile; y todos cruzaron felizmente el océano con su preciosa carga a pesar de la escuadra chilena. Aun bloqueado ya el Callao, el Perú recibió armas por la vía de Panamá, llevadas por veleros a la costa peruana con la misma intrepidez y la misma impunidad que los transportes de guerra. Así fué con la **Estrella**, por ejemplo, una goleta colombiana que había emprendido viaje

(26) **Ibid.** V. 3, p. 41-42.

al Callao con un cargamento de armas cuando en Panamá no se tenía aun noticia de la presencia de la escuadra chilena en el principal puerto peruano. Autoridades peruanas del litoral, en cuenta de la situación, llenaron el mar de pequeñas embarcaciones ligeras, pescadoras, que buscaran la goleta en peligro y la apercibieran, lo que hicieron con éxito. El Cónsul peruano en Guayaquil envió por su lado una lancha que llegó hasta la caleta ecuatoriana Ancón y regresó con la noticia, que no era cierta, de que la **Estrella** había llegado a Santa Elena el 21 de mayo. La **Estrella** fondeó en Tumbes, del Perú, el 2 de junio, 1880, conducida por uno de los barquichuelos pescadores peruanos que habían salido al mar a interceptarla. (27)

Otra goleta con armas para el Perú, la **Enriqueta**, escapó, en mayo de 1880, de ser capturada cerca de Panamá por una expedición organizada contra ella por el Cónsul de Chile en aquel puerto. Sabedor este funcionario de que la goleta partía con un cargamento que valía, según cálculos chilenos, (28) medio millón de dólares, se propuso apresarla. Fletó con este objeto el pailebote **San Ramón** y lo tripuló con chilenos, entre ellos el Secretario del Consulado, Joaquín A. Hermida. En relación con el ataque que preparaba el **San Ramón,** parte de la tripulación de la **Enriqueta** se sublevó. El capitán había expresado al Cónsul peruano sospechas del contramaestre Dana, que efectivamente fué uno de los sublevados. El Cónsul tuvo al propio tiempo noticia de la maquinación de los chilenos. El día 7 recibió aviso de que el **San Ramón** rondaba la bahía y que por la noche asaltaría a la **Enriqueta,** que había terminado la carga el 6 en la tarde. Pidió en consecuencia a las autoridades de Panamá una fuerza armada para la protección de la **Enriqueta** y la captura del **San Ramón.** Esta fuerza redujo a la tripulación sublevada de la **Enriqueta,** que había ya amarrado al Capitán, e hizo presos a los tripulantes del **San Ramón,** los cuales fueron enjuiciados en Panamá. Se sobreseyó, sin embargo, en el proceso por encontrar el tribunal que no habían sido comprobados los delitos de que se acusaba a los procesados, quienes declararon que su misión era seguir

(27) **Ibid.** V. 3, p. 166-68.
(28) **Ibid.** V. 3, p. 160.

la estela de la **Enriqueta.** Hermida presentó una comunicación del Cónsul sobre una comisión que iba a cumplir cerca del primer buque de guerra que encontrara. El Cónsul mismo, Ramón Rivera Jofre, declaró que los chilenos embarcados en el **San Ramón** iban en comisión privada del Consulado cerca del primer bùque de guerra, y que no había nada de asalto ni ataque a nave alguna, sino el designio de seguir las aguas de la **Enriqueta.** (29)

Con menos fortuna que los barquichuelos peruanos, la **O'Higgins** anduvo también en busca de la **Estrella,** de manera que esta goleta se salvó al propio tiempo del doble peligro de la escuadra bloqueadora del Callao y del buque de guerra chileno despachado expresamente a su captura. En la búsqueda de la **Estrella** estuvo la **O'Higgins** desde el 16 de mayo, en que salió del Callao, hasta el 3 de junio, en que abandonó la pesquisa, convencido su comandante de su inutilidad. Si hubiera persistido, quizá el resultado hubiera recompensado su paciencia. La **O'Higgins** estuvo en Eten el 18 y en Paita el 19 de mayo. Del 21 al 25 cruzó afuera en el paralelo del puerto Informes de unos pescadores y otras noticias persuadieron a Mont, comandante de la **O'Higgins,** de que Paita era el puerto donde la **Estrella** recalaría, y frente a este puerto hizo un crucero continuo de espera inútil, estacionando además por precaución una falúa en la boca del puerto. (30)

En pos de la **Estrella** y la **Enriqueta,** estuvo en Panamá, donde ya había estado en busca del **Oroya** en octubre de 1879, el transporte de guerra chileno **Amazonas.** Las instrucciones a Ríofrío, su comandante, están fechadas en el Callao el 20 de mayo de 1880, y explican que la expedición del **Amazonas** es consecuencia del aviso del Cónsul chileno en Panamá. El

(29) **Ibid.** V. 3, p. 162-163.

(30) **Ibid.** V. 5, p. 54.—Con frecuencia ocurre que las fechas de la documentación en Ahumada Moreno están equivadas. Las fechas referentes al viaje de la **O'Higgins** al Norte deben ser de mayo y no de abril como aparecen en la **Recopilación.** Fué el 5 de mayo cuando el Cónsul chileno en Panamá comunicó al jefe de la Escuadra la salida de la **Estrella** y la **Enriqueta.** (Ahumada Moreno, V. 5, p. 56) El Comandante de la **O'Higgins** rinde su informe con fecha 8 de mayo, lo cual no es posible, siendo del 5 del mismo mes el aviso del Cónsul. Así pues, fué el 3 de junio y no de mayo, cuando la **O'Higgins** terminó su crucero frente a Paita, o sea un día después de la llegada de la **Estrella** a Tunbes.

Amazonas zarpó del Callao el día 22 de mayo, aunque las instrucciones le ordenaban partir en la noche del 20. El 24 fondeó en Paita, donde Ríofrío se enteró de que la **Estrella** había salido hacía tiempo de Panamá, y de que la **Enriqueta** había regresado a Panamá por la causa que hemos dicho. El transporte chileno llegó a Panamá el 28, después de una prolija búsqueda de la **Estrella** en el camino. Allí esperó en vano hasta el 31. De bajada otra vez, reconociendo con esmero la costa y las islas, llegó a Tunbes. Aquí supo que la **Estrella** había puesto en tierra su cargamento hacía dos días. El 9 de junio, 1880, el transporte chileno se reincorporaba a la escuadra en el Callao, después de una vana excursión de tres semanas, tan vana como la de octubre de 1879 en busca del **Oroya**, entonces comandado el **Amazonas** por Thompson. Este transporte de guerra chileno volvió a Panamá en octubre de 1880, siempre con el mismo objeto, nunca alcanzado, de capturar buques con armas para el Perú. En esta ocasión el Cónsul del Perú, Larrañaga, se quejó al Gobierno local de su prolongada presencia en el puerto, y trató además de impedir que se le permitiera proveerse de víveres, "en cumplimiento de las obligaciones que Colombia tiene previamente contraídas", en virtud del tratado de paz, comercio y navegación entre Colombia y Chile que citaba. El Gobierno Nacional respondió al de Panamá, que le dió cuenta, recordando el hecho de que durante la guerra se habían tolerado, "por un sentimiento muy natural de benevolencia y fraternidad, que varios transportes de guerra peruanos, no sólo hicieran aguada y víveres en él, sino que practicaran otras operaciones en provecho exclusivo de los aliados." Y agregaba: "La estricta neutralidad que el Gobierno de Colombia se ha impuesto como norma de conducta . . . exige la práctica de la misma tolerancia respecto de la República de Chile." (31)

Una lancha torpedo para el Perú que había llegado a Panamá en octubre de 1879, con la máquina inservible, y cuya salida no pudieron impedir las protestas y denuncias del Cónsul chileno, fué capturada por el **Amazonas** en Ballenita,

(31) **Ibid.** V. 4, p. 172-174.

puerto del Ecuador, el 23 de diciembre del mismo año. Había salido de Panamá el primero de dicho mes. El gobierno del Ecuador reclamó del de Chile la devolución de la lancha, con sus tripulantes, "en el lugar en que se hizo la presa", y pidió la destitución del comandante del **Amazonas**, y una satisfacción, "la que simultáneamente practican los gobiernos que alcanzan su engrandecimiento por el homenaje que rinden a la justicia y al derecho." El gobierno de Chile contestó que no vacilaría en ofrecer al del Ecuador las reparaciones debidas, "después de conocer y apreciar circunstanciadamente los hechos relacionados con este lamentable suceso." (32)

Esta lancha torpedo había llegado a Colón en el vapor **Ailza** el 24 de octubre, 1879. Para conducirla al Perú habían ido a Panamá tres oficiales navales, los cuales se encontraban en Panamá, esperando la llegada de la lancha, desde el 11 de octubre. El jefe de esta misión naval, M. de la Barrera, examinó a bordo de la **Ailza** la lancha torpedo e informó a su Gobierno que carecía "de toda clase de útiles, tanto de navegación como de maquinaria; estaba su maquinaria en tal estado de desaseo y abandono que nos hizo suponer que, desde su prueba en Europa, sólo se ocuparon de remitirla a Colón, desatendiéndose por completo de la parte más importante, esto es, de la conservación de su máquina." Transladada a Panamá y puesta a flote, fué imposible hacer funcionar la máquina, "pues el óxido de fierro que se había formado en todas las piezas que no eran de cobre o bronce, había entorpecido por completo los pistones, cilindros, condensador, etc." Para evitar dificultades con el Gobierno local, la lancha fué llevada a remolque a la isla Flamenco. Estando aquí, a bordo de la lancha el alférez Vidal, de la misión naval peruana, un oficial que mandaba dos embarcaciones con fuerzas militares de Panamá, le comunicó, a nombre del Gobierno del Estado, la órden de entregar la lancha para llevarla al fondeadero en Panamá. Si la lancha torpedo hubiera estado en buenas condiciones marineras, habría seguido viaje al Perú sin inconveniente alguno. El Gobierno devolvió la lancha sin embargo a

(32) **Ibid., V. 2, p. 276-280-412-413.**

los consignatarios, Dellatorre y Co., el 29 de noviembre, y fué despachada en esa misma fecha, "con todos sus papeles en regla", para los puertos de Manta y Guayaquil. La escala en Manta era necesaria para la cancelción de la fianza de 12,000 soles plata dada por los consignatarios en garantía de que la lancha iba para el puerto neutral para donde había sido despachada. Después de ciertas composiciones, la lancha pudo navegar, y navegó cinco millas por hora. Una mar turbulenta, la falta de carbón y el estado de la máquina, no permitieron la llegada directa a Manta y hubo que recalar al punto más cercano, que era la punta Sua. Para reemplazar el carbón los oficiales peruanos armaron dos vandolas, una con el palo del toldo y la otra con el asta de la bandera, orientando velas improvisadas con un poncho, sábanas, etc. Un momento llegó empero en que la máquina no funcionó más. Faltaban todavía para llegar a Sua seis o siete millas, y esta distancia fué recorrida a pura fuerza de velas. El 7 de diciembre fondeó la lancha en Sua. Allí embarcó leña y provisiones y se hizo a la mar el 8. Hubo que arribar a Cabo Pasado para embarcar más leña, que se había agotado. La leña hubo que cortarla en el monte, y las hachas para cortarla hubo que conseguirlas en el lugar, que era un lugar desierto, con sólo dos ranchos. De Cabo Pasado la lancha fué a Bahía Caraques, adonde llegó ya sin leña otra vez. Aquí las autoridades pusieron un guardia a bordo y el jefe de la misión peruana fué obligado a dormir en tierra, así como el alférez Vidal, en el mismo dormitorio del jefe político del lugar, es decir, casi como prisioneros. Lista para seguir a Manta el 13 en la mañana, Barrera descubrió que los dos maquinistas habían huido y se encontraban a bordo de un buque anclado en el puerto, el **Casma.** Con un maquinista inesperado siguió la lancha para Manta, adonde al fin fondeó en la mañana del 14. Las autoridades le negaron aquí el despacho para Guayaquil. Barrera fué entonces a Puerto Viejo, a solicitar del Gobernador lo que le rehusaban en Manta, pero su esfuerzo fué en vano y volvió a Manta. Después de embarcar carbón de dos buques alemanes, intentaron embarcarse para seguir viaje de todos modos a Guayaquil, pero la autoridad no se los permitió. Lograron sin embargo

que se concediera el embarque de uno de ellos, el maquinista inesperado de Bahía de Caraques, a quien Barrera dió órden de levantar vapor tan luego como se pusiera la luna y lo aguardara, pues él se embarcaría de todos modos. Una fuerza de 30 hombres vigilaba la playa para impedir que los peruanos se embarcaran; pero éstos se internaron en el monte, después de media noche; dieron un rodeo y llegaron a un punto como a tres millas de la población. Eran las dos de la madrugada. Se embarcaron en una canoa y remaron hacia el fondeadero de la lancha. Vieron entonces que ésta se ponía en movimiento. Se dirigieron al costado de un bergantín alemán y tomaron un bote, en el que trataron de alcanzar la lancha, cuya luz se alejaba cada vez más. Eran las cuatro de la madrugada. Volvieron al bergantín alemán y allí se refugiaron. La misión naval peruana llegó a Guayaquil en la tarde del 21 de diciembre. El 24 llegó a Paita, donde esperaba encontrar la lancha; y unas horas después llegó el **Amazonas** con la lancha a remolque. Supieron entonces que la lancha había sido tomada, como hemos visto, en Ballenitas, con la máquina despedazada, y que probablemente la echarían a pique. En el vapor **Islai** la misión naval peruana regresó al Callao el 26 de diciembre de 1879.

VII

El Cónsul chileno, Jiménez Arce, agotó sus esfuerzos para lograr que las autoridades de Panamá impidieran la salida de esta lancha. Calificaba de ambiguo un informe sometido al Gobierno local por personas nombradas al efecto, sobre el uso especial de la lancha; sostenía que era una lancha torpedo; y en nota del 15 de noviembre solicitó del Gobierno del Estado "una órden para que oficiales del buque de guerra de S. M. B. **Osprey** puedan examinar el vapor objeto de mi denuncia." Este examen se haría en presencia del Cónsul, y el informe de los oficiales navales británicos sería rendido al mismo Cónsul, quien advertía que el Comandante del **Osprey** estaba de acuerdo y había ya designado los oficiales que practicarían el examen.

El Secretario de Estado en el despacho de Gobierno contestó al Cónsul, como en ocasiones anteriores, señalándole el límite de sus funciones consulares, determinado por el Gobierno Nacional en comunicación al Presidente del Estado con vista de la convención consular vigente entre Chile y Colombia (agosto 30, 1853), y según la cual los Cónsules de ambos países podían reclamar contra cualquiera infracción de los tratados en perjuicio de sus nacionales, de modo que no podían dirigirse al Gobierno sino en este único caso y con este motivo, y aun así sólo cuando no hubiere agente diplomático. En las circunstancias y casos mencionados, si no pretendían hacer gestión diplomática ni establecer polémica sobre lo que obligaba al Gobierno en puntos extraños a los de su competencia, serían oídos y su dicho sería considerado como un informe oficial.

Así consideró el Gobierno de Panamá la primera denuncia del Cónsul chileno sobre la lancha torpedo "y hasta ahora no ha permitido la salida de dicha embarcación, que está bajo la vigilancia y custodia del resguardo de este puerto, y cuando juzgaba que sus procedimientos estaban basados en la razón y la justicia, no ha podido menos que sorprenderse con la solicitud que usted me hace..." El Poder Ejecutivo no admitirá, decía el Secretario, "su intervención como Cónsul, no sólo porque usted no tendría carácter para ello, puesto que sus funciones no se extienden hasta allá, sino porque esa... intervención envolvería un acto ofensivo al decoro y dignidad del Gobierno." Y daba al Cónsul la seguridad de que la lancha no sería despachada para ningún puerto del Perú o de Bolivia, ni se permitiría en absoluto su salida "sin nacionalizarse y sin que se llenen todas las formalidades de la ley." (33)

En noviembre de 1880 el **Amazonas** estaba todavía en Panamá, adonde había llegado el 17 de octubre. Había entonces en Panamá, según el Cónsul chileno, ciento cincuenta toneladas de artículos de guerra para el Perú, esperando embarque, y esperando embarcarlos había no menos de seis buques veleros. Nuevas remesas de armas para el Perú

(33) Ibid. V. 2, p. 276-280.

llegaron a Colón a fines de octubre, procedentes de los Estados Unidos y Europa; y el Comandante del **Amazonas** calculaba, "con mediana exactitud", que había entonces como mil quinientas toneladas de material de guerra para el Perú en Panamá. La misión del **Amazonas** era impedir, con la amenaza de la captura en el mar, el embarque de estas armas que ya entonces se hacía para Guayaquil con el fin de evitar enredos oficiales en Panamá. Pero como el **Amazonas** no podía estar por siempre estacionado en Panamá en esta misión, de allí partió para el Sur el 30 de noviembre, y la libertad de los embarques peruanos se restableció.

Rivera Jofre, Cónsul de Chile en Panamá, de tránsito en Guayaquil en relación con la persecución de buques cargados de armas para el Perú, comunicó al jefe de la Escuadra (5 de julio, 1880) que el vapor inglés **Bolivia** había remolcado desde Panamá "hasta la altura de Guayaquil", a cuyas aguas había llegado el 1°. de julio, a la barca portuguesa **Guadiana** con un gran cargamento de armas, el cual había sido desembarcado en la costa Norte del Perú. (34) No mencionaba el punto del desembarco pero en otra nota de la misma fecha decía que era portador del secreto y de la comunicación un griego que había sido contramaestre de la **Guadiana** en dicho viaje y que se había comprometido con él y el Cónsul chileno en Guayaquil a ir en el buque que el jefe de la escuadra chilena destinara a capturar este armamento en tierra. Era también un griego, tal vez el mismo, quien había dado aviso al Cónsul peruano del complot chileno contra la **Enriqueta.** El griego fué hecho prisionero con otros dos individuos que desembarcaron en Tumbes, que era el punto del misterio, y el comandante del **Amazonas,** que había sido designado para esta comisión, regresó expresando su sentimiento por el fracaso de la expedición, "a causa del tardío aviso recibido." Las armas habían sido ya transportadas al interior en mulas. (35) El

(34) **Ibid.** V. 5, p. 63.

(35) **Ibid.** V. 5, p. 65. En las comunicaciones del Cónsul chileno para el jefe de la Escuadra se designa al griego portador del secreto del punto en que habían sido desembarcadas las armas del **Guadiana,** con las iniciales N. F., que eran las de su nombre Nicolás Flores. Este griego fué ejecutado por los peruanos. Sus compañeros, un austriaco y un chileno, lograron salir del Perú a fines

embarque de estas armas en el **Guadiana** fué objeto de una correspondencia entre el Cónsul de Chile y el de Panamá. (36) El cargamento iba consignado a Esmeraldas, en el Ecuador. El capitán de la **Guadiana** consultó a las autoridades, y éstas, es decir, el Poder Ejecutivo de Panamá, "no encontrando en ninguna de las resoluciones del Gobierno General, prohibición que impida el embarque de armas en buques mercantes para puertos neutrales", permitió el embarque. El Cónsul de Chile protestó. El Gobierno de Bogotá, enterado, resolvió: "que no ha habido ni hay violación alguna de la neutralidad pactada entre Colombia y Chile con el embarque de elementos de guerra en dicha barca, y en su despacho para salir así cargada de este puerto." Los fundamentos eran: que el capitán de la barca había notificado y consultado al Gobierno; y que, "al Gobierno del Estado, observando lo prescrito por el de la Unión, no le está prohibido el embarque en el istmo, de elementos de guerra para puntos neutrales." (37) Poco más tarde, en el mismo mes de julio, el 28, la **Enriqueta,** remolcada por el **Mendoza,** salió de Panamá para el Perú con un considerable cargamento de elementos de guerra. El **Amazonas** había estado desde el 17 hasta el 31 de julio recorriendo las aguas del Norte del Perú en desempeño de la comisión relacionada con el cargamento de la barca **Guadiana.**

En diciembre de 1879 había en Colón un parque de 2,500 rifles con 700,000 tiros y municiones para ametralladoras, fuera de seis ametralladoras que en Panamá esperaban embarque. La descomposición de la vía férrea y la acumulación de mercancías habían hecho un problema del oportuno transporte de elementos a Colón. La más grave causa de interrupción de la vía consistía en la destrucción parcial del puente Barbacoas. El Cónsul peruano salvó este obstáculo haciendo pasar las cargas en hombros por sobre el puente y luego haciendo el trans-

(36) **Ibid.** V. 3, p. 264-65.
(37) **Ibid.** V. 3, p. 264-65.

de 1880. Véase el despacho del Comandante Accidental de la Escuadra chilena, J. J. Latorre, al Ministro de Marina en Campaña, abril 2, 1881.—Ahumada Moreno, V. 5, p. 403.

porte en trenes extraordinarios que viajaban de noche. Las ametralladoras fueron sin embargo denunciadas por un empleado chileno del ferrocarril, hijo del Cónsul de Chile; pero el Cónsul Larrañaga resolvió también este problema con dinero, comprando por 2,000 soles la complicidad de este empleado chileno del ferrocarril. El Cónsul peruano recibía entretanto anuncio de Nueva York (diciembre 31, 1880) del envío de 250 cajas de rifles, 650 cajas de cartuchos, 16 cajas con 1,500,000 cápsulas Primus. (38) En la nota citada del 5 de julio de 1880, el Cónsul chileno decía al jefe de la escuadra: "... es de urjentísima necesidad la presencia en Panamá de algún vapor cualquiera para detener el envío crecido de armas para el Perú, pues las hai todavía en una cantidad, ocultas, que no bajan del peso de 600 a 800 toneladas." En la segunda nota de la misma fecha decía que aún quedaban en Panamá "grandes existencias de armas" para el Perú.

El primer viaje del **Amazonas** a Panamá fué, como hemos dicho, en octubre de 1879. Llegó a Panamá el 7 de este mes, zarpando de Mejillones el 28 de septiembre y haciendo escala en Antofagasta el mismo día. En Panamá supo por el Cónsul chileno que el **Oroya**, en cuya busca andaba, había salido once días antes para el Callao, cargado de elementos de guerra. El **Amazonas** volvió inmediatamente al Sur y fondeó en Antofagasta el 22 de octubre. El **Oroya**, por su lado, había partido del Callao el 12 de septiembre en la noche. El 17 reconoció al **Lontué**, de la Compañía Inglesa, que bajaba. En la tarde de este día arribó a Panamá. Firmada por los **Amigos de la Justicia** circuló en esta ciudad una hoja suelta fechada el 19 denunciando la llegada del **Oroya** "que ha venido, según se nos escribe desde Lima, con el objeto exclusivo de recibir y llevar al Callao un considerable armamento que se encuentra ... en esta plaza, en vía para el Perú." Según el corresponsal de "La Opinión Nacional" estas hojas "se hicieron circular con asombrosa profusión." En esta correspondencia que el periódico limeño publicó, se habla francamente del éxito de la comisión del **Oroya**: "... todo ha

(38) Ibid. V 7, p. 67.

podido hacerse en el breve espacio de cuarenta y ocho horas, tiempo en el que embarcamos cerca de quinientas toneladas de carga." (39)

VIII

El Gobierno de Chile compró todos sus armamentos en Europa por medio de la Legación en París; y los vapores que los condujeron tomaron unos la vía del Estrecho, otros la del Cabo de Hornos. El período de introducción de armamentos llega hasta mayo de 1881. La primera órden al Ministro Blest Gama en París, por 3,000,000 de cápsulas, es del 24 de febrero de 1879. La siguiente órden, por igual número de cápsulas, es del 24 de marzo. La tercera órden, por 6,000,000, es del 8 de mayo. Las fechas son interesantes para el estudio de los acontecimientos políticos, con los que tienen estrecha y constante relación. El 31 de mayo el Gobierno de Chile pidió a la Legación en Francia 14,000,000 de cápsulas vacías. Para el 5 de septiembre de 1879 se habían recibido en Chile 22,607,000 cápsulas de fusil. El total de los encargos para esa fecha montaba a 28,000,000, que luego se redujo a 24,200,000. (40)

Estos elementos y los de todo otro orden fueron llevados a Chile en nueve vapores, el **Zena**, el **Gleneleg, Genovese, Maranhense, Hylton Castle, St. Mary, Kielder Castle, Barnard Castle, Almwick Castle** y **Mowe.** En estos vapores Chile importó cañones de marina, de costa Armstrong, de costa Krupp, de campaña Krupp, de campaña Armstrong, de montaña Krupp, de montaña Armstrong, ametralladoras Gattling, ametralladoras Hotchkins, para la marina y el ejército; ametralladoras Nordenfelt para la marina; fusiles Comblain, fusiles Grass, fusiles Beaumont, fusiles Snider (2,000), fusiles Krospatchek, para la marina (1,952); carabinas Winchester (1,368), sables de caballería (8,000). En total Chile compró en Europa 145 piezas de artillería. (41) Compró además cien quintales de pólvora para cañón Krupp y ciento para

(39) Ibid. 1, p. 480-81
(40) Ibid. V 7 p 26.
(41) Ibid. V 6, p. 162

cañones de cargar por la boca, diez mil vestuarios o uniformes hechos y paños, telas y botones para diez mil más, y doscientos mil metros de dril e igual cantidad de género de algodón para camisas. Chile tuvo que fletar vapores especiales porque los vapores ordinarios de la Compañía Inglesa se negaron a hacer este servicio de transporte de elementos de guerra, aunque luego esta compañía fué acusada por Chile de prestar servicios al Perú en el transporte de armas de Panamá al Callao. Francia, Inglaterra, Bélgica, Austria y Alemania fueron las naciones en que Chile compró sus armamentos. Los vapores partían de New Castle, en Inglaterra, como el **Gleneleg**, el **Hylton Castle**, el **Barnard Castle** y el Almwick; o de amberes, como el **Genovese** y el **Maranhense**; o de Cixhaven, como el **Kielder Castle**. La barca alemana **Hans**, partió de Hamburgo el 1°. de junio y llegó a Valparaíso el 1°. de septiembre de 1880. El vapor alemán **Mowe** partió también de Hamburgo, en enero de 1881. Los vapores fletados no hacían escala en ninguna parte sino que del puerto europeo de partida iban directamente a Valparaíso, vía del Estrecho o del océano Atlántico. El **Genovese** habría seguido esta última vía, pero el cable de Santiago que así lo ordenaba, rectificando órden anterior, llegó tarde a la Legación en París. El **New Castle** empleó mes y medio para llegar a su destino (junio20-agosto 15, 1879); el **Genovese**, dos meses menos cinco días (julio 25-septiembre 20); el **Maranhense**, un mes y veintiun días (septiembre 7-octubre 28); el **Hylton Castle**, casi tres meses (septiembre 26-noviembre 22); el **Kielder Castle**, mas de dos meses (febrero 2-abril 11,1880); el **Barnard Castle**, un mes y veinte días (julio 7-agosto 27); el **Almwick Castle**, un mes y veinte días (diciembre 14-febrero 3, 1881). (42)

El fusil adoptado por el ejército chileno fué el fusil belga Comblain, pero no había existencia de este fusil en Bélgica y su fabricación planteaba el problema del tiempo. El Ministro Blest Gama ideó entonces la adaptación de otros fusiles al calibre del Comblain y prefirió especialmente para este fin el fusil Grass, que era el fusil del ejército francés de manera que

(42) Ibid. V 7. p 28-29

casi todas las órdenes de compra de fusiles Comblain, de los que no consiguió sino 5,180, fueron ejecutadas por el Ministro chileno en la compra de fusiles Grass transformados. Con este mismo propósito compró toda la existencia que encontró del fusil Beaumont, más o menos diez mil. Fusiles Grass adaptados al calibre Comblain, Chile compró en Europa como veintidos mil. Todavía a fines de octubre de 1880, el Gobierno de Chile ordenaba a su Ministro en París la compra de quince mil fusiles, fuera de los mencionados. Lo que hace un total de más de cuarenta mil fusiles, incluyendo una cantidad de más de cinco mil Comblaines, comprados en Europa desde marzo de 1879, es decir, antes de la guerra, fuera de los que había en manos y en parque en Chile para la fecha de la declaración de guerra el 5 de abril.

Un dato muy interesante en la historia de la compra de armamentos por Chile en Europa, es la adquisición por el Ministro Blest Gama de una considerable cantidad de fusiles en las fábricas del Gobierno francés, cosa que sin duda no supo entonces el Gobierno del Perú. No lo supo tampoco, es de suponerse, el Gobierno de Francia, pues de haberlo sabido, es también de suponerse que el señor Blest Gama se habría inutilizado para continuar prestando sus servicios en Francia como Ministro de Chile. Con fecha 28 de enero, 1880, Blest Gama dice al Ministro de guerra de Chile: "... siendo demasiado lenta la fabricación del Comblain, me he decidido a hacer fabricar fusiles Grass adaptados para el cartucho Comblain. Para esto, después de cuidadosos ensayos que auguran el éxito de la fabricación, he contratado secretamente con los administradores de las dos principales fábricas de armas del Gobierno francés, 16,000 fusiles, que serán iguales en todo a los de dicho Gobierno ..." (43)

En los Estados Unidos el Gobierno de Chile compró carabinas Winchester en número de cuatro mil y cuatro millones de cápsulas para las mismas. El Ministro en Washington, que compró estas armas y municiones, las remitió a Hamburgo, consignadas a un agente del Ministro en París, quien a su vez las remitió a Chile.

(43) Ibid. V 7 p .1

En el **Maranhense** y en el **Kielder Castle**, que fueron por el Cabo de Hornos, el Ministro Blest Gama embarcó sendos botes torpedos.

La primera mención que hay de torpedos para el Perú en la correspondencia consular de Panamá con el Gobierno en Lima, es de fecha 25 de junio de 1879, en una nota del Cónsul Márquez en que anuncia la salida en esa fecha por el vapor de la carrera, del señor W. W. Rowley, con el nombre supuesto de **Pachten**, llevando tres torpedos consignados a la casa de Grace. No hay constancia de que efectivamente este señor partiera con sus torpedos en el vapor inglés, pues el Cónsul, previendo que la compañía inglesa rechazara los torpedos a bordo, habla de la alternativa de embarcarlos en el **Talismán**, que había llegado a la isla de Otoques, a veinticinco millas de Panamá, el 24 de junio. (44)

El 3 de septiembre, el Cónsul Márquez informó a su Gobierno el arribo, procedente de Nueva York, de un bote torpedo **Herreshoff**. Para el 10 del mismo mes había llegado a Panamá otro torpedo de la misma clase, completamente armado y de setenta pies de longitud. El 23 del mismo mes de septiembre, el Cónsul Márquez esperaba un yacht-torpedo y dos lanchas más, que debían llegar el 6 o el 7 de octubre, remitidos vía New York por el señor Canevaro, Vicepresidente de la República. (45)

Los dos botes torpedos Herreshoff mencionados se adquirieron por medio de la casa Grace & Co. de Nueva York; y el 17 de septiembre del mismo año el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Manuel Irigoyen, tomaba medidas para que no se interrumpiera o demorara por falta de fondos la construcción de cuatro torpedos más de la misma clase que la casa Grace & Co. había ordenado. (46)

Gestiones del Cónsul del Perú en Liverpool lograron trastornar, en julio de 1879, el transporte en el vapor **Liguria**, de la línea del Estrecho, en el que se hallaban ya embarcados, de 123 bultos con las partes o piezas de un torpedo para

(44) **Ibid.** V. 3, p. 30.
(45) **Ibid.** V. 3, p. 36-39.
(46) **Ibid.** V. 4, p. 45.

Chile. A última hora los bultos fueron desembarcados. En cambio, un vapor torpedo para el Perú, salió mientras esto ocurría en Liverpool, de Sheerness, con conocimiento de las autoridades, como buque de recreo, de propiedad particular. (47) Posteriormente el Gobierno inglés decidió que la detención de los bultos mencionados había sido indebida y ordenó su entrega a los embarcadores. El torpedo chileno había sido embarcado en el puerto de Hull para Bélgica, de donde sería enviado a Chile. En conferencias con el Ministro peruano en Londres, señor Carlos Pividal, Lord Salisbury le informó que los torpedos, armados o desarmados, eran considerados como artículos de comercio, lo mismo que todos los armamentos. La excepción o prohibición se refería únicamente a buques de guerra y al enganche de marinos para tripularlos. (48)

CAPITULO VEINTIUNO

LA SUSPENSION DEL BLOQUEO DE IQUIQUE

La actividad y las hazañas del **Huascar,** su papel y su influencia en el curso de la guerra, el bloqueo de Iquique, la ineficiencia de la escuadra chilena, la prolongación injustificable de la campaña naval, hacían la situación insostenible para Chile. Su escuadra estaba en profundo desprestigio. En cuatro meses de guerra no había hecho sino bloquear a Iquique, sin ningún resultado positivo, inutilizándose en absoluto para la guerra ofensiva y para todo servicio importante; bombardear poblaciones indefensas y correr tras el **Huascar** sin alcanzarlo nunca. El **Huascar** sólo había bastado para trastornar y paralizar los planes militares de Chile y para mantener en zozobra las poblaciones chilenas del litoral, y las poblaciones de la costa boliviana ocupadas por Chile. Los buques de guerra y transportes peruanos recorrían libremente e impunemente el mar, desde el Callao hasta el Estrecho, y desde el Callao hasta Panamá. Las

(47) El Ministro en Londres al Ministro del Exterior del Perú—julio 16 1879. Ibid. V 4, p 39.
(48) Ibid. V 4, p 50.

comunicaciones con Valparaíso por el Estrecho estaban tan amenazadas desde la visita de la **Unión** a Punta Arenas, que los vapores que conducían los cargamentos de armas y elementos comprados en Europa por la Legación en París, tuvieron que cambiar de ruta y entrar al Pacífico por el Océano Atlántico. (1) El ejército detenido en Antofagasta por la simple amenaza del **Huascar** no era el menor conflicto de esta situación; y desde la captura del **Rimac**, las comunicaciones con Antofagasta y con Iquique eran más azarosas. Los buques peruanos entraban y salían a voluntad de todos los puertos, ya estuvieran fortificados o no; destruían lanchas, apresaban embarcaciones, rompían el bloqueo, atacaban buques enemigos a la vista de los blindados chilenos, perseguían transportes, registraban naves, hacían provisiones, recogían información y esparcían la alarma y el terror.

El bloqueo de Iquique había tenido por objeto obligar a la escuadra peruana a salir al mar para batirla. Pero la escuadra peruana había salido al mar desde mayo, y era entrado agosto y no había sido batida, y el bloqueo de Iquique había continuado. El bombardeo de los puertos indefensos había tenido el mismo objeto, pero también había continuado después de la salida de la escuadra peruana. Dados los métodos, el temperamento y el espíritu de una y otra escuadra, ¿qué habría sido de la escuadra chilena si Grau hubiera mandado la escuadra más fuerte y Williams Rebolledo la más débil?

Al fin, el propio Williams, abrumado por esta situación, de que él mismo era autor, sintiéndose prisionero de sus propios errores; sumergido, humillado y anulado en su propia impotencia, llegó a persuadirse de la necesidad de suspender el

(1) "Luego se vió que en la práctica esa mayor seguridad" (la de la vía del Estrecho) "no se obtenía, porque sabiendo el enemigo el derrotero de esos buques por . . . sus ajentes en Europa, bastaba que enviase a esperarlos o en el canal mismo o a su entrada o salida, para que esos cargamentos corriesen mucho más peligro de ser capturados que si hubiesen tomado el mar libre . . . en la extremidad del Continente. Pero como este riesgo no se puso de manifiesto sino con la esperiencia, los vapores se despacharon por la vía del Estrecho, i fué necesario enviar buques de guerra a escoltarlos desde su entrada al Pacífico, en un momento en que hacían gran falta, o porque atrasaban su reparación, o porque dificultaban el envío de transportes a Antofagasta i a Iquique, que también necesitaban protección." Bulnes, V. 1, p. 401-02.

bloqueo. Cuatro meses habían sido necesarios, cuatro meses de fracaso y deshonra, para que el marino chileno, jefe de una escuadra que pudo haber destruído a los buques enemigos en el Callao o pronto después de su salida del Callao, o a la salida misma del Callao, llegara a esta persuación.

"He creído llegado el momento", escribió el Contraalmirante chileno al Ministro de Marina con fecha 28 de julio en la rada de Iquique, "de manifestar a V. S... la ineficiencia del bloqueo, que sin infligir daño al enemigo, ocasiona graves peligros y perjuicios a nuestros buques." Este es el juicio del bloqueo de Iquique formulado por su propio autor. El bloqueo no había hecho ningún daño al enemigo y había inutilizado a los buques bloqueadores. Esta es la síntesis de los cuatro meses de bloqueo. Esto estaba claro antes del bloqueo. Estuvo claro desde el primer día del bloqueo. El bloqueo no sólo no haría ningún daño al enemigo sino que lo favorecería enormemente. Pero el Contraalmirante chileno no vió esto sino después de cuatro meses de desastrosa experiencia.

"En el estado a que han llegado las cosas", dice el marino chileno en la comunicación citada, "el bloqueo de Iquique se va haciendo insostenible: por la falta de combustible, que está ya al agotarse, sin que haya hasta ahora cómo reponerlo; por el constante uso de las máquinas i calderas de los buques obligados a estar siempre en movimiento a fin de evitar la aplicación de torpedos... he sido informado... que se tienen preparados nuevos torpedos más seguros i perfectos para destruir nuestras naves, i para precaverse de sus desastrosos efectos es forzoso mantener las máquinas en mayor trabajo, i por consiguiente, con mayor deterioro, i aumentar el servicio de vijilancia constante que impone a la tripulación un recargo de fatiga, cuyos efectos se hacen ya sentir... el roce de las máquinas exije que se les dé un descanso para reconocerlas i poder renovar sus válvulas i empaquetadoras; i ya que nuestros buques han mantenido sus máquinas encendidas, funcionando diariamente... este descanso se hace tanto más imperioso cuanto que de no efectuarlo podría suceder que

alguno de los buques quedase de repente imposibilitado para moverse."

Explica que no había dado antes este paso, ni impuesto al Gobierno de la situación, porque se le había hecho creer "que mui luego se iba a movilizar el ejército", y en vista de esto pensó "que el bloqueo de Iquique debía sostenerse a todo trance hasta que nuestro ejército se presentara en sus inmediaciones." El hecho era que el ejército chileno no se movería mientras el **Huascar** dominara el mar; y el **Huascar** sería dueño del mar, en el sentido de la libertad absoluta de movimientos y de acción, mientras el bloqueo de Iquique subsistiera. Williams, pues, no entendía la situación; y su inteligencia de las cosas era al revés del sentido real, lógico y evidente de los hechos.

La división de la escuadra en dos secciones, una para sostener el bloqueo de Iquique, la otra para proteger a Antofagasta contra las sorpresas del **Huascar**, había aumentado y agravado las dificultades de la posición del Contraalmirante Williams en la rada de Iquique. Los buques que defendían a Antofagasta, estaban de hecho fuera de su control, y desempeñaban comisiones y cumplían órdenes sin su consulta y aún sin su conocimiento siquiera. Hay una nota de resentimiento por esta causa en la comunicación en que desahucia el bloqueo y lo declara insostenible. "... las infinitas dificultades que me rodean, aumentan con la incertidumbre en que a menudo me encuentro, respecto a los movimientos que efectúan los buques, que separados de la escuadra en comisión especial, se destinan a ejecutar otras comisiones sin mi noticia, i en contravención a mis órdenes, esponiéndolos a correr serios peligros, como sucedió con la cañonera **Magallanes** ... con el **Tolten** ... i dos veces con la **Chacabuco** ... Por lo que hace al blindado **Almirante Cochrane**, tenía instrucciones de protejer a Antofagasta i vijilar nuestras costas del Sur ... Según comunicaciones del Comandante del blindado ... he sabido que este buque se dirijió al Norte, con el propósito de cruzar frente del puerto de Tocopilla, por órden del Ministro de Relaciones Exteriores." Concluía manifestando sus temores acerca de los movimientos de los buques de la segunda divi-

sión, "los cuales pueden redundar en beneficio de los planes del enemigo, que tengo la seguridad se dirijirán al Sur."

Los buques del bloqueo se hallaban, además, aislados e incomunicados. El Contraalmirante llamaba la atención del Gobierno hacia "la situación excepcional en que se encuentra actualmente la sección de la escuadra que . . . bloquea este puerto . . . por la absoluta incomunicación en que se halla con el resto de la República." Esta incomunicación se debía a que los vapores de la carrera no tocaban ya en Iquique y los transportes no arriesgaban ya el viaje como antes. "Hace ya 16 días que no tengo la menor noticia del Sur . . . este estado de aislamiento me coloca en una situación bien difícil, sin noticias del Gobierno, del Jeneral en jefe del ejército, de los buques destacados al Sur, ni de los movimientos de los buques enemigos . . ." (2)

Al mismo tiempo que el Contraalmirante chileno escribía en estos términos sobre el bloqueo al Ministro de Marina, Santa María, que se hallaba en Antofagasta como delegado del Gobierno, escribía al Ministro de Relaciones Exteriores, (julio 30):

"El bloqueo de Iquique ha llegado a ser ridículo. Retirándose nuestros buques a inmensa distancia a las 5 P. M. i no marchando hasta Pisagua para impedir la provisión del enemigo, ningún provecho obtendremos del expresado bloqueo. El Contraalmirante ha entendido que bloquear a Iquique es permanecer allí estacionario; precaviéndose de los torpedos, cuya aplicación sería imposible si los buques se mantuvieran cruzando la bahía i en constante movimiento. A hacerlo así habrían dado caza al **Huascar**, i Pisagua, distante sólo 38 millas, no serviría de puerto de provisión. Si a esto se agrega el bombardeo nocturno del 16 i la falta de celo para cumplir las órdenes dadas al Comandante del **Cochrane**, no nos podemos disimular que la marina no se ha colocado a la altura de su . . . misión." (3)

El bloqueo de Iquique era, pues, un fracaso de tal magnitud y naturaleza, que había concluído por bloquear a los bloquea-

(2) Recopilación. Ahumada Moreno, V. 5, p. 16-17.
(3) Ibid. V. 3, p. 85-86.

dores. La escuadra bloqueaba a Iquique y el bloqueo bloqueaba a la escuadra. Con una diferencia: que la escuadra no lograba ni había logrado nunca aislar en absoluto a Iquique; mientras que el bloqueo aislaba e incomunicaba por completo a la escuadra. El mismo Williams reconocía este hecho cuando decía a su Gobierno en esta ocasión que a pesar del bloqueo "... siempre continuaría el enemigo proveyéndose de recursos por la vecina bahía de Pisagua, sin poderlo evitar, por la imposibilidad de que la división bloqueadora pueda efectuar operación militar alguna contra los buques transportes peruanos, obligada como está a no abandonar el bloqueo."

II

Seis días más tarde, el 3 de agosto, el Contraalmirante Williams, sin esperar órdenes de su Gobierno, suspendió de hecho el bloqueo. La circunstancia que lo decidió a este paso fué la condición en que al cabo se encontró el vapor **Abtao,** incapacitado para moverse a causa de la descomposición de su máquina, que no podía repararse allí por falta de elementos. El Contraalmirante se dirigió al Sur y arribó a Antofagasta el 4 de agosto. El **Abtao** salió de Iquique remolcado por el **Limari.** El propósito de Williams era seguir con sus buques hasta Valparaíso para que allí se hicieran de una vez las reparaciones que urgentemente requerían todos ellos. De este modo, decía al Gobierno con fecha 3 de agosto, "quedarán listos para continuar la campaña, la cual ... será más eficaz que hasta ahora, pues ya no habrá que atender al bloqueo que embarazaba los movimientos de una i a veces de ambas divisiones." (4) Lo cual era una confesión por el autor del bloqueo de que el bloqueo era la causa de la ineficacia de la escuadra chilena en los cuatro meses que contaba la guerra.

El mismo día de su llegada a Antofagasta, el 4 de agosto, dijo a Santa María, Ministro de Relaciones Exteriores, quien se encontraba allí, que había sido compelido a abandonar el bloqueo, que la máquina del **Abtao** estaba inútil, que el **Blanco** y la **Magallanes,** los otros dos buques de la sección

(4) Williams al Ministro de Marina. **Ibid.,** V. 5, p. 17.

naval que mantenía el bloqueo, requerían reparaciones en sus máquinas a las cuales debía procederse sin pérdida de tiempo; que en el estado en que estaban los buques era absolutamente imposible mantener por más tiempo el bloqueo sin exponerlos a graves peligros; y repetía el argumento de la incomunicación, la falta de combustible, sin que hubiera cómo obtenerlo; al extremo de que el día que abandonó a Iquique (3 de agosto) sólo tenía a bordo la dotación incompleta; la escasez de víveres, de los que sólo había para cinco u ocho días más.

El Gobierno de Santiago no aprobó, sin embargo, la suspensión del bloqueo, a la cual se había opuesto, considerándola imposible. Para el Gobierno chileno el bloqueo llenaba estos fines: impedía la fortificación de Iquique; impedía la exportación de salitre; impedía la invasión de Antofagasta por las fuerzas peruanas y bolivianas de Tarapacá. (5) Aunque la división naval de Iquique hubiera estado en capacidad de mantener el bloqueo, es claro que estos fines, en el supuesto de que fueran reales, carecían en absoluto de importancia comparados con el objeto lógico, natural y único de la escuadra, que era poner término a la guerra lo más pronto posible; y estaba demostrado que la guerra duraría mientras durara el bloqueo.

Forzado a desobedecer las órdenes del Gobierno suspendiendo el bloqueo, con lo cual se mostraba ahora más inteligente que su Gobierno y le prestaba un servicio vital; descontento u ofendido porque le habían quitado de hecho el mando de la mitad de la escuadra; y con conciencia sin duda de su fracaso, su impotencia y su descrédito, Williams presentó su renuncia el 31 de julio. "El mal estado de mi salud, reagravada ... por las malas noches i lo malsano del buque, me inhabilitan por completo para continuar al mando de la escuadra; por otra parte, distribuída ésta en dos divisiones, formadas de un blindado i una corbeta, se hace innecesaria mi presencia i la de mi Estado Mayor a bordo, siendo más bien un inconveniente para la dirección i movilización de los buques por los directores de la guerra."

(5) Véase Bulnes, V. I, p. 413.

Pedía en consecuencia al Ministro de Marina se sirviera **desembarcarlo para regresar al departamento para medicinarse.** (6)

La noticia de la suspensión del bloqueo produjo consternación en el Gobierno en Santiago. (7) Se aceptó la renuncia del Contraalmirante y se le ordenó por telégrafo: "En la primera oportunidad se vendrá V. S. a Santiago para dar explicación de sus actos, en especial de la suspensión del bloqueo de Iquique."

Las últimas operaciones navales del Contraalmirante chileno, tan desgraciadas como todas las suyas, habían sido las de principios de agosto contra el **Huascar**, al que por tercera vez persiguió entonces sin fruto alguno. El viaje de Williams a Antofagasta el 3 de agosto, derrotado y corrido por el bloqueo de Iquique, había coincidido con el de Grau a Caldera el 1°. del mismo mes, adonde no llegó sin embargo, por habérselo impedido la tempestad. Williams lo buscó y lo encontró, como hemos visto, en Taltal, por aviso que tuvo de Antofagasta de la presencia del **Huascar** en Caldera.

La salida del **Blanco** de Antofagasta, fué telegrafiada de Caldera a Taltal; y para dar tiempo a que el **Blanco** llegara y sorprendiera allí al **Huascar**, el oficial enviado a tierra por Grau para comunicar sus intenciones, fué llevado de aquí para allá y detenido con pretextos varios durante hora y media por los oficiales chilenos. (8) La demora del oficial peruano hizo que Grau procediera, sin esperarlo, a tomar medidas para la destrucción de las lanchas que había en el puerto. El marino peruano comprendió luego el significado de la demora, cuando hora y media después hicieron su aparición a la entrada del puerto el **Blanco** y el **Itata.** "Esta sorpresa", dice Grau, "me obligó a suspender la operación en que me hallaba ocupado" (la destrucción de las lanchas) "y salir del puerto a toda fuerza de máquina, a fin de reconocerlos, y a volver después, si era posible, a continuarla." (9)

(6) Ahumada Moreno, V. 5, p. 18.
(7) Bulnes (V. 1, p. 418) dice: "La suspensión del bloqueo cayó como una bomba en el Consejo de Ministros."
(8) Ahumada Moreno. V. 1, p. 456.
(9) Ibid. V. 1, p. 456.

Williams suponía cuando suspendió la persecución del Huascar en la noche del 7 de agosto, que el buque peruano volvería al Norte, rumbo que el mismo Williams tomó "con la esperanza de volverlo a avistar." El día 8 fondeó en Antofagasta. (10) Si hubiera proseguido al Norte habría realizado su esperanza.

El **Huascar** entretanto se había dirigido a Iquique, a donde llegó el 9 de agosto. La ausencia de los buques chilenos del bloqueo no fué empero para Grau una sorpresa, pues el día 6 había sabido en Caldera por pasajeros del vapor **Valdivia**, (11) de la Compañía Inglesa, el abandono de aquellas aguas por el Contraalmirante chileno, después de enterrar en ellas su reputación y su prestigio.

En Iquique, Grau recibió órdenes telegráficas de convoyar el transporte **Oroya** hasta Arica. Ambos buques anclaron el 10 de agosto en este puerto, que era la base naval y militar del Perú en la guerra.

Algunos días después el **Blanco** volvió a Iquique, pero no ya al mando de Williams sino de Juan Estevan López, capitán de navío, que había sido su comandante desde el principio de la guerra. El **Blanco** salió esta vez de Antofagasta el 13 de agosto, llegó a Iquique el 15 al amanecer, permaneció fondeado en la caleta de Sama todo el día 16, después de tocar en Mejillones y Pisagua; amaneció en Ilo el 17, fondeando frente a Pacocha; recaló en la mañana del 18 a la quebrada de Víctor; el 20 ancló en Tocopilla y el 22 regresó a Antofagasta. Acompañaban al blindado la **Magallanes** y el **Itata.**

En Iquique el comandante López pudo observar que, contra lo que tanto se temía en Chile, no había trabajo alguno de fortificación del puerto a pesar de la suspensión del bloqueo; y que, por el contrario, habían desaparecido algunos parapetos de defensa de la época del bloqueo.

Entre Iquique y Pisagua el **Blanco** avistó una embarcación de vapor con rumbo al Sur. Detenida por el **Itata**, resultó ser un bote torpedero blindado que se dirigía de Pisagua a Iquique, con cuatro tripulantes, enviado por las autoridades

(10) **Ibid.** V. 1, p. 454.
(11) **Ibid.** V. 1, p. 454.

peruanas. Estos individuos fueron sometidos a juicio a bordo del blindado chileno, el mismo día de su captura, el 15. Se llamaban Abraham Brown, de Jamaica, de 26 años de edad; Cosme Espiro, griego, de 31 años; Guillermo Alfredo Scott, inglés, de 41 años, y Juan Shertzer, de los Estados Unidos. El primero era fogonero y el último maquinista del bote apresado. El jefe era Scott. El había contratado a los otros. En su declaración dijo que había echado al agua dos botalones como de quince pies de largo, cada uno con un torpedo cargado de dinamita. El Gobierno del Perú lo había contratado, pagándole diez soles diarios para dirigir el uso de los torpedos en la guerra, y el compromiso de pagarle diez mil libras por cada blindado chileno que hundiera con los torpedos. Reveló a los marinos chilenos el secreto del peligro que corrían sus buques por los torpedos en Iquique si se aproximaban a menos de una milla de la costa. Tanto Scott como Shertzer habían residido por años en el Perú. Habían estado en Iquique, ocupados en la preparación de torpedos flotantes desde el 21 de junio. Habían fabricado en este tiempo cuatro grandes torpedos, capaces de contener doscientas libras de dinamita; dos menores, de noventa libras; y cuatro pequeños de cuatro libras. En su interrogatorio, Shertzer hizo una declaración muy importante en relación con la causa alegada por Williams para bombardear a Iquique la noche del 16 de julio. Dijo que no vió ni supo que se disparase algún torpedo contra los buques chilenos durante el bloqueo. Shertzer llevaba consigo un contrato firmado por Scott, por el cual éste se comprometía a pagarle la suma de diez mil soles por un blindado chileno echado a pique, y cinco mil soles por un buque de guerra de madera que corriera la misma suerte. El contrato era a la vez una órden de pago de estas sumas contra la casa Grace Hermanos & Co., del Callao, caso de que se cumplieran las condiciones estipuladas. Cuando Scott fué aprehendido con su bote torpedero, el término de su contrato con el Gobierno del Perú, que era de dos meses, había espirado, o estaba a punto de espirar. Estaba fechado en Lima el 11 de junio, 1879. El texto decía en parte: "Habiendo propuesto al Gobierno don William A. Scott, presentado por el ingeniero

del Estado don Felipe Arancibia, echar a pique uno de los buques de guerra chilenos denominados **Blanco Encalada** o **Lord Cochrane**, por medio de un aparato de su invención, y considerando que el indicado Scott sólo pide una recompensa de 10,000 libras esterlinas para el caso de que real y efectivamente destruya y eche a pique a uno de los buques... citados... acéptase dicha propuesta y... conforme a lo convenido con Scott, la casa de Grace Brothers y Cía., le entregará la enunciada suma de 10,000 libras esterlinas después de que haya cumplido el compromiso que contrae de destruir y echar a pique uno de los blindados **Blanco Encalada** o **Lord Cochrane**..." El contrato quedaba "roto y sin valor ni efecto", si su objeto no se había realizado en el plazo de dos meses contados desde que Scott saliera del Callao. Hemos visto que estaba en Iquique con Shertzer desde el 21 de junio. (12)

Era obvio sin duda para el General Prado que la única esperanza de destrucción del poder de Chile en el mar estaba en los torpedos. Se le ve por e sto enviar al **Huascar** en dos expediciones sucesivas a Caldera y a Antofagasta con el objeto de torpedear a los blindados chilenos. Se le ve por esta razón contratar los servicios de Scott, que en Londres, en la factoría Mathison, había hecho estudios especiales de la fabricación y uso de los torpedos, para hundir con torpedos los blindados chilenos. Nada es más elocuente en este contrato que el plazo de dos meses fijado como término de su validez. El General Prado sabía que la guerra en el mar no podía durar mucho, dada la inferioridad de las fuerzas navales del Perú. Este documento revela que en su opinión la guerra no podía durar más de dos meses; y parece claro que su intención al estipular este plazo no fué otra que urgir y conminar a Scott

(12) Véase el parte oficial del Comandante del **Blanco**, Juan E. López, fechado en Antofagasta el 22 de agosto; y el proceso o averiguación sumaria a bordo del **Blanco**, en el mar, agosto 15, 1879.—Ahumada Moreno. V. 5, p. 24-41.—Bulnes (V. 1, p. 461-62) cita el diario de Sotomayor, quien se había embarcado en el **Blanco** "para reconocer personalmente la costa de Tarapacá i elejir el lugar del desembarco" del ejército invasor: "mui acalorada discusión sobre la pena inmediata que debe aplicarse a los prisioneros. (del bote torpedero.) Todos se inclinan con calor a la muerte. Yo me opongo i pido que se les siga causa i se proceda conforme a la lei."

a realizar su obra cuanto antes, pues a él no se le ocultaba que todo lo que el Perú tenía era el **Huascar**, y que cada día que pasara sin que este buque sucumbiera podía contarse como un milagro.

CAPITULO VEINTIDOS

EL HUASCAR

El **Huascar** no estaba en mejores condiciones que los buques chilenos al fin del bloqueo.

Mucho antes que éstos, tuvo que hacer alto en la campaña y desaparecer del mar para sufrir serias y vastas reparaciones sin las cuales no habría sido posible que continuara en la guerra. Es decir, que el **Huascar** no había estado en acción treinta días, desde la salida de la escuadra el 16 de mayo, y ya era necesario retirarlo del mar y llevarlo otra vez al Callao para que los carpinteros, los mecánicos, los constructores navales, se hicieran cargo de él. Apenas es verosímil que este buque fuera capaz de tanto y se atreviera a tanto en el estado en que se encontraba y con la clase de gente que tenía a bordo. La guerra no habría durado una semana si los papeles se hubieran invertido y el Perú, además de tener a Grau, hubiera tenido los blindados chilenos.

A mediados de julio, el Gobierno del Perú, "para allanar el grave embarazo que presenta para la suerte de las armas a bordo (del **Huascar**) la ignorancia y la falta de hábitos de los artilleros de mar", resolvió "que se enganchen treinta individuos, los más aparentes que se encuentren para aquel servicio buscándolos con diligencia hasta conseguir hombres que han servido en esa clase en los buques de guerra extranjeros . . ." (1) Así pues, el buque más fuerte de la escuadra

(1) **Recopilación.** Ahumada Moreno, V. 1, p. 523. El **Diario Oficial** de Chile comentó en un editorial este documento encontrado en el archivo del **Huascar** después de la batalla de Angamos. Critica al Perú por haber provocado la guerra cuando no tenía "quien dispare en el mar sus cañones", siendo lo cierto, sin embargo, que el Perú no hizo sino aceptar la guerra porque no podía hacer otra cosa; y que su falta absoluta de preparación para la guerra, siquiera de elemental defensa, lo mismo en tierra que en el mar, es prueba concluyente no sólo de que no fué el Perú quien provocó la guerra sino de que de los dos países en guerra, Chile y Perú, era el Perú el que no podía provocar la guerra.

peruana, en realidad el único buque capital después del naufragio de la **Independencia;** el que había sostenido solo desde el 21 de mayo la guerra, manteniendo constantemente la ofensiva contra los buques y los puertos chilenos, difundiendo el terror en las poblaciones y en los defensores de las fortalezas del litoral, que vivían en el espanto de la aparición del **Huascar,** no tenía artilleros, había salido a campaña sin ellos el 16 de mayo, y el Gobierno peruano andaba buscándolos en plena guerra a cualquier precio, "porque las consecuencias de no hacerlo puede ser como hasta ahora de mala trascendencia." (2)

"La actividad del **Huascar**", dice Bulnes (3), "sus audacias... le creaban un ambiente de simpatía universal, i el mundo se sentía inclinado en favor de esa pequeña nave que a pesar de su debilidad mantenía en jaque a las poblaciones marítimas de Chile."

El Huascar había llegado a ser considerado por todos como invencible, dice Vicuña Mackenna. "Había pasado", dice, "a la categoría de mito, i su adalid a la de un verdadero semidios. Llevado su nombre en alas de la fama... el Contraalmirante Grau había sido ascendido a la condición de los inmortales antes de sucumbir, i cuando un trozo de fierro disipó su vida... consagráronse votos públicos a sus manes en las catedrales de casi toda la América que fué antes española." (4)

Grau había alcanzado todo esto con un buque que sólo montaba dos cañones, que no tenía artilleros ni marinería instruída, sino gente toda bisoña y reclutada a la carrera y a la ventura; cuya máquina funcionaba mal, y que adolecía de graves defectos de construcción, como el palo trinquete entre el castillo y la torre que entorpecía los disparos de ésta dirigidos a la amura; y una torcedura en el espolón que hacía imposible mantenerlo a rumbo fijo cuando se le gobernaba con los aparejos de repuesto o provisionales navegando a toda máquina. (5)

(2) Resolución citada del Gobierno del Perú.
(3) o. c., V. 1, p. 410.
(4) Vicuña Mackenna, **Historia de la Campaña de Tarapacá,** V. 2, p. 427.
(5) Almirante Uribe, **Los Combates Navales en la Guerra del Pacífico.** Citado en Bulnes, V. 1, p. 489.

"La disciplina en la tripulación ha dejado mucho que desear en los momentos difíciles", escribía Grau al Comandante General de Marina el 9 de junio. Por esta causa y por falta de instrucción, operaciones que demandan ejecución inmediata habían sido constantemente demoradas. "... este defecto, que en circunstancias anormales se corrige lentamente ... no se repara de la misma manera en campaña, y produce entorpecimientos de los más fatales cuando se trata de operaciones de guerra ... de inmediato desempeño ... Así la falta de ejercicios de artillería y particularmente de ejercicios a fuego, ha sido causa de que en Iquique, batiendo a la **Esmeralda**, y en las demás ocasiones, los tiros hayan sido muy mal dirigidos; circunstancia que, si se tiene en cuenta que el buque no dispone sino de dos cañones, y que el manejo de éstos es pesado por su carga, exije que el corto número de disparos que realmente se pueden hacer en un tiempo dado sean lo más certeros posibles." Grau pedía en consecuencia al Gobierno que dictara las medidas más eficaces para prevenir las consecuencias en las operaciones de la guerra de la falta de artilleros y de fuerzas disciplinadas e instruídas en el **Huascar**. Una de estas medidas, la que juzgaba más urgente, era el cambio de una parte del personal de la tripulación "por gente de condiciones más aparentes para la guerra y para las faenas del mar que la que tiene hoy el buque." "A mi juicio, es necesaria la supresión del palo trinquete que entorpece el libre fuego de los cañones de la torre."

El **Huascar** no contaba siquiera con buenos maquinistas. Grau atribuía la irregularidad en el funcionamiento de la máquina, a la incompetencia de los maquinistas. La máquina adolecía además de defectos que se habían "hecho sentir en los momentos en que su acción ha sido más necesaria." Era indispensable, en su concepto, que una junta de expertos la examinara para fijar y corregir sus defectos. No era menos urgente limpiar los fondos y reparar las averías del buque. Estas averías eran las que había sufrido el **Huascar** en el combate con la **Esmeralda** en Iquique, y cuya reparación Grau consideraba de inmediata necesidad. (6)

(6) Ahumada Moreno, V. 1, p. 557-58.

"A pesar de encontrarse costado con costado i de la órden de Grau de disparar a flor de agua, las punterías de los artilleros del **Huascar** fueron ta malas como de costumbre", escribió al **Mercurio** su corresponsal en la escuadra chilena a propósito del encuentro del **Huascar** con los buques del bloqueo la noche del 9 y la madrugada del 10 de julio, y los esfuerzos de Grau por echar a pique al **Matías** en esa ocasión. (7)

El **Huascar** permaneció en el Callao, sometido a trabajos de reparaciones, desde el 9 de junio hasta el 6 de julio, fecha en que zarpó de aquel puerto para el de Arica, como hemos visto, en cumplimiento de órdenes del Gobierno. El 18 de junio Grau decía al Presidente Prado, Director de la Guerra: "... se están haciendo las reparaciones en el monitor de mi mando; se han recorrido las costuras de proa de la cubierta alta principal; se ha desarmado la máquina haciendo un prolijo examen de ella y limpiándola; se ha parchado la chimenea, compuesto las falcas y se está reparando el castillo de proa; concluídas éstas entraré al dique a limpiar los fondos, componer la plancha del espolón, que se encuentra rasgada a consecuencia de los proazos en el combate con la **Esmeralda.**" El 25 de junio el **Huascar** entró al dique y salió de él el 28. El 20 había entrado a la dársena, donde dejó el palo trinquete. "Con esta medida se ha conseguido mejorar las condiciones militares del buque", escribió Grau al Director de la Guerra. Aunque la limpia de las calderas sólo se había hecho a medias, la opinión del constructor naval, del inspector de máquinas y del director de obras, el 3 de julio, fué que el buque se encontraba expedito para salir al mar el día siguiente. "No sucede lo mismo", escribía Grau en la fecha citada, "respecto ... a la organización del personal, 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 ... distraer la gente de las labores de ésta, ni hacer ejercicio de cañón, hallándose la torre casi totalmente desarmada con motivo del cambio de correderas de los cañones." Tampoco estaban hechas todas las reparaciones. La premura de la salida del

(7) **Cartas de la Escuadra. Ibid.** V. 1, p. 423.

Callao, escribía Grau, ha hecho que quede pendiente el forro de la cubierta en el circuito de la torre y el establecimiento de la ametralladora en la cofa mayor.

El primer encuentro del **Huascar** con los buques chilenos después de reparado y compuesto y dotado de nuevo personal, fué la noche del 10 de julio en las aguas de Iquique, en que sus cañones fueron inútiles para hundir al **Matías Cusiño,** a pesar de que le disparó a flor de agua, y para hacer daño alguno a la **Magallanes,** teniendo que recurrir al espolón en el combate con ésta en vista de la ineficacia de su artillería. (8)

El 11 de septiembre, es decir, menos de un mes antes de Angamos, Grau escribía al Comandante General de Marina: "por los documentos adjuntos vendrá V. S. en conocimiento de que a la guarnición del buque de mi mando se les adeuda alcances y socorros correspondientes a los meses de mayo, junio, julio, y agosto . . . y de que los individuos que la componen se encuentran faltos de algunas prendas de vestuario." (9)

Con este buque y en estas condiciones, Grau hizo la campaña naval en la guerra del Pacífico, retardando él solo mientras duró esta campaña la invasión de su patria por las hordas de la conquista, que ansiosas y anhelantes, y humilladas por la espera y el temor, sólo aguardaban en Antofagasta para lanzarse sobre su presa, que desapareciera del mar el obstáculo que les cerraba el camino, la portentosa nave peruana que burló y humilló cien veces a la flamante escuadra enemiga, imponderablemente superior en cañones, en corazas, en artilleros, en fuerzas veteranas, en elementos de toda clase, en poder combatiente.

El **Huascar** es la maravilla de esta guerra. Sin él en realidad no habría habido campaña naval. La guerra en el mar terminó cuando él sucumbió. Suprímase al **Huascar** y se verá el vacío.

---

(8) "La marcada inseguridad de nuestros tiros de cañón me decidió a atacar con el espolón . . ." Grau al Director de la Guerra, julio 10, 1879. **Ibid.** V. 1, p. 561.

(9) **Ibid.** V. 1, p. 562.

La guerra naval tuvo decoro, dignidad, brillo, emoción dramática, grandeza, por el **Huascar.** Pero el **Huascar** era Grau. La historia de la guerra naval, que comienza con el bloqueo de Iquique y concluye en Angamos, los dos acontecimientos decisivos y culminantes de la campaña, la llenan en suma las hazañas de Grau y las torpezas y maldades y crueldades de Williams Rebolledo, el jefe de la escuadra chilena.

Grau no sólo hizo historia sino que escribió una nueva epopeya en la historia del Continente. El no dirigía la campaña. Simplemente cumplía órdenes, y así fué en todos los casos, desde el principio hasta el fin. La dirección estaba en tierra, y la ejercía el General Prado. Pero la ejecución de estas órdenes se confiaba a su experiencia, a su inteligencia y a su valor. El demostró constantemente las más altas aptitudes en el cumplimiento de sus instrucciones. La dirección misma de la guerra estaba subordinada a las condiciones de la lucha, y éstas eran impuestas por la desigualdad entre los combatientes. En combate abierto el **Huascar** nada podía contra los dos acorazados chilenos, ni siquiera contra uno solo de ellos; y la estrategia de la dirección peruana tenía forzosamente que ser de sorpresa y de operaciones osadas y arriesgadas. Hacer la guerra al enemigo, causarle el mayor daño militar posible, arriesgarlo constantemente todo, pero evadir a todo trance, salvo en un caso inevitable, un conflicto con los blindados chilenos, a fin de mantener la guerra y esperar de la casualidad o del acaso un desenlace salvador, era la táctica que las circunstancias imponían a la dirección de la guerra por parte del Perú. Si por temor a la superioridad material de la escuadra chilena, y a las mortales consecuencias de la destrucción de los buques que constituían toda su protección, la dirección de la guerra en el Perú hubiera cometido el error de adoptar una política tímida y vacilante, inactiva y pasiva, dada la inmovilidad de la escuadra chilena en el bloqueo de Iquique, la guerra en general habría carecido de acción y movimiento, no habría habido combates ni operaciones navales, habría sido como si no hubiera guerra. Es la teoría del Perú en la guerra

la que hizo la guerra activa y verdadera. Y el **Huascar**, es decir, Grau, fué el intérprete y ejecutor de esta teoría. El **Huascar** estuvo incesantemente en acción, llevando la ofensiva, es decir, la sorpresa, el ataque, la perturbación, la confusión, el desconcierto, a todas partes, desde Iquique hasta Valparaíso. Es en esta clase de guerra, en la que perennemente desafiaba el peligro de los blindados chilenos, y en la que no contaba sino con la bondad de la fortuna para escapar huyendo en caso de un encuentro, que Grau desplegó y demostró constantemente sus extraordinarias cualidades de inteligencia, de pericia y de visión. En el carácter especial de esta guerra, en que el más débil fué llamado al mayor esfuerzo, a la mayor acción, a la mayor iniciativa, a las mayores virtudes y a los mayores peligros, a superarse a sí mismo, en suma, y a contrarrestar por la superioridad de su esfuerzo la superioridad material del enemigo, a hacer, en suma, lo que el enemigo, aunque más fuerte, no era capaz de hacer, el grande espíritu que había en Grau encontró la oportunidad de su revelación. La guerra no hizo a Grau sino que lo reveló. En él había un predestinado, un héroe de la eternidad. Su audacia, su determinación, su valor, su inspiración, su generosidad, su nobleza, su facultad de realizar siempre lo inesperado, lo imprevisto, lo increíble y lo imposible; la suprema proeza y el supremo servicio de guardar él solo con su frágil nave, que su genio y su heroísmo habían hecho legendaria, pero que en verdad estaba desarmada, porque carecía de artilleros y su solo poder ofensivo efectivo estaba en el espolón; su obra toda en la guerra; su heroica y terrible muerte, en fin, bajo los fuegos de los dos acorazados chilenos en el encuentro tanto tiempo evadido y a la postre inevitable, fijan su papel y su personalidad en esta guerra como un texto clásico, singular, aislado, único, para el aprendizaje y la educación de las generaciones en la belleza heroica del espíritu humano y en la concepción de la gloria y de la inmortalidad. Esta herencia, la herencia del **Huascar**, la herencia de Grau, es incomparable en su valor permanente de elevación y transfiguración.

CAPITULO VEINTITRES

EL BLANCO ENCALADA Y EL COCHRANE

En el terror del **Huascar**, la limpieza y reparación de los blindados chilenos, después de la suspensión del bloqueo, era una empresa que el Gobierno de Santiago no se atrevía a acometer; y a pesar de su imperiosa urgencia la tuvo en consideración más de un mes. Vino a producirse así una situación muy curiosa. Los blindados habían sido inutilizados para la guerra por el bloqueo. (1) Había que acondicionarlos de nuevo sin pérdida de tiempo, si habían de continuar la campaña, ya demasiado prolongada. Pero el Gobierno veía en el **Huascar** un grave peligro, porque creía que podía atacarlos cuando las reparaciones estuvieran en curso, y no sabía qué hacer, y vacilaba antes de resolverse a desafiar un peligro que le inspiraba el más grande temor.

La limpieza de los blindados, escribía Altamirano, Comandante General de Marina, en vísperas de la suspensión del bloqueo, es toda una gran cuestión de política, cuestión de Estado; y aconsejaba al Gobierno que consultara a Williams "i además a cierto número de senadores i diputados para tomar una resolución." Los hombres de la escuadra no se atrevían a opinar por escrito en la cuestión, tan grave la juzgaban. (2) La cuestión era el **Huascar.** "Nadie se atrevía a jugar en la aventura la suerte de la campaña naval", dice Bulnes.

Un consejo de los comandantes de los buques de la escuadra, reunido por órden del Gobierno para decidir en la cuestión de si convendría restablecer el bloqueo de Iquique o buscar y perseguir a los buques peruanos, resolvió la consulta

(1) "... el **Cochrane**, convertido en verdadero pontón de guerra, era llamado a Valparaíso, a cuyo puerto llegaba con un andar de cinco o seis millas... Pocos días más tarde exhibíase por curiosidad en los salones de Santiago, algunos de los tubos de sus calderas, tan ... atrofiados por el desgaste i calcinamiento del bloqueo que esos aparatos esenciales necesitaban ser cambiados casi en su totalidad." Vicuña Mackenna. **Historia de la Campaña de Tarapacá**, V. 2, p. 273-74. "Cuando se pudo conocer su estado (del **Cochrane**) se vió que de los 1,800 tubos de las calderas, 1,200 estaban obstruídos con hollín petrificado, adherido a las paredes." Bulnes, V. 1, p. 435.

(2) Altamirano a Varas. Valparaíso, julio 26, 1879. Bulnes, V. 1, p. 432.

declarando que los buques no servían para una ni otra cosa. Lo único que podía hacerse con ellos era lo que se había hecho con el **Huascar**, retirarlos del mar. Obsérvase en esto mismo el contraste entre la mentalidad y el temperamento de los dos Gobiernos. El Director de la Guerra en el Perú no vaciló un instante en decidir que el **Huascar** volviera al Callao y fuera sometido a las reparaciones que su estado requería. No hubo miedo alguno en el Perú a los blindados chilenos para esta decisión, a pesar de que, como hemos visto, el plan original del Gobierno chileno cuando declaró la guerra en abril, fué destruir los buques peruanos atacándolos en el Callao donde se reparaban y armaban, plan que Williams se negó a ejecutar oportunamente, para intentarlo después tardíamente, cuando ya los buques peruanos no estaban allí. Prado no consultó a nadie sobre las reparaciones del **Huascar** en junio, sino que simplemente las ordenó sin la menor tardanza.

A principios de septiembre entró por fin el **Cochrane** al dique en Valparaíso; pero antes se tomaron toda clase de precauciones para protegerlo contra una sorpresa del **Huascar.** Se revisaron las baterías de la plaza, y una lancha torpedo montó guardia en torno suyo. A propósito de esta lancha para lanzar torpedos, Pinto escribía a Sotomayor el 5 de septiembre: "Aunque no es del andar requerido, bastará saber que hai aquí torpedos para estar asegurado de que el **Huascar** no hará una entrada nocturna . . ." (3) Sotomayor había telegrafiado a Altamirano el 26 de agosto: "El **Huascar** puede ir a Valparaíso en busca del **Cochrane** o del dique." (4)

A mediados de septiembre salió el **Cochrane** del dique. Tenía ahora su antiguo andar de más de doce millas por hora; focos eléctricos y ametralladoras.

Le tocó entonces su turno al **Blanco,** no ya en Valparaíso sino en Mejillones. Este blindado estaba en peor estado que el otro. Se tomaron también con él previsoras medidas de protección contra el peligro del **Huascar.** El **Cochrane** y la **Covadonga** hicieron guardia en las aguas del puerto. Se le rodeó de botes para impedir el acceso. Un atalaya veló en la

(3) **Ibid.,** p. 434.
(4) **Ibid.,** p. 435.

cumbre del cerro más empinado; y la playa fué convertida en un erizo de cañones. (5)

Los blindados chilenos, podían, pues, restablecidos de los estragos del bloqueo, emprender la campaña contra el **Huascar** al comenzar octubre, y ponerle inmediatamente término, capturándolo o hundiéndolo, puesto que todo lo que tenían que hacer en esta campaña era buscarlo, perseguirlo, darle caza, sin tregua, para forzarlo a un encuentro en el que inevitablemente sucumbiría. El **Huascar** no podría escapar ahora, cuando el **Cochrane** había recuperado su andar de más de doce millas y el **Blanco** andaba nueve millas. Pero no sólo los blindados sino que toda la escuadra, inclusive los transportes, había sido reparada y mejorada. A los transportes se les había provisto de artillería nueva, pues los envíos de Europa habían comenzado a llegar desde mediados de agosto. La escuadra entera estaba, pues, otra vez en perfecto pie de guerra, más fuerte ahora que en abril, y esta vez para operar contra un solo buque peruano, contra el **Huascar,** cuyas verdaderas condiciones hemos visto ya.

Había, además, la superior ventaja para la escuadra chilena, de que no era ya Williams quien la mandaba. La captura del **Rimac** había ocasionado, como hemos visto, una crisis ministerial. El Ministerio Varas, segundo de la guerra, fué substituído por el Ministerio Santa María, quien asumió la Cartera del Interior, reemplazándolo en la del Exterior Miguel Luis Amunátegui. Sotomayor fué nombrado Ministro de Guerra y Marina, pero como se hallaba en campaña se encargó del Despacho José Antonio Gandarillas, nombrado Ministro de Justicia, Instrucción y Culto. Augusto Matte fué nombrado Ministro de Hacienda. (20 de agosto) La desastrosa experiencia de Williams había inducido al Ministerio anterior a eliminar la jefatura de la escuadra y a organizar ésta en dos divisiones, compuesta una del **Blanco,** la **O'Giggins,** la **Magallanes** y el **Amazonas,** transporte de mucho andar y no sólo artillado sino armado de un "espolón de abordaje destinado expresamente al monitor peruano"; (6) la otra del **Cochrane,**

(5) "... solamente así los ingenieros procedieron a desarmar la máquina." **Ibid.,** p. 437.

(6) Vicuña Mackenna. **o. c.,** V. 2, p. 274.

la **Chacabuco** y la **Covadonga.** Esta división era "defensiva del ejército", (7) y estaría a las órdenes del jefe de éste "o más propiamente de don Rafael Sotomayor." (8) La primera división, la ofensiva, "se ocuparía en cruceros constantes hasta apresar al **Huascar** i l a **Unión**", y la mandaría el oficial de mayor jerarquía a bordo. (9)

El Nuevo Ministerio restableció la unidad de mando en la escuadra y nombró jefe al Capitán Galvarino Rivero, quien tomó posesión a fines de septiembre. Latorre, que mandaba la **Magallanes,** fué nombrado Comandante del **Cochrane.**

II

Se ha tratado de excusar o explicar los desatinos de Williams Rebolledo por una dolencia crónica de que sufría. Estaba enfermo, se arguye; sus errores provenían de debilidad mental, moral y física causada por la enfermedad. (10) El nuevo jefe de la escuadra no estaba en mejores condiciones, pero por esta misma razón su ánimo y sus propósitos serían completamente contrarios a los de Williams. Interrogado acerca de su plan en la guerra, contestó con una lastimosa descripción del estado de su persona como explicación del espíritu que lo impulsaba, es decir, que por las mismas causas los resultados serían diferentes con él que con Williams. Mi plan es, dijo, "buscar al enemigo aunque se esconda en una cueva, porque estoi viejo, enfermo, pobre i aspiro a legar a mi familia la honra de haber muerto en un campo de batalla." (11)

---

(7) Bulnes, V. 1, p. 438.
(8) **Ibid.**
(9) **Ibid.**
(10) "Cuando esto sucedía estaba enfermo. Sufría una dolencia que postra el ánimo i debilita la voluntad. No pidais a un hombre en esas condiciones fortaleza de espíritu ni la entereza de vistas que sólo se obtienen con el equilibrio de la salud i de la vida." Ibid., p. 419.
(11) **Ibid.**, p. 440.—"El capitán de navío don Galvarino Riveros, nombrado Comandante en jefe de la escuadra, no había tenido gran figuración en su carrera. Era un marino como muchos otros i al ser elejido para este alto cargo desempeñaba el de Gobernador Marítimo de Valparaíso . . . era un hombre . . . sin historia . . . tenía más de 30 años de servicio en la Armada . . . No descollaba por cualidades intelectuales brillantes i haría un falso retrato de él el que lo supusiera capaz de grandes combinaciones . . resplandecía en su carácter, la enerjía en la hora del peligro i la valentía impetuosa con que lo acometía i

La escuadra había tenido asesor con Williams Rebolledo hasta que Sotomayor la abandonó en Antofagasta en junio; (12) en la organización que le había dado el Ministerio de agosto, tendría secretario, que probablemente no era sino asesor con otro nombre. Fué nombrado secretario de la escuadra un poeta, Eusebio Lillo, conocido principalmente en esta guerra como agente o instrumento de la política de Santa María en relación con Bolivia durante la guerra, la cual consistía en seducir a Bolivia, con la promesa de la adquisición de Tacna y Arica, a pactar una alianza con Chile contra el Perú, o sea la política tradicional de Chile con respecto a Bolivia desde antes del tratado secreto, del cual fué factor determinante. "... no es inverosímil que Bolivia llegue a aliarse con Chile a condición de que Chile la apoye para agregar a Arica i Tacna a su territorio ..." escribió don Antonio Varas, Jefe del Gabinete y Ministro de Guerra, en las instrucciones que comunicó el 25 de abril, 1879, al jefe de la Escuadra.

Las instrucciones para el nuevo jefe de la escuadra las firmó el nuevo Ministro del Interior, Santa María, aunque el Ministro de Guerra y Marina, Sotomayor, estaba en Antofagasta. En una nota del 18 de septiembre Santa María dice a Riveros, que si Sotomayor adicionare o modificare las instrucciones, tuviere estas adiciones o modificaciones como **punto interesante** de las instrucciones. (13)

"Estando decidido el Supremo Gobierno", decían las instrucciones, "a hostilizar por todos los medios posibles a la escuadra peruana, aprovechando la indisputable superioridad que se tiene sobre ella, V. S. procederá a realizar este propósito, persiguiendo a los buques enemigos por los

(12) Libre de la asesoría de Sotomayor, Williams escribía a Altamirano el 12 de julio: "A Dios gracias hoi me encuentro solo i mi deseo es seguir así sin importunos, teniendo por únicos compañeros el personal de mi Estado Mayor formado de oficiales de la profesión, que mui ocupados a bardo, no tienen tiempo para pensar en intrigas i miserias." **Ibid.**, p. 369.

(13) Ahumada Moreno, V. 1, p. 475.

lo buscaba ... se sabe que estaba enfermo, con su físico doblegado i gastado, pero dentro del débil y trizado vaso ardía una luz ... el deber i el patriotismo ..." **Ibid.** V. 1, p. 467-69.—"Riveros era teniente en 1851, capitán de corbeta en 1859, capitán de fragata en 1866 ... capitán de navío en 1876 ..." Vicuña Mackenna, **o. c.**, V. 2, p. 343.

medios adecuados i donde quiera que se encuentren." Riveros debía atacar a los buques peruanos aun en los puertos fortificados del Perú. En el caso del puerto del Callao, "donde los medios de defensa parecen superiores", Riveros debía considerar si podía "efectuarlo con ventaja" y si disponía de los elementos necesarios. En todo caso debía reunir un consejo de guerra, compuesto de los comandantes de los buques y del secretario. El otro puerto peruano fortificado era Arica.

El siguiente número de las instrucciones es de grande importancia histórica, porque revela que la invasión del territorio peruano sólo esperaba la destrucción de la escuadra peruana, que en realidad no era sino el **Huascar**: "6°. Las operaciones marítimas deben emprenderse con la celeridad posible, a fin de que, batida la escuadra peruana, pueda nuestro ejército movilizarse en el acto e invadir el territorio enemigo. Para este efecto, una vez que V. S. haya batido al **Huascar** o la **Unión**, deberá en el momento dar aviso a Antofagasta, i venir con toda la escuadra allí para convoyar el ejército, si ya no hubiere peligro en el mar, o despachar una parte de ella que, protejiendo al ejército, pueda facilitar su movimiento sin riesgo alguno . . ." (14)

Williams Rebolledo había bombardeado a Iquique y otros puertos indefensos contra las instrucciones escritas que tenía de su Gobierno. La explicación de estos bombardeos, salvo el de Iquique que tuvo el carácter de un castigo o una venganza, era que tenían por objeto obligar a la escuadra peruana a salir al mar, aunque los bombardeos continuaron después de la salida de la escuadra peruana. Pero esta misma explicación era contraria a las instrucciones escritas que el Ministro de Guerra y Marina, al mismo tiempo jefe del Gabinete, don Antonio Varas, había transmitido al jefe de la escuadra el 26 de abril. Estas instrucciones decían textualmente:

"2°. El otro punto hacia el que deseaba llamar la atención de V. S. era el bombardeo de plazas indefensas. V. S. conoce cuál es la práctica de la guerra civilizada acerca de la materia. Por nuestra parte, en la lucha que sostenemos contra el Perú i

(14) **Ibid.** V. 1, p. 474-75.

Bolivia, no debemos emplear ese recurso como simple medio de ataque para obligar al enemigo a acceder al objeto de la guerra. Ese es un recurso extremo i doloroso, a que no apelan las naciones modernas sino en raros casos." (15)

Las instrucciones admitían sin embargo una excepción en este caso de puertos indefensos. "... si las naves de la escuadra fuesen atacadas desde tierra, V. S. tendrá el deber de rechazar la agresión bombardeando la plaza, aunque no esté debidamente fortificada."

Cuanto al aviso anticipado del bombardeo las instrucciones lo indicaban "siempre que lo consientan el tiempo y la naturaleza de las cosas."

Williams no respetó como se ha visto estas instrucciones ni el Gobierno le pidió nunca cuenta de sus actos en este punto, ni reprobó jamás su conducta; lo que prueba que las instrucciones sobre bombardeo de plazas indefensas y prohibición de hacer de ellos una política para compeler al enemigo a acceder al objeto de la guerra, como hizo Williams, se escribieron para el papel, y el Gobierno de Chile aceptó con Williams las responsabilidades de los bombardeos inútiles e injustificables de plazas indefensas por su escuadra.

Con estos antecedentes en vista parecen haber sido escritas por Santa María las instrucciones del 17 de septiembre para el nuevo jefe de la escuadra:

"9°. Si fuere necesario un bombardeo V. S. cuidará de dar aviso previo a fin de que los intereses de los neutrales puedan ponerse a salvo, como igualmente la vida de los peruanos a quienes favorece la civilización cristiana. En este aviso V. S. otorgará un plazo más o menos largo según las circunstancias.

"10°. Si en alguno de los puertos en que V. S. se encontrase fuese atacado o amagado por torpedos, V. S. intimará al jefe de la plaza o puerto que procederá a bombardearla si no se le da completa seguridad de no emplearse semejante medio de ataque contra nuestros buques." (16)

(15) Ibid. V. 5, p. 8.
(16) Ibid. V. 1, p. 474-75.

Se recordará que Williams había bombardeado a Iquique, plaza abierta, sin aviso previo, a pesar de la palabra que había empeñado al cuerpo consular, por la visión fantástica de un torpedo. Según las instrucciones al nuevo jefe de la escuadra, una plaza no debía ser bombardeada aun después de atacados los buques por un torpedo, sino que antes se exigiría la promesa de que no se repetiría el ataque. Esta promesa podía también exigirse aun sin que hubiera mediado ataque alguno. Pero las poblaciones indefensas no estaban por esto garantizadas contra bombardeos, pues la imaginación de los marinos chilenos estaba enferma de miedo a los torpedos y los veía aunque no existieran y bastaría que el miedo los viera para que se considerase violada la promesa y los buques chilenos procedieran a castigar la violación en la plaza indefensa, conforme a las instrucciones de septiembre, las cuales autorizaban, además, al nuevo jefe de la escuadra chilena a bombardear sin aviso previo las plazas del Callao, Arica e Iquique si era atacado en ellas.

El teatro activo de la guerra había sido hasta entonces al Sur del Callao. La sola actividad en las aguas al Norte del Callao había sido la de los buques peruanos transportando de Panamá elementos de guerra para el ejército y la armada. Las instrucciones de septiembre disponían la extensión del radio de la guerra al Norte del Callao, "en todos los puertos que se encuentran más al Norte del Callao, i especialmente en las islas de Lobos, donde se explota el guano que (el Perú) vende en Europa." Santa María indicaba que se emplearan con este fin la **O'Higgins** y el **Amazonas,** siempre que no fuese necesaria la totalidad de la escuadra para "sus operaciones marítimas", es decir, para la persecución del **Huascar** y la **Unión.** La misión principal de los dos buques mencionados sería "hostilizar el comercio peruano, destruír las fortificaciones que pudieran encontrar en los puertos, apresar los transportes o buques mercantes del Perú i especialmente impedir el carguío del guano en las islas de Lobos, para lo cual, si . fuere necesario, destruirá en dichas islas el muelle, embarcaciones i demás elementos destinados a la explotación y exportación del guano."

CAPITULO VEINTICUATRO

EL SEGUNDO COMBATE DE ANTOFAGASTA

El 23 de agosto el **Huascar** estaba otra vez en Iquique (8:30 P. M.) después de tocar en Pisagua (1 P. M.), en viaje para Antofagasta. Había salido de Arica, como hemos visto, el 1°. de agosto, en convoy con el **Rimac**, en busca del **Cochrane** en Caldera. Ahora había salido de Arica el 22 de agosto (3:30 A. M.) en convoy con el **Oroya**, a cumplir instrucciones de que hablaremos en otro capítulo. Prado hacía la guerra naval sin tregua ni descanso, con un solo buque, el **Huascar**, contra toda la escuadra chilena y los puertos chilenos fortificados. En Iquique Grau recibió las últimas instrucciones del Director de la Guerra, y zarpó a la 1:45 A. M. del 24 para el Sur.

En la madrugada del 25 penetró en la bahía de Antofagasta, donde su visita había llegado a ser familiar. El **Oroya** quedó afuera haciendo centinela. En la bahía se encontraban la **Magallanes** y el **Abtao**, más el transporte **Limari** y el **Paquete de Maule**, pero tan cerca de tierra que eran apenas perceptibles en la obscuridad a una distancia de tres o cuatrocientos metros. Había además muchas naves mercantes, interpuestas entre las de guerra y los transportes y la entrada de la bahía, lo que hacía más difícil aun la percepción y el acceso en la sombra. De una embarcación menor surgió un cohete de luces como aviso o señal de alarma; pero el **Huascar** continuó penetrando en la bahía y navegando por entre los buques mercantes en busca de los buques de guerra, hasta una distancia de doscientos metros. Atacarlos no era posible en estas circunstancias, ni con el ariete ni con la artillería, y el **Huascar** se retiró al amanecer (6 a. m.), y se dirigió a Taltal con el **Oroya**, al cual se unió como a las 7:15. (1)

(1) "En tal situación no era prudente atacarlos con el ariete, porque fondeados inmediatos a los arrecifes del Norte y del Sur que forman la poza en la obscuridad de la noche, y entre catorce buques mercantes que llenaban el fondeadero, se hacía inseguro gobernar con acierto para llegar hasta ellos, aparte del peligro que se corría de chocar en una roca. No podía tampoco hacer uso de la artillería porque... era comprometido trabar combate en

En Taltal, adonde llegó en la mañana (8 a. m.), apresó nueve lanchas de las que estaban a flote, respetando dos que estaban cargadas de mercaderías. Seis de aquellas, en buen estado, fueron amarradas a remolque del **Oroya**, el cual partió para Arica a mediodía con órdenes de destruírlas en alta mar o echarlas al garete. Las tres lanchas restantes, en mal estado, fueron destruídas allí mismo. Había en el puerto un pontón abandonado y sin pabellón. Grau lo sacó a remolque y usándolo como blanco mar afuera pasó dos horas en ejercicios de fuego de artillería. (2) En Taltal se encontraban dos buques mercantes alemanes cargando salitre y el vapor inglés **Chala**. Por ellos supo Grau que el **Blanco Encalada** había estado allí

(2) Informe de Grau.—"El 26 del presente, a las 6 a. m. avistó el vigía al **Huascar**... El buque enemigo, acompañado de un transporte que dicen es el **Oroya**, pasó para el Sur i a las siete i media se le avistó entrando al puerto... A las 2 i cuarto P. M. volvió el monitor a entrar al fondeadero. mandó botes con jente a cortar las amarras de una chata. En efecto, cortaron las cadenas i momentos antes de las cuatro la remolcó hasta cinco millas al Sur Oeste del puerto. A esa hora me fuí al vijía para observar los movimientos del enemigo i fuí testigo de los disparos que el **Huascar** hizo a la chata. Le tiró 19 cañonazos: de ellos uno con cañón chico i los restantes con los de la torre; ni un solo tiro dió a la chata, pasando casi todos mui altos, con mui mala dirección i sólo uno fué cerca. La mayor distancia la calculo en una milla i los últimos tiros los hicieron mui cerca, sobre todo el último, a menos de tres largos del **Huascar** i el cual pasó a gran altura i fué a caer lejos. Es de notar que los disparos fueron mui lentos y el mar estaba completamente tranquilo i que la chata presentaba mucho blanco por estar completamente descargada. Cuando oscurecía, atacó el **Huascar** a la chata i le prendió fuego por popa i proa, permaneció como media hora cerca i en seguida hizo rumbo al S. O..." El Subdelegado Marítimo de Taltal al Comandante General de Marina. Agosto 27, 1879. **Ibid.** V 1, p. 455.

medio de buques neutrales. Tuve, pues, que retirarme." Grau al Contraalmirante Comandante General de las baterías y fuerzas de la plaza de Arica. A bordo del **Huascar**. Arica, agosto 31, 1879. **Recopilación. Ahumada Moreno.** V. 1, p 465.—"el 24, poco después de media noche, estuvo (el **Huascar**) a visitarnos en el mismo Antofagasta. La noche era mui oscura, los buques no se distinguían. sino a mui cortas distancias, por lo que el **Huascar** no nos reconoció a pesar de habérsenos acercado como a 200 metros. Tampoco se atrevía a aproximarse a los rompientes, temiendo encallar en alguno de los numerosos bajos de que se encuentra sembrada la bahía. En observar i tratar de reconocernos llegó el día i se retiró desapareciendo por el Oeste." Manuel F Aguirre a Juan S. Carrasco. A bordo de la **Magallanes**. Antofagasta, agosto 29. 1879. **Ibid.** V 1, p 471-72

la víspera y había seguido el mismo día con dirección al Sur. (3) El **Huascar** pasó la noche del 26 cruzando frente a Taltal, a veinticinco millas del puerto.

Hizo otra vez rumbo al Norte al amanecer del 27, navegando muy cerca de la costa para reconocerla y tocando en Blanco Encalada y Cobre. Con el propósito de pasar la noche a barlovento de la entrada de Antofagasta, Grau disminuyó el andar de su buque desde la puesta del sol.

En la mañana del 28, a las 11, avistó un buque a la vela en la ensenada de Antofagasta. Grau lo hizo reconocer. Era la barca inglesa **Birkly**, cargada de salitre para Palmouth. A esta hora ya el **Huascar** había sido reconocido por el vigía de Antofagasta. (4) Desde el amanecer todo el mundo preguntaba en tierra por el **Blanco Encalada.** Cuando el **Huascar** apareció en el horizonte horas después, la creencia general fué que era el blindado chileno. (5)

Grau avanzó luego hacia el fondeadero con el objeto de observar a los buques chilenos y la intención de rastrear el cable si era posible. Los buques chilenos lo recibieron esta vez haciéndole fuego. Era la 1:35, según Grau, cuando el **Abtao**

(3) En la carta que hemos citado de Aguirre sobre la visita del **Huascar** a Antofagasta en la madrugada del 25, aquél inquiere: "...¿cómo sabía (el **Huascar**) que el **Blanco** no estaba con nosotros cuando no hacía más que un día que nos había dejado?" Y encuentra la respuesta en el vapor del Sur, que había salido de Antofagasta pocas horas después que el **Blanco.** En efecto, Grau, en el trayecto de Iquique a Antofagasta, a la altura de Punta Jara, el 24, a las 4 P. M., avistó un vapor que salía de Antofagasta. Era el **Ilo.** Grau mandó un oficial a bordo para que practicase la visita de guerra. (Véase el informe citado de Grau.)

(4) Véanse los despachos del General Escala, Jefe del Ejército; del comandante del **Abtao,** Aureliano Sánchez; del Comandante de la **Magallanes** Latorre. Ahumada Moreno, V. 1, p. 463-64.

(5) "Al amanecer del 28 todos se preguntaban dónde estaba i qué hacía nuestro blindado. Al fin, a las once de la mañana anunció el vijía un humo al Suroeste, humo que por su densidad no podía pertenecer a los vapores de la carrera, i al principio se creyó que sería el **Blanco Encalada.** Pronto, sin embargo, se pudo salir de dudas, porque el buque navegaba a todo vapor i no parecía dirijirse al puerto. Efectivamente, salió al encuentro de la barca británica **Birkly,** despachada en la mañana de Antofagasta con un cargamento de salitre... Estuvo... media hora al habla con ella, i entonces pudieron todos reconocer que aquel vapor era el **Huascar.**" **Cartas del Desierto.** Correspondencia especial del **Mercurio.** Antofagasta, agosto 30, 1879. **Ibid.** V. 1, p. 468.

primero (6) y la **Magallanes** pronto después, dispararon sus cañones contra el **Huascar.** Grau dice que fué "sorprendido" por estos disparos, a los que unieron los suyos sin tardanza las baterías de tierra. Grau no rompió sus fuegos sino media hora más tarde, a las 2. "Desde ese momento, dice, se trabó un sostenido combate entre este buque por una parte y las baterías y buques del enemigo por otra." (7)

"Estando el enemigo a 4,000 metros de distancia de mi buque", dice en su informe el comandante del **Abtao,** "rompí el fuego contra él, disparándole los tres cañones de a 150 con granadas de acero i continué haciéndole fuego con balas de acero con carga de 30 libras de pólvora."

El comandante de la **Magallanes** coincide con el del **Abtao** cuanto a la distancia que mediaba entre los buques cuando se inició el combate, 4,000 metros. El cálculo de Grau es de 3,000 yardas, "según las indicaciones del micrómetro." Grau estrechó esta distancia en el curso del combate, "hasta quedar el buque enemigo a 2,800 metros, distancia que mantuvo durante lo más serio del combate", dice el informe de Sánchez, del **Abtao.** Grau menciona como la menor distancia a que llegó de los buques chilenos 2,300 yardas.

Contra el **Huascar** había el inconveniente de los buques mercantes que, como en la madrugada del 25, se interponían entre él y los buques chilenos protegiéndolos; y para el **Abtao** había la desventaja de su inmovilidad, a causa de que su máquina estaba en reparación. Aunque esta inmovilidad no era absoluta, porque se movía a espías, muy cara le costó,

(6) "Háse tenido por algunos a mal que el comandante don Aureliano Sánchez que mandaba ese día (el **Abtao**) disparara sin órdenes superiores... sobre el arrogante enemigo, i aun díjose que lo precipitara a aquella resolución el recuerdo i hasta el reproche de su tardanza en concurrir al... llamado de la **Magallanes**... la noche del 9 de julio. Cuéntase que comiendo una tarde el Comandante Sánchez en Antofagasta a la mesa del Ministro de Guerra, que era hombre de calma pero chistoso, preguntóle el último a quél si se atrevería a batirse de buque a buque con el **Huascar.** Contestó en el mismo tono el marino chileno que tal haría si se le autorizaba para ello. Continuando la charla, agregó el Ministro que esa autorización se la otorgaba amplia, i esa fué la que el capitán del **Abtao** puso por obra en aquella tarde." Vicuña Mackenna, o. c. V. 2, p. 328.

(7) "... el combate se hizo general, i ora tronaban los cañones de Bella-Vista, ora los de los fuertes del Sur, ora los de la **Magallanes,** el **Abtao** y el **Huascar.**" **Cartas del Desierto.** Correspondencia especial del **Mercurio.**

como se verá, pues el **Huascar** concentró en él sus fuegos, certeros esta vez como nunca, y los estragos fueron terribles, lo mismo en el buque que en sus combatientes. Las punterías de los buques chilenos, dice Grau, "todas bien dirigidas, pasaban sobre el **Huascar** a corta distancia." El **Huascar** salió poco menos que ileso de este combate, a pesar de haberse ofrecido por horas como blanco en la bahía a la artillería de los fuertes i de los buques chilenos, y a una corta distancia.

Las baterías de tierra habían sido colocadas al Norte, al Sur y en el centro de la población. En la del Norte había un cañón de 300, el cual se volcó al primer disparo con cureña y marco, a causa de haber faltado los topes. En la batería del Sur había cañones de campaña Krupp. Los disparos que hicieron estas baterías durante el combate fueron en número de 46, así: 38 de 150 libras; 1 de 300; 7 de campaña Krupp. (8) Grau no se equivocó en la observación que hizo del número, composición, calibre y situación de las baterías de tierra. (9)

El combate había comenzado a la 1:15 según los despachos chilenos; a la 1:35 según el de Grau. A las 3:16, el **Huascar** se internó aún más en la bahía, buscando, dice Grau, "una dirección clara, a fin de dirigir mis fuegos sobre los buques enemigos, ocultos . . . detrás de los mercantes; (10) pero éstos habían suspendido ya sus fuegos y a las 4:15 P. M., estando a 2,300 yardas de distancia, volvieron a disparar sólo las baterías y se trabó nuevamente combate con ellas, por no poder dirigir nuestras punterías sobre aquéllos sin herir a los mercantes." A las 5:30 cesaron por completo los fuegos de las baterías de tierra. Los últimos disparos los hizo el **Huascar.** Según el General Escala, el "cañoneo se sostuvo con más o menos vigor hasta las 3 P. M., hora en que se suspendió por ambas partes a causa de la gran distancia a que se había retirado la nave enemiga." A las 4, prosigue, "habiéndose ésta aproximado un poco más, abrieron las baterías nuevamente el

(8) Informe de Velázquez, jefe del batallón de artillería. Antofagasta, agosto 29, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 464-65.

(9) Véase informe citado.

(10) "El **Huascar,** por no hacer daño a los buques con que se cubrían la **Magallanes** y el **Abtao,** sólo podía contestar a intervalos, cuando descubrían sus cascos . . ." Correspondencia del **Huascar.** Ahumada Moreno, V. 1, p. 466.

fuego, no obstante de mantenerse siempre alejada entre 3,500 y 4,000 metros." Con una diferencia de minutos concuerda con Grau en la hora de cesación del combate. Este testimonio es, como se ve, contradictorio con el del Comandante del **Abtao,** que asegura que el **Huascar** se mantuvo a 2,800 metros de distancia durante lo más serio del combate. Sánchez no hace mención de retirada del **Huascar** a mayor distancia ni de suspensión de los fuegos en consecuencia sino que dice que suspendió el disparo de sus cañones "cuando el **Huascar** se ocultó de nuestra vista, colocándose entre los buques mercantes", dando a entender con entera claridad que esto ocurrió no a las 3 sino a las 5, porque dice: "El **Huascar** gobernó en seguida hacia el Norte i tiró de pasada dos granadas a las fortificaciones de este lado, retirándose inmediatamente de la bahía con el rumbo S. O. hasta perderse de vista." El comandante de la **Magallanes** dice por su parte que a las 3 "el enemigo se alejó poco más de su primitiva posición, obligándonos a suspender el fuego, que una hora más tarde se renovaba, aunque solamente entre el monitor i las baterías del Norte." El corresponsal del **Mercurio** (Cartas del Desierto) concuerda con Sánchez, Comandante del **Abtao:** "A las 3.4 . . . el **Huascar** . . . se cubrió con los buques mercantes . . . i pareció acercarse más a tierra para disparar contra los fuertes . . . En este momento hubo una suspensión en el combate, mientras el **Huascar** . . . tomaba distintas posiciones. A las 3.30 hizo rumbo al Suroeste, i diez minutos más tarde . . . viró de nuevo i puso la proa al puerto." El testimonio de Reyes, Corresponsal a bordo del **Huascar,** concuerda con el de Grau. (11)

El único disparo que hizo el cañón de 300 al Norte de la población, fué también el único que hizo blanco en el **Huascar** en todo el combate. Atravesó la chimenea a cuatro pies de altura sobre la cubierta, rompiendo la cadena de izarla y la

(11) "Hasta las 3.15 . . . continuó el fuego por ambas partes con bastante actividad, pero a esta hora . . . cesaron los fuegos de tierra y de los buques enemigos . . . Nuestro buque se lanzó más al centro de la bahía . . . y rompieron entonces nuevamente sus fuegos los fuertes del Norte, centro y Sur . . . El **Abtao** y la **Magallanes** . . . se ocultaron, para no salir más, detrás de los buques mercantes."

brazola de babor del escotillón de las calderas, tocó en la cubierta y estalló, dañándola y arrojando al agua una percha. La explosión de esta bomba mató al teniente segundo Carlos de los Heros. Su cuerpo desapareció en el estallido. Así debía morir Grau unos días después en Angamos. Un marinero, alumno de la escuela de condestables, Alcides Gutiérrez, fué herido.

La posición de los buques chilenos la describe Grau así: "El **Abtao** con su máquina apagada presentaba su costado con tres cañones de a 150 y se movía a espía para hacer fuego, y ocultarse en seguida tras de los buques mercantes situados en el fondeadero; y finalmente la **Magallanes** hacía igual maniobra mediante su máquina, para disparar su cañón de a 115, el de 64 y los de menos calibre con que estaba artillada."

Los disparos del **Huascar** al **Abtao** fueron certeros, los únicos certeros. Dos granadas de segmento de a 300 penetraron en el casco del **Abtao,** causando grandes daños en la cubierta y matando e hiriendo a muchos; otra granada cayó en el puente del comandante, donde Sánchez se encontraba, y destrozó el piso, las barandas de bronce y escalas, atravesando la chimenea de la máquina, rompiendo la amurada de babor en una extensión de seis metros, quebrando las bitas de hierro, donde estalló. La explosión produjo un incendio en la amurada. Esta bomba hirió a siete individuos y mató cinco. Otra granada, que entró por estribor del palo mayor, lo atravesó de parte a parte y estalló sobre la cubierta del combes a babor, al cual destrozó, haciendo lo mismo con las carboneras de la máquina, y ocasionando otros estragos. Esta granada hizo cuatro muertos y cinco heridos de gravedad. En total, los fuegos del **Huascar** le causaron al **Abtao** 9 muertos, 7 heridos graves y 5 heridos leves. Entre las víctimas del **Abtao** en este combate es un caso digno de mención especial el ingeniero Juan Mary, muerto al pie de un cañón que servía voluntariamente porque la máquina del buque estaba en reparación. Este héroe dejó en la pobreza una familia compuesta de su viuda y 16 hijos. Hombres en estas condiciones no debían ir a la guerra, o no debería admitírseles en el servicio en tiempo de guerra.

El **Huascar** hizo contra los buques y los fuertes 26 disparos con los cañones de 300 y dos con los de 40, "en razón a que hallándose la mar picada se experimentaban fuertes balances que dificultaban las punterías y era necesario esperar los sajíos y las oportunidades convenientes para dirigirlas." De esta misma condición del mar habla el corresponsal del **Mercurio,** atribuyendo a ella las malas punterías de la **Magallanes** y del **Abtao.** Este buque disparó 42 proyectiles de a 150, entre balas y granadas de acero. La **Magallanes** disparó 7 granadas con el cañón de 115, y 12 con el cañón de 64. Grau calculó en 110 el número de disparos hechos contra el **Huascar** por los fuertes y los buques.

Una síntesis de esta expedición del **Huascar** a Antofagasta y los puertos chilenos, se encuentra en el despacho telegráfico de Grau para el Director de la Guerra en Arica, fechado en Iquique el 30 de agosto: "A mi regreso de Taltal entré en Antofagasta para reconocerlo y con el intento de rastrear el cable; pero provocado por los tiros del enemigo, sostuve combate durante cuatro horas con las baterías y buques **Magallanes** y **Abtao,** hasta que cesaron sus fuegos... En los puertos Blanco Encalada, Cobre, Mejillones de Bolivia, Cobija y Tocopilla, he destruído lanchas y traigo a remolque una a vapor." (12)

Grau hace honor en su despacho oficial a la memoria del teniente Heros. Dice que se siente vivamente impresionado al dar cuenta de su muerte. Habla de su inteligencia, de sus méritos personales, de su celo en el cumplimiento del deber, del valor y la serenidad que mostró en las acciones de armas del **Huascar** hasta su muerte. En una carta al padre de Heros dice que era uno de los oficiales más distinguidos que habían servido bajo sus órdenes y que en él se reunían todos los dones personales que podían adornar a un oficial.

Con todo esto, el **Huascar** no había cumplido la misión que era el objeto de su expedición esta vez a Antofagasta, y el plan de que esta misión era base no se realizaría.

(12) Ahumada Moreno, V. 1, p. 462.

CAPITULO VEINTICINCO

EL BLANCO BUSCANDO AL HUASCAR

El **Blanco Encalada** andaba entretanto buscando al **Huascar,** desde el día 22, precisamente la fecha de la salida del monitor de Arica para Antofagasta, sólo que el blindado chileno buscaba al monitor peruano constantemente en dirección contraria a la en que el **Huascar** se hallaba.

El **Huascar** había zarpado de Arica, como hemos visto, el 22 de agosto a las 3:30 a. m., para Antofagasta. El **Blanco** salió de Antofagasta a las 4:30 p. m. del mismo día para el Sur, en convoy con el **Itata,** y en persecución de un buque sospechoso que había sido visto a la altura del Paposo, según aviso que el capitán López, Comandante del **Blanco,** había recibido del General en Jefe del Ejército. (1)

El **Huascar** llegó a Pisagua el 23 a la 1 p. m., y unas horas antes, a las 9 de la mañana, el **Blanco** llegaba a Taltal, donde descubrió, después de comunicarse por telégrafo con los puertos de Paposo y Blanco Encalada, "que todo había sido una falsa alarma", pues el buque de las sospechas era el vapor **Toro,** que había salido de Blanco Encalada remolcando un bote. En Taltal permaneció el **Blanco** hasta el 25, en que recibió un telegrama de Sotomayor, haciéndole saber la aparición del **Huascar** en Antofagasta. Se recordará que el monitor peruano había surgido en Antofagasta en la madrugada del 25 y se había retirado al amanecer rumbo al Sur.

Sotomayor no ordenaba sin embargo al Comandante López que saliera al encuentro del **Huascar,** sino que partiera sin pérdida de tiempo a proteger a la **Covadonga** y el **Copiapó,** que habían salido la noche anterior de Valparaíso para Caldera. López, sin embargo, "antes de marchar al Sur, podría reconocer el mar inmediato y ver si consigue perseguir al **Huascar.**" El despacho de Sotomayor concluía con esta indicación, reveladora de la psicología que prevalecía res-

(1) El Comandante del **Blanco** al General en Jefe del Ejército. Antofagasta, agosto 30, 1879. Ahumada Moreno, V. 2 p. 48-9.

pecto al **Huascar**: "proceda en todo conforme le aconseje su prudencia." (2)

Un telegrama posterior decía que los buques mencionados más el **Tolten** sólo llegarían hasta Coquimbo, pero que el **Blanco** debía de todos modos dirigirse a Caldera para escoltar al **Lamar**. A este puerto llegó en efecto el blindado en la mañana del 26, y allí se enteró López de que el **Huascar** había llegado esa misma mañana a Taltal. Presumiendo entonces que el **Huascar** seguiría para Caldera, resolvió esperarlo allí, "combinando, al efecto, un plan meditado con el señor intendente de la provincia i de acuerdo en todo con el Supremo Gobierno." (3)

El **Huascar**, como hemos visto, volvió de Taltal a Antofagasta. Burlado en su espera y en su combinación, el Comandante López consultó por telégrafo al Gobierno, y partió a las cinco de la tarde del 27 para el Norte, con instrucciones de tocar en Chañaral por noticias. Antes de partir supo que el **Huascar** había vuelto al Norte. En Cañaral supo a las 11 de la noche que el **Huascar** había sido visto a las 4 de la tarde a la altura de Paposo. A las 11 de la mañana del 28, pasó frente a Taltal, navegando a toda fuerza de máquina, hasta las 12, hora en que se detuvo, estando frente a Paposo, para esperar un telegrama que le había anunciado el vapor **Taltal**. Este telegrama contenía la noticia de Antofagasta de que el **Huascar** estaba a la vista, hacia el Sur. López había recibido el 27 en Caldera un telegrama de Santa María, ordenándole que persiguiera al **Huascar**; y ahora decía por telégrafo a Antofagasta que continuaba viaje y que llegaría a las 2 de la madrugada, del 29, "a fin de no ser visto por el **Huascar** i dar principio a su persecución con las menos horas de noche posible." (4)

De modo, pues, que cuando se libraba la batalla del 28 en Antofagasta entre el **Huascar** por una parte y la **Magallanes**, el **Abtao** y los fuertes por la otra, el **Blanco** se encontraba en el trayecto entre Paposo y Antofagasta, navegando rumbo al

(2) **Ibid.**
(3) **Ibid.**
(4) **Ibid.**

Norte con el intento de llegar en la madrugada, es decir, cuando ya todo había pasado. La primera noticia del combate la tuvo el comandante del **Blanco** en el puerto Blanco Encalada, donde por señales se le hizo entender que había noticias importantes que comunicarle, las cuales eran que el **Huascar** había empeñado combate desde las 2. López cambió entonces de plan y apresuró su andar, "atendiendo a la gravedad de la noticia." Llegó así a Antofagasta a las 11:15 p. m. del 28. En otro punto cambió también de plan. Entró al puerto por el Sur, en lugar de hacerlo por el Norte, como lo había anunciado. Ambos cambios los explica por "la urgencia del caso, pues... ya no se trataba de dar una sorpresa al **Huascar** sino venir a la defensa de nuestros buques i de nuestro ejército." (5)

Pero el comandante del **Blanco** había cambiado también de plan en otro punto muy importante, y es significativo que de este punto o de este cambio no haga mención alguna en su informe oficial. Su primera intención había sido llegar a Antofagasta sin ser visto por el **Huascar.** Ahora hizo todo lo posible por hacer saber al **Huascar** su aproximación y su presencia en las aguas de aquel puerto, haciendo señales con faroles de destello y lanzando al aire un cohete de luces una hora antes de su entrada al puerto. Grau estaba aún en la bahía cuando el **Blanco** anunció de este modo su aparición por el Sur. Eran las 10. Grau abandonó el puerto y después de ver entrar al **Blanco,** permaneció afuera cruzando en la boca de la ensenada, hasta la 1:30 a. m. del 29. (6)

(5) **Ibid.**

(6) Informe citado de Grau.—"A las diez i media de la noche o poco antes se avistaron por el Sur repetidas i largas señales con faroles de destello, hechas por un vapor que navegaba ceñido a la costa. Poco después el mismo buque lanzaba al aire un cohete de luces, i por fin a las once de la noche entraba el Blanco Encalada a la bahía." **Cartas del Desierto.** Correspondencia especial del **Mercurio.** Ahumada Moreno, V. 1, p. 468-71.—"A nuestra llegada a este puerto (Antofagasta) se hicieron señales con faroles con el pretexto de que no nos disparasen las baterías de tierra, aunque estas luces bien podían servir para denunciar nuestra presencia al enemigo." Datos del viaje del **Blanco** a Antofagasta suministrados al corresponsal citado del **Mercurio.** **Ibid.**—"De lo que no cabe duda... es de que el **Blanco** entró al puerto con lujo de timidez i prevenciones, haciendo señales de destellos que sirvieron evidentemente de aviso al monitor... i sometiendo en seguida su acción de guerra, que debió ser rápida... a consultas dilatorias con el Ministro de la Guerra..." Vicuña Mackenna, o. c. V. 2, p. 336.

Ya en la bahía, el Comandante López pidió instrucciones al General Escala sobre lo que debía hacer, en vista de que había llegado tarde, como siempre, y de que, como siempre, el **Huascar** había escapado. Se le ordenó "salir al aclarar en persecución del **Huascar**, en el rumbo que creyera conveniente." (7) De Paposo habían avisado entretanto que el monitor peruano había sido visto en aquellas aguas. El **Blanco** salió en consecuencia con dirección al Sur, buscando al **Huascar**, que desde su salida de Antofagasta la madrugada del 29 navegaba con dirección al Norte. A la altura del puerto Blanco Encalada, el Comandante López recibió órden de volver a Antofagasta, donde ya se tenían noticias de la presencia del **Huascar** en Mejillones. El monitor peruano había llegado en efecto a Mejillones de Bolivia a las 9:45 a. m. del mismo día 29. A las 2:40 p. m. entró a Cobija. A las 5:55 a Tocopilla. El 30 en la tarde a Iquique. El 31 a las 5 p. m. fondeó en Arica. El día anterior, el 30, el **Blanco** cerraba en Antofagasta el ciclo de su búsqueda del **Huascar**, comenzado el 22.

CAPITULO VEINTISEIS

EL VERDADERO OBJETO DE LA EXCURSION DEL HUASCAR A ANTOFAGASTA A FINES DE AGOSTO.—GRAU CONTRAALMIRANTE.—WILLIAMS REBOLLEDO EN CHILE

El plan a que odebecía la expedición del **Huascar** con el **Oroya** a Antofagasta a fines de agosto, era ambicioso y algo fantástico. Su realización envolvía nada menos que el hundimiento de un blindado enemigo y la rendición del ejército de Antofagasta.

Grau zarparía de Arica, según las instrucciones de Prado, con el transporte y en Pisagua se comunicaría por telégrafo

(7) Informe citado de López.—"Inmediatamente fué a su bordo (del **Blanco**) un bote del **Abtao** a comunicarle la noticia del combate, agregándole que quizás el **Huascar** se habría retirado con averías, i que según todas las probabilidades debía haberse dirijido a los puertos del Norte a reparar sus daños i tomar carbón. Pero el comandante del **Blanco** prefirió consultar . . . sobre lo que debía hacer, i . . . sólo a las cuatro de la mañana del . . . 29, vino el **Blanco** a ponerse en movimiento, después de recibir la órden de perseguir al enemigo." Correspondencia citada del **Mercurio**.

con Iquique, a fin de no llegar a este puerto antes de la salida del vapor **Ilo**, de la Compañía Inglesa. En Iquique se embarcarían en el **Huascar** dos individuos, de nombre Arancibia y Shester, con torpedos. El monitor seguiría luego para alcanzar al **Ilo** después que éste hubiera hecho su escala en Antofagasta, y recibir a bordo al oficial Ricardo Herrera, portador de informes sobre la situación de los buques chilenos en Antofagasta. Con estos informes, "y siendo posible y poco riesgosa la empresa", el **Huascar** entraría de noche a Antofagasta y atacaría con torpedos a los buques chilenos. Si el resultado de este ataque era el hundimiento de un blindado, el **Oroya** llevaría en el acto la noticia a Iquique, de donde sería transmitida a Arica, siguiendo entretanto el **Oroya** su rumbo al Norte, próximo a la costa, hasta encontrar al monitor **Manco Capac**, que a su vez saldría de Arica para el Sur y con el cual regresaría a Antofagasta, llevándolo a remolque. El **Huascar** permanecería en Antofagasta atacando a los demás buques hasta la llegada del monitor de Arica, "con el que se procederá a intimar rendición al ejército enemigo." En caso contrario, destruiría las máquinas de agua y cumpliría las nuevas órdenes que recibiera.

Si no se realizaba este plan, Grau debería proceder a buscar transportes y buques chilenos y a hostilizar al enemigo en todo lo posible, "sin comprometer ninguno de los buques que van a sus órdenes." (1)

Otro oficial, de nombre Delgado, iba en el **Ilo**, con nombre supuesto, y la misión de observación en los puertos chilenos que el oficial Herrera había de desempeñar en Antofagasta.

¿Por qué no hizo Grau uso de los torpedos contra la **Magallanes** y el **Abtao**? Bulnes (2) dice, sin pruebas, sin mencionar su fuente de información, que en la primera entrada del **Huascar** a la bahía, la madrugada del 25, "el **Huascar** preparó los torpedos que llevaba para lanzarlos sobre la **Magallanes** o el **Abtao**, i los alambres de los aparatos se enredaron i no fué posible darles dirección." Grau no hace referencia alguna de torpedos en su despacho oficial. El

(1) Véanse las instrucciones firmadas por Prado el 21 de agosto en Arica. Ahumada Moreno, V. 1, p. 524.

(2) V. 1, p. 442.

corresponsal a bordo del **Huascar**, Reyes, tampoco habla de esto en absoluto. Lo más indicado parece ser que la situación de los buques chilenos, protegidos por una multitud de buques mercantes en la bahía, impidiera el uso de los torpedos contra ellos, como impidió el uso del espolón e hizo difícil el uso de los cañones del **Huascar**. (3)

Los servicios y las hazañas de Grau movieron al Gobierno del Perú a hacer justicia a sus méritos ascendiéndolo de capitán de navío a Contraalmirante de la Armada de la República. La iniciativa la tomó el Congreso, respondiendo al sentimiento público. Un proyecto de ley fué presentado el 31 de julio con este objeto. Pero como constitucionalmente el Congreso no podía ejercer esta facultad sin la propuesta del Ejecutivo, se resolvió hacer la recomendación al Ejecutivo para que éste propusiera el ascenso al Congreso. Observando este procedimiento, que era el constitucional, el Congreso aprobó la recomendación el 26 de agosto y el 27 el Ejecutivo dispuso que se expidiera a Grau el despacho de Contraalmirante de la armada nacional.

Grau tuvo conocimiento oficial a mediados de septiembre de este acto de justicia, que era la primera manifestación de la gratitud de su patria por sus grandes y gloriosos servicios. La nota del Ministro de Guerra está fechada el 8 de septiembre y la contestación de Grau el 16 del mismo mes en Arica. Grau no se sintió bien con que sus compañeros de armas hubieran sido olvidados en el acto que lo honraba a él singularmente y escribió el 14 al Gobierno haciendo con tal motivo una "especial mención" de los jefes, oficiales y aspirantes que eran sus subordinados y compañeros en el **Huascar**, para llevar al ánimo del Director de la Guerra, la "idea de los méritos que han alcanzado para ser considerados y recompensados por su distinguida conducta en aquellos hechos (los de armas del **Huascar** hasta entonces), como por su puntualidad en el servicio y la resignación con que han sabido sobrellevar las fatigas

(3) El Gobierno de Chile tuvo conocimiento de la complicidad del capitán del Ilo en la ejecución del plan del General Prado contra los blindados chilenos y el ejército en Antofagasta a fines de agosto, y lo denunció a la Compañía Inglesa, a la que pertenecía el vapor, y a la cual pidió la destitución del capitán, demandando además que los empleados de la Compañía cumplieran con sus deberes de neutralidad. Véase Ahumada Moreno, V. 5, p. 33.

que hasta hoy les ha impuesto la campaña"; y pedía ascensos para todos ellos, "para los jefes y oficiales que me han acompañado en estas expediciones . . . y para . . . los jóvenes que han servido a bordo en la condición de aspirantes . . ." Para éstos pedía el grado de guarda-marina.

El proyecto de ley original reconociendo los servicios de Grau, se componía de tres artículos. Por el segundo, se concedía a los jefes, oficiales y tripulación del **Huascar** una medalla de honor. Pero la comisión de la Cámara de Diputados a cuyo estudio y dictámen se sometió el proyecto, opinó que cuanto a la medalla debía esperarse hasta que terminara la guerra. La comisión reformó en consecuencia el proyecto de ley original; y el Congreso aprobó el proyecto de ley reformado que la comisión presentó, y es el siguiente:

"Art. 1°. El Congreso declara digno de ser elevado a la alta clase de Contra-Almirante de la Escuadra Nacional al Capitán de Navío don Miguel Grau, y lo recomienda al Ejecutivo para que lo proponga conforme a la Constitución.

"Art. 2°. Recomienda, igualmente, a los demás jefes, oficiales y tripulación del monitor **Huascar** para que los premie conforme a sus atribuciones, y en vista de los partes que ha debido elevar el Comandante de esa nave sobre los hechos del 21 de mayo y 10 de julio."

Mientras en Lima se honraba oficialmente a Grau y se exaltaban en discursos parlamentarios y en la prensa sus hazañas, el Contraalmirante Williams Rebolledo llegaba a Santiago, solo, caído, abandonado, desprestigiado y condenado por la opinión pública. El Gobierno lo había llamado como hemos visto para que diera cuenta de sus actos y especialmente del levantamiento del bloqueo de Iquique. "Un grupo de tres o cuatro diputados fué toda su escolta de recepción en el andén de los carros del tren de Valparaíso a su llegada a esta ciudad el domingo 14 de agosto", dice Vicuña Mackenna. "El ex-comandante jeneral de la escuadra venía", agrega, "por su parte, vestido de paisano, con sombrero de Panamá i sus barbas arrasadas como si llevara el duelo o el disfraz de su propia eclipsada gloria." (4)

(4) o. c. V. 2, p. 340-41.

CAPITULO VEINTISIETE

EXPEDICION DE LA ESCUADRA CHILENA A ARICA

Inmediatamente después de la suspensión del bloqueo, el **Blanco,** al mando de López, hizo en convoy con el **Itata** un viaje a Arica, en cuyas aguas cruzó hasta el 12 de septiembre. El Gobierno chileno temió que la **Unión,** que había llegado demasiado tarde al Estrecho para capturar al **Gleneleg,** como hemos visto, hubiera llegado a tiempo para capturar al **Genovese,** que había zarpado de Amberes el 25 de julio; y así como en el caso del **Gleneleg** había enviado al **Cochrane,** la **Covadonga** y el **Amazonas** al golfo de Arauco por temor de que fuera capturado, esta vez envió al **Blanco** con el **Itata** a las aguas de Arica con el objeto de libertar al **Genovese** si la corbeta peruana lo había apresado. La ansiedad en Santiago por el **Gleneleg** no había sido causada por la aparición de la **Unión** en Punta Arenas, que aun no se conocía, sino por la captura del **Rimac** y la noticia de que el **Huascar** y la **Unión** habían salido de Arica rumbo al Sur; pero la alarma con respecto al **Genovese** se debía directamente a la noticia de la presencia de la **Unión** en el Estrecho, llevada a Valparaíso por un vapor alemán, el **Sakkarah,** de la Compañía Kosmos, que encontró a la corbeta a la salida de la colonia el 16 de agosto. El Gobierno en Santiago calculaba que el **Genovese** pasaría por el Estrecho del 25 al 30 de agosto. (1) El Gobierno chileno tomaba esta medida con el **Blanco** y el **Itata** no obstante haber ya enviado a la **O'Higgins** y el **Amazonas** en protección del **Genovese** al Estrecho, adonde debían llegar el 30 o el 31 de dicho mes de agosto. El Gobierno del Perú sabía de la partida de Europa del **Genovese** (2) pero la **Unión** la ignoraba. De otro modo habría habido un combate entre la corbeta peruana y la chilena ayudada por el transporte de guerra. El Gobierno chileno, en la creencia de que la **Unión** andaba en

(1) Véanse las instrucciones de Sotomayor al Comandante del **Blanco.** Septiembre 2 1879 Ahumada Moreno. V 5, p. 32.

(2) El Ministro chileno en Francia cablegrafio a su Gobierno: "**Genovese** salió 20 julio directo Punta Arenas, enemigo sabe, conviene escoltar." Bulnes. o. c. V 1 p 405

busca del **Genovese**, y desconfiando sin duda de los resultados de un combate entre el buque peruano y los chilenos, resolvió despachar el **Blanco** a montar guardia en las proximidades de Arica. (3)

El convoy chileno salió de Tocopilla con esta misión el 5 de septiembre a mediodía, y en la noche del 6 estableció el crucero frente a Arica. El 12 en la mañana se presentó en las aguas en que cruzaban el blindado y el transporte, la cañonera **Pilcomayo**, que había salido de Arica sin duda a observar los buques chilenos, aunque éstos tenían instrucciones de mantenerse a una distancia en que no pudieran ser vistos de tierra. El **Blanco** la avistó como a ocho millas de distancia al oriente y procedió a reconocerla, haciendo señales al **Itata** para que hiciera lo mismo. Los dos buques chilenos, al apercibirse de que era la **Pilcomayo**, comenzaron su persecución y la suspendieron a veinte millas de Arica para volver al crucero de vigilancia. En este momento sin embargo la **Pilcomayo** abrió sus fuegos sobre el **Itata**, que era el más próximo. "El proceder del buque peruano", dice el comandante López, "me dejó claramente convencido de que se procuraba a todo trance llevarnos a empeñar un combate bajo las fortificaciones de Arica..." (4)

En la noche del 12 el convoy chileno abandonó las aguas de Arica y se dirigió a Iquique, donde el comandante López pudo confirmar su observación en su anterior visita a este puerto el 15 de agosto respecto a fortificaciones. (5) Dos días después, el 14, la **Unión** entraba a Arica de vuelta de su heroico viaje al Estrecho. El **Genovese** llegó a Valparaíso el 20.

El 16 de septiembre el convoy estaba de regreso en Antofa-

(3) "Según estos antecedentes, ha podido suceder que la corbeta **Unión** haya apresado nuestro transporte i que con él regrese a alguno de los puertos del Perú. Por si esta eventualidad se ha realizado, V. S. tiene el encargo importante i de confianza de colocarse con los buques de su mando frente al puerto de Arica, para que si la nave enemiga recala, como es posible, en ese puerto, buscando la protección de sus fortificaciones, la ataque i represe el transporte, si es posible." Instrucciones citadas de Sotomayor a López.

(4) Informe de López al Ministro de la Guerra en campaña. Antofagasta, septiembre 16, 1879. Ahumada Moreno, V. 5, p. 32-33.

(5) "Después de un detenido reconocimiento del puerto (de Iquique) i sus alrededores, puedo asegurar a V. S. que no hai nada visible desde el mar que demuestre que se hagan trabajos de fortificación." Informe citado de López.

gasta. El **Blanco** fué llevado luego a Mejillones, como hemos visto, para las reparaciones que urgentemente demandaba el estado en que lo habían dejado los cuatro meses de parálisis en el bloqueo de Iquique. (6)

Santa María era quizá el único que en el Gobierno de Santiago veía claro en la situación en relación con la guerra naval a fines de julio. Ya hemos visto que consideraba ridículo el bloqueo de Iquique, mientras el Gobierno todo se oponía a su suspensión y llamaba a Williams a Santiago para enjuiciarlo por haber abandonado las aguas del bloqueo contra las órdenes del Gobierno. Santa María esperaba la renuncia del contraalmirante chileno antes de que éste suspendiera el bloqueo. Es curioso que un día antes (julio 30) de la renuncia de Williams (julio 31), Santa María escribía en Antofagasta a su Gobierno: "Si el contraalmirante renunciase, como lo espero..." El candidato de Santa María para substituir a Williams era Thompson (Manuel) que hasta entonces había sido comandante del **Amazonas**, y en aquella misma correspondencia lo indicaba. (7) El Gobierno nombró sin embargo, como hemos visto, a Riveros.

Santa María era además partidario de la guerra ofensiva, que consistía simplemente en la dedicación de la escuadra chilena a la persecución y destrucción de la escuadra peruana, compuesta de un solo buque, el **Huascar**. Si en lugar del bloqueo, la guerra se hubiera hecho en esta forma desde el 5 de abril, la señalada e inevitable decisión en el mar no habría tardado mucho. En cambio había llegado octubre y la escuadra chilena estaba todavía por resolver el único problema que la confrontaba en el mar desde el naufragio de la **Independencia**, la captura o destrucción del **Huascar**. La campaña

(6) "Creo llegado el momento de hacer presente a V. S. que es indispensable que este blindado apague sus fuegos por algunos días para que se pueda recorrer su máquina i calderos, aprovechando el tiempo que se emplee en estos trabajos para limpiar los fondos i poner un buen número de planchas de zinc que se han desprendido, necesidades indispensables ya para la conservación de la máquina i el casco, como para conseguir un mejor andar que en esta expedición no ha podido ser más de nueve millas a toda fuerza." Informe citado de López.

(7) Santa María al Ministro de Relaciones Exteriores, Antofagasta, julio 30, 1879. Ahumada Moreno, V. 3, p. 85-86.

terrestre estaba entretanto pendiente de la solución de este único problema, y el ejército se desmoralizaba en la espera en Antofagasta

La escuadra, escribía Santa María a fines de julio, "debe perseguir los buques peruanos hasta batirlos en la rada de Arica, si allí se encuentran." Y en la misma ocasión: "En las instrucciones que he de dar al Contraalmirante, una de ellas será que . . . marche en busca de los buques peruanos hasta batirlos. No podemos tener buques sólo para centinelas de puerto." (8) Entonces todavía no sabía el delegado del Gobierno en Antofagasta la captura del **Rimac**, ni el arribo del **Cochrane** a Caldera remolcado por el **Itata.**

En septiembre, Santa María escribía al jefe del Ejército: En pocos días más estarán en estado de espedicionar nuestras naves de guerra, i saldrán de Valparaíso para Antofagasta **Cochrane, Magallanes** y **Loa,** armado este último en guerra, como lo está el **Amazonas.** Si **O'Higgins** i **Amazonas** hubieren vuelto del Sur, (9) también formarán parte de la división. Así armados, buscarán a los buques peruanos, dondequiera que estén. En esta última empresa vamos a jugar con cartas nuevas . . . nuestra escuadra vuelve a nacer . confiamos en que ahora la estrella de Chile brillará como ha brillado siempre." (10) Todos estos eran planes contra el **Huascar,** pues la **Unión** era una corbeta de madera que no podía causar preocupación al Gobierno chileno.

En 30 de septiembre, Sotomayor tuvo noticia en Antofagasta, llevada a Caldera por el vapor **Pacific,** de que el **Huascar** entraba en Arica y la **Unión** en el Callao, y la comunicó a Riveros, que había tomado posesión de su cargo de jefe de la escuedra el 28 y se hallaba en Mejillones a bordo del **Blanco Encalada.** (11) Sotomayor consultó al Presidente Pinto el mismo día 30 la idea de atacar al **Huascar** en Arica, y el Presi-

(8) **Ibid.**

(9) Estos dos buques chilenos habían sido enviados como hemos visto al Estrecho a fines de agosto a encontrar y proteger al vapor **Genovese.**

(10) Santa María al General Escala. Santiago, septiembre 8, 1879. **Ibid.** V. 2, p. 50.

(11) Sotomayor al Jefe de la Escuadra. A bordo del **Blanco Encalada.** Mejillones, octubre 1°., 1879 **Ibid.** V. 1, p. 576.

dente contestó asintiendo pero indicando que antes estudiaran y resolvieran el asunto los oficiales de la escuadra. (12) Esto quería decir que se procediera de acuerdo con las instrucciones de Santa María para Riveros cuando éste fué nombrado jefe de la escuadra y de las cuales nos hemos ocupado en el capítulo veintritres. El Art. 5°. de estas instrucciones decía:

"Antes de atacar V. S. a los buques peruanos que se encuentren en algún puerto fortificado i siempre que tuviere que intentar alguna operación marítima riesgosa que pueda comprometer la suerte de uno o varios de nuestros buques, V. S. reunirá un consejo de guerra, compuesto de todos los jefes que tienen el mando de los respectivos buques i del Secretario de V. S. En este consejo, como en cualquiera otra reunión, en el que el Secretario tendrá voto consultivo, se levantará una acta en la que se consignarán de una manera somera, pero precisa, las opiniones emitidas por cada uno de dichos jefes i la resolución adoptada por V. S. Tiene V. S. en este consejo voto consultivo."

Celebróse en consecuencia el 1°. de octubre en la noche a bordo del **Blanco** un consejo de guerra, con asistencia de Riveros, Latorre, que había sido nombrado comandante del **Cochrane**; Mont, de la **O'Higgins**; Molina, del **Loa**; Luis A. Castillos, mayor de órdenes de la escuadra; Guillermo Peña, segundo comandante del **Blanco**; Manuel J. Orellana, comandante de la **Covadonga**; y Lillo, Secretario. Riveros habló de la expedición a Arica y de su objeto, que era atacar al **Huascar.** La presentó como una órden del Gobierno, de ejecución inmediata; y la deliberación versó sólo sobre el mejor medio de llevarla a cabo. Se resolvió que la escuadra zarpara de Mejillones a la 1:20 A. M. del 2. A cincuenta millas de Arica, la escuadra se mantendría "para aprestar las lanchas torpedos de los blindados, las que deben operar en Arica un ataque sobre el **Huascar,** o en su defecto sobre cualquier otro buque de la escuadra enemiga que allí se encuentre." Preparadas las lanchas torpedos, la escuadra se movería, "calculando llegar sin ser vista como a seis millas . . . (del) puerto, i toda

(12) Bulnes, o. c. V. 1, p. 470-71

vía envuelta en las sombras de la noche." A esta distancia se lanzarían las lanchas torpedos. La escuadra las seguiría "lentamente para llegar a tomar colocación en el puerto enemigo tan pronto como principie la claridad del día." Si los torpedos daban en el blanco, "las naves de la escuadra secundarán ese resultado, rompiendo sus fuegos sobre los buques de guerra que quedasen i sobre las baterías flotantes i de tierra." Si el ataque de los torpedos era infructuoso, las lanchas se replegarían al abrigo de los buques más próximos y la escuadra "romperá inmediatamente sus fuegos." El plan especificaba: "Los disparos de los blindados deben exclusivamente dirijirse sobre el **Huascar** ... o sobre cualquiera otro buque de guerra enemigo; i los de la **O'Higgins**, de la **Covadonga** i del **Loa** sobre las fortificaciones." Este plan parece escrito por Williams, tan reminiscente es del suyo en el Callao.

Si el **Huascar** y la **Unión** no estaban en el puerto, se acordó no efectuar ataque alguno. "El consejo estimó que no había utilidad práctica en empeñar un combate con las baterías de tierra o flotantes i juzgó que semejante operación de guerra debería emprenderse en las actuales circunstancias sólo con el propósito de destruír los buques de guerra enemigos o con el de proteger desembarco de tropas." (13)

En las aguas de Arica el 5 de octubre la flota chilena descubrió que los buques peruanos no estaban allí, y este hecho fué materia de otro consejo de guerra a bordo del **Blanco** para saber lo que convenía resolver. Se acordó que el **Cochrane**, la **O'Higgins** y el **Loa**, "marchasen rápidamente al Sur, fuera de la vista de la costa, recalasen a Tocopilla i continuasen hasta Mejillones." El **Blanco** y la **Covadonga** dejarían las aguas de Arica con los demás buques pero regresarían en la noche para intentar el hundimiento de la **Pilcomayo** con torpedos.

La escuadra chilena zarpó de Mejillones para Arica el 2 de octubre a la hora convenida a efectuar este plan. A 60 millas al oeste de Arica se detuvo para preparar los torpedos. El **Loa**, que se había separado del convoy para ir a Tocopilla, se

(13) Ahumada Moreno, V 1, p. 576-77.

reincorporó allí llevando la noticia de que el **Huascar** y la **Unión** habían salido de Arica con tropas para Iquique, de donde habían seguido al Sur. La escuadra prosiguió sin embargo a la ejecución de su plan de ataque, pero con el retardo de un día, porque en la tarde del 3, cuando se suspendía para ponerla a flote la lancha de torpedos del **Blanco** que con la del **Cochrane** debía efectuar el ataque, uno de los cables se rompió y la lancha cayó sobre la cubierta del blindado, abriendo una vía de agua que hubo que reparar. El 4 en la tarde comenzó la escuadra a moverse hacia Arica, el **Loa** adelante, encargado de remolcar las lanchas torpedos hasta una distancia de seis millas del puerto. Debía encontrarse a esa distancia a las 2 a. m. del 5. Las lanchas partirían de allí directamente al fondeadero y lanzarían sus torpedos. Si esta operación no se realizaba antes de que el día despuntara, la empresa habría fracasado como la de Williams en el Callao en junio. Y así fué en efecto y la historia se repitió con asombrosa exactitud. Los marinos chilenos hicieron mal sus cálculos, los botes torpederos abandonaron el **Loa** e hicieron rumbo al fondeadero a una distancia mayor que la acordada y cuando llegaron a la bahía ya estaba claro y los habían visto de tierra. La escuadra se aproximó entonces al puerto y pudo verificar la noticia del **Loa**, los buques peruanos no estaban allí, es decir, los más importantes, el **Huascar** y la **Unión.** La **Pilcomayo** y el **Manco Capac** estaban en el fondeadero. Pescadores a quienes interrogaron los marinos chilenos les informaron que los dos buques peruanos habían salido dos días antes rumbo al Sur, corroborando así los informes del **Loa.** La repitición de la expedición de Williams al Callao era, pues, completa.

Finalmente Riveros, desconfiando del éxito, decidió no regresar en la noche a Arica para atacar con torpedos a la **Pilcomayo** como se había resuelto en el consejo el 5, y siguió él también como los demás buques rumbo al Sur (14)

Cuando la escuadra chilena se retiraba de aquellas aguas, la **Pilcomayo** salió de la bahía en su seguimiento. Eran las

(14) Véanse despacho de Riveros al Comandante General de Marina. Antofagasta, octubre 10. 1879 **Ibid.** V 1, p. 486; y acta del consejo de guerra del 5 de octubre a la vista de Arica a bordo del **Blanco. Ibid.**, p 577

9:30 de la mañana del 5. La **O'Higgins** se volvió a hacerle frente y se trabó un combate entre los dos buques enemigos, sin consecuencias. La **Pilcomayo** hizo de nuevo rumbo a Arica a las 12 y una hora más tarde estaba otra vez en su fondeadero. (15)

CAPITULO VEINTIOCHO

LA BATALLA DE ANGAMOS

El **Huascar** y la **Unión** habían salido de Iquique en una de sus acostumbradas expediciones contra los blindados y los puertos chilenos. La política de Prado era, como hemos visto, la guerra incesante y de golpes de audacia, en contraste con el sistema de guerra tímida, morosa y medrosa de los chilenos, que a nada se atrevían, como si sus blindados fueran de vidrio, y nada intentaban sin mucha deliberación y consejo, sin mucha cautela y parsimonía. El General Prado cuidaba siempre de advertir en sus instrucciones a Grau, que no debía comprometer los buques de su mando; pero esta era seguramente una forma ritual, pues lo característico de las operaciones que Prado ordenaba y de la ejecucin de estas operaciones por el **Huascar**, era el desafío deliberado y persistente del peligro. El único peligro que el **Huascar** evadió siempre y tuvo siempre órdenes de evadir, fué el de un combate con los blindados chilenos. Y esto era simplemente natural. Prado supo explotar el error del bloqueo, movilizando sus fuerzas y sus recursos militares, y haciendo a su sombra una guerra activa y

(15) Según el despacho del comandante de la **Pilcomayo**, Carlos Ferreyros, la distancia a que se rompieron los fuegos fué de 5,000 yardas, la cual disminuyó en el curso del combate a 3,700 y a 2,600 yardas. La **Pilcomayo** disparó cuatro bombas de segmento de 7 pulgadas, tres granadas comunes del mismo diámetro, ocho proyectiles segmentados de a 40 y seis granadas del mismo calibre. Según el mismo informe, la **O'Higgins** disparó 16 proyectiles explosivos, el segundo de los cuales cayó a dos metros de la aleta de babor inundando la toldilla y sección de popa del buque peruano. Véase el despacho de Ferreyros en Ahumada Moreno, V. 1, p. 486-87. Riveros no hace mención alguna en su informe de este incidente. Latorre, Comandante del **Cochrane**, habla de él en un telegrama a Sotomayor fechado en Mejillones el 6 de octubre. Dice que se cambiaron de una y otra parte de 35 a 40 cañonazos. Véase el texto de este despacho en Bulnes, **o. c.** V. 1, p. 477.

osada. El no podía tener sin embargo esperanza alguna de salvación en esta ni en ninguna otra clase de guerra; y no podía ignorar que tan pronto como el error del bloqueo cesara y los chilenos se resolvieran a la guerra ofensiva, la situación cambiaría por completo y la decisión de la campaña naval sería simple cuestión de días. Su propósito fué hacerle al enemigo el mayor daño posible, trastornar sus planes, desorganizar sus comunicaciones, mantener en zozobra sus puertos y fortalezas, retardar la hora de la invasión, aprovechando lo más posible el tiempo, mientras el bloqueo y la jefatura de la escuadra en manos de Williams permitieran estas cosas. La expedición del **Huascar** y la **Unión** al Sur al principiar octubre prueba que Prado no había cambiado de política a pesar del hecho de la suspensión del bloqueo; y la expedición de la escuadra chilena a Arica al mismo tiempo que la de la peruana al Sur, presagiaba que un encuentro decisivo era inevitable y que los buques peruanos no tendrían cómo escapar de la persecución de la flota chilena forzándolos a un combate final. Si el **Huascar** y la **Unión** hubieran estado en Arica el 5 de octubre, allí entonces se habría decidido la guerra. Pero aun suponiendo que la escuadra chilena hubiera rehusado librar un combate con las fortalezas de Arica al mismo tiempo que con los buques y el monitor **Manco Capac,** habría sido bastante que bloqueara el puerto. El ejército de la invasión habría podido así embarcarse en Antofagasta sin temor de los buques peruanos. Con la comprensión o la inteligencia de estas cosas, el General Prado resolvió continuar haciendo después de la supresión del bloqueo de Iquique la misma clase de guerra que había hecho favorecido por el bloqueo. Había más que esperar, después de todo, en todo caso, de la guerra ofensiva y audaz, que de la guerra pasiva y prudente. Podía, por ejemplo, presentarse la ocasión de usar con provecho los torpedos del **Huascar.** Prado no había perdido la esperanza que podía fundarse en los torpedos, la única en la situación para el Perú; y esta esperanza de usar los torpedos del **Huascar** contra alguno de los blindados chilenos, fué originalmente el móvil de la expedición de principios de octubre, que había de ser la última del **Huascar.**

Las intrucciones de Prado, fechadas el 30 de septiembre en Arica, son textualmente como sigue:

"Instrucciones a que deberá sujetarse el contraalmirante don Miguel Grau en la expedición que se le encarga sobre el enemigo:

"1°. El monitor **Huascar**, la corbeta **Unión** y el transporte **Rimac**, saldrán inmediatamente en convoy bajo las órdenes del contraalmirante don Miguel Grau.

"2°. Se dirigirán a Pisagua y desembarcarán allí a los jefes, oficiales y bultos pertenecientes al ejército boliviano.

"3°. Concluído el desembarque, se dirigirán inmediatamente a Iquique y desembarcarán las fuerzas que lleva el **Rimac**, en el que se embarcará toda la madera que allí existe con destino a este puerto de Arica

"Una vez el **Rimac** con la madera embarcada, se vendrá inmediatamente a este puerto.

"4°. Concluído el desembarque, el **Huascar** y la **Unión**, ambos bajo las órdenes del almirante Grau, zarparán con rumbo a Tocopilla, a donde llegarán en la noche, y si existiere allí algún blindado enemigo, el almirante Grau mandará aplicarle el torpedo que con tal objeto va embarcado a bordo del **Huascar** bajo la dirección de don N. Waigh, encargado de su manejo y aplicación.

"5°. Si no hubiere blindado en Tocopilla, pero sí algún otro buque enemigo, el almirante Grau lo tomará, inutilizará o echará a pique según las circunstancias.

"6°. En cualquiera de estos dos últimos casos, el almirante Grau resolverá si conviene dirigirse a Antofagasta en busca de algún blindado sobre el cual aplicar el torpedo, o en caso de no encontrarlo cometer o no alguna otra hostilidad, según su juicio.

"7°. En ningún caso comprometerá el almirante Grau ninguno de los buques de su mando, y si encontrase buques enemigos en el tránsito, sólo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber."

Hay una adición que dice

"No siendo posible la aplicación de los torpedos a causa de

la claridad de las noches, queda sin efecto todo lo relativo a ellos. El almirante Grau cometerá entre Tocopilla y Coquimbo todas las hostilidades que fuesen posibles y las operaciones que a su juicio puedan ejecutarse con algún éxito, observando siempre lo prevenido en el artículo 7°." (1)

En la madrugada del día 30 de septiembre (4:40 a. m.), zarpó de Arica el convoy peruano, el **Huascar**, la **Unión** y el **Rimac**. A las 4:20 de la tarde del mismo día, el convoy fondeó en Iquique. A las 4 a. m. del 1°. de octubre, las tres naves peruanas abandonaron las aguas de Iquique y navegaron al Norte por una hora. El **Huascar** y la **Unión** hicieron luego

(1) Ahumada Moreno, V. 1, p. 524-25. Paz Soldan (o. c., p. 230), historiador contemporáneo de la guerra, dice que Prado no había pensado que el **Huascar** pasara en esta ocasión de Iquique, sino que fuera al Callao después de desembarcar en aquel puerto el transporte **Rimac** la división Bustamante; pero que Grau manifestó a Prado "su deseo de ir ... de Iquique a hacer un ligero reconocimiento ... en la costa enemiga, después del cual regresaría en derechura al Callao." Y agrega: "El General Prado, así como su secretario general, D. Mariano Alvarez y el General Daza, se opusieron a esta expedición, en que no veían sino un gravísimo peligro, sin objeto alguno determinado que obligase a arrostrarlo, y sólo al ver el empeño que el Comandante Grau tenía por emprenderla, permitió que se llevara a cabo en convoy con la **Unión.**" El móvil de Grau en este empeño en que había de sucumbir, fué, según el mismo autor, "buscar un nuevo triunfo con qué enriquecerse (de gloria) y acaso sellar la brillante epopeya de su nave." (p. 231) Por otro lado, dice Paz Soldan, "amigos incautos, sin duda con la mejor intención, pero tal vez con espíritu político más prevenido que el que la situación permitía, lo estimulaban a no regresar al Callao sin agregar a sus anteriores un nuevo acto de valor y de pericia." Las instrucciones de Prado, que hemos visto, parecen negar esta versión. La expedición tenía (artículos 4°. y 5°.) un objeto muy importante y trascendental. No era una simple recorrida o "un ligero reconocimiento" como dice Paz Soldan, lo que iba a ejecutar el **Huascar** esta vez, sino actos de guerra muy meditados y graves. Es evidente que Paz Soldan no conoció de las instrucciones de Prado sino lo referente al convoy hasta Pisagua e Iquique. Pero la existencia de un torpedo a bordo del **Huascar** y la presencia de un torpedista, indican preparación y deliberación con la mente de una expedición sobre los puertos de Chile. Una circunstancia fortuita eliminó la posibilidad del objeto primordial de la expedición; y esto pudo haber justificado su abandono; pero la política de Prado era hacer la guerra y envió de todos modos al **Huascar** con el fin de que ejerciera entre Tocopilla y Coquimbo todas las hostilidades posibles. Si la expedición del **Huascar** al Sur al comenzar octubre hubiera sido cosa de un mero capricho o deseo de Grau, ansioso de nuevos laureles, Prado se habría contentado con dejarlo ir y no le habría dado instrucciones. Grau era un servidor disciplinado y obediente y un hombre discreto y respetuoso, y no es cónsono con su carácter ni con su vida que se atreviera a exigir de Prado, y a insistir aún contra su expresa oposición y la del Presidente de Bolivia, una cosa tan contraria a la índole y al espíritu de la guerra y de la posición de Grau en ella, y asumir por sí solo y sin ninguna razón de peso las responsabilidades de un acto que podía ser, como en efecto

rumbo al Oeste, se alejaron de la costa algunas millas y poco después enderezaron sus proas al Sur. (2)

La escuadra chilena salió, como hemos visto, de Mejillones para Arica a la 1:20 a. m. del día 2 de octubre. Se hizo mar afuera a fin de no ser vista de tierra, navegó en convoy durante todo el día 2 y llegó al paralelo 18 el día 3. (3) Según Vicuña Mackenna los buques peruanos y los chilenos se cruzaron más o menos a la altura de Chipana el día 2 de octubre, separados por una distancia de 60 millas, "exactamente como con igual lejanía habíanse extraviado la una de la otra, la escuadra chilena i la peruana, a la altura de Mollendo en el mes de mayo." (4)

En la mañana del 4 los buques peruanos avistaron y reconocieron un vapor de la Compañía Inglesa, el **Chala**. Una hora después, (10:30) a. m.) arribaron a Sarco. En esta caleta encontraron fondeado al bergantín-goleta **Coquimbo** con pabellón inglés. Los marinos peruanos descubrieron, sin embargo, al examinar sus papeles, que antes de la guerra esta embarcación navegaba con bandera chilena y había obtenido del Cónsul británico en Coquimbo, después de las declaraciones

(2) Véase el informe de M. M. Carvajal, oficial naval del **Huascar**. San Bernardo, octubre 16, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 459-96.

(3) Informe de Riveros. **Ibid.**, p. 486.

(4) **Historia** de la Campaña de Tarapacá. V. 2, p. 354. Bulnes (o. c., V. 1, p. 472) dice que las dos escuadras "se cruzaron en el mar en la primera noche de viaje sin verse."

fué, fatal. La suerte de su patria estaba de por medio; y Grau no era ni estaba loco para jugarla imprudentemente en interés de su gloria personal. Hay un hecho que parece revelar que Grau recibió de súbito la órden de partir. Los corresponsales de los diarios de Lima a bordo del **Huascar**, señores Nieto y Reyes, habían bajado a tierra a dar un paseo, y en tierra se quedaron porque no hubo tiempo de avisarles la salida del buque. Todo hace creer, lo mismo los hechos que la luz de la razón y la lógica, que la versión de Paz Soldan es absolutamente infundada. El no dice, por lo demás, en qué se funda para asegurar que el autor único de la expedición del **Huascar** al Sur a principios de octubre fué Grau. El habla del "perfecto conocimiento de los hechos" que dice tener; pero esto no basta, puesto que no dice cómo lo obtuvo; y no podemos creer a los historiadores bajo su palabra. Son indispensables las pruebas. Bulnes, por su lado, contradice la versión de Paz Soldan, y creyéndose en posesión de la verdad, se jacta de "defender la memoria de Grau contra los escritores de su país." La versión de Bulnes es que Grau supo en Iquique la partida de un convoy de Valparaíso para Antofagasta con 5,000 hombres, "i creyendo que el Ejército entero se trasladaría a Patillos para iniciar la campaña de Tarapacá inmediatamente, pensó que no sería difícil desbaratar ese gran peligro

de guerra, certificado provisional de registro para enarbolar el pabellón inglés. Fué en consecuencia apresado y remitido al Callao. Su capitán y los individuos de la tripulación fueron transladados al **Huascar**. El capitán, John Griffche, fué herido después en la batalla de Angamos.

El 5 de octubre, cuando la escuadra chilena estaba todavía en Arica buscando al **Huascar** y a la **Unión**; o más precisamente, a la 1:50 a. m. de dicho día, o sea diez minutos antes de que las lanchas chilenas que habían de torpedear al **Huascar**, se separaran del **Loa** y emprendieran su movimiento de avance al fondeadero de Arica, los dos buques peruanos llegaban al fondeadero del puerto de Coquimbo. Allí permanecieron una hora sin ser advertidos y sin advertir ellos mismos ningún blindado ni buque chileno alguno puesto que todos estaban en Arica. Las instrucciones de Prado cuanto a torpedos no habrían podido, pues, cumplirse aunque las noches no hubieran sido claras.

Salieron del puerto y prosiguieron los buques peruanos su rumbo al Sur hasta Tongoy, donde reconocieron al vapor **Cotopaxi**, de la Compañía Inglesa, que iba para el Sur. A la 1:30 p. m. reconocieron al vapor **Ilo**, de la Carrera, que iba

---

sorprendiendo al convoi." Bulnes se funda en un telegrama de Santa María, fechado el 5 de octubre en Valparaíso, avisando, no dice a quién pero se supone que al Gobierno, que un individuo que había llegado de Iquique y que estaba el 20 (de septiembre) en ese puerto, aseguraba que en ese día se supo que la escuadra chilena salía de Valparaíso. Y todavía argega: "Lo relativo a la invasión por Patillos fué dicho a nuestros marinos por los prisioneros del **Huascar** explicándoles el viaje del monitor." (V. 1, p. 473) Todo esto lo que prueba, sin embargo, es que Bulnes no conocía las instrucciones del General Prado. Su ignorancia en este punto es imperdonable, pues cuando él escribió estaban ya publicadas. Pero aun sin tomar en cuenta las instrucciones del General Prado, es obvio que si el viaje del **Huascar** había sido determinado por la noticia de un próximo desembarco chileno en Patillos, el convoi peruano no habría ido a ejecutar operaciones en Tocopilla, Antofagasta y los puertos chilenos. Bulnes no niega la versión de Paz Soldan cuanto a la iniciativa de Grau para obtener de Prado la aprobación de la expedición al Sur, sino que dice que "lo que verdaderamente fué la causa de la insistencia del infortunado marino peruano", es la que hemos mencionado. Sotomayor dice por el contrario en un despacho del 9 de octubre, que "Grau se oponía a la espedición", y explica que el objeto de ésta era atraer los buques chilenos hacia el Sur "para venirse en seguida sobre nuestros transportes en Patillos, que se suponían desembarcando diez mil hombres." (Ahumada Moreno, V. 1, p. 491-92.) Pero esto es tan absurdo que es inverosímil. La historia de la expedición, que no fué sino la ejecución de las instrucciones del General Prado, desmiente todas estas versiones.

para el Norte. Otra vez frente a Coquimbo, se detuvieron para hacer algunas reparaciones a la máquina del **Huascar**, lo que requirió algunas horas. A las 5 p. m. del mismo día navegaron algunas millas al Noroeste para alejarse de la costa y volvieron al Norte.

II

La escuadra chilena había partido de Arica este mismo día 5, como hemos visto, para Mejillones. El consejo de guerra del 1°. de octubre a bordo del **Blanco** en Mejillones, había previsto la posibilidad de la conveniencia de destacar hacia el Norte, caso de que no estuvieran los buques peruanos en Arica, al **Cochrane**, la **O'Higgins** y una de los transportes. El **Blanco** debía de todos modos en este caso regresar a Antofagasta, a causa del estado de sus máquinas, las cuales se pensaba componer en Valparaíso. (5) Riveros había sido facultado, sin embargo, para ordenar o no el crucero al Norte de Arica hasta el Callao. En el consejo de guerra del 5 de octubre a bordo del **Blanco** frente a Arica, se hizo presente, dice Riveros, que las naves peruanas "según todos los datos obtenidos, habían marchado al Sur i que era mui posible que se hallasen hostilizando la costa de Chile i amenazando nuestros transportes." (6) La vuelta a Mejillones se resolvió en consecuencia. Pero aun sin esta circunstancia, el viaje de los buques chilenos al Norte con el objeto de recorrer los puertos peruanos hasta el Callao no se habría efectuado, porque Riveros tenía instrucciones de Sotomayor de hallarse con toda la escuadra en Antofagasta a mediados de octubre, en virtud de resoluciones tomadas en un consejo de guerra en Antofagasta el 26 de septiembre en la noche, con asistencia de Sotomayor, y del cual nos ocuparemos en otro capítulo. (7) Navegando al Sur,

(5) Sotomayor al Comandante en jefe de la Escuadra. Mejillones, octubre 1°., 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 576.

(6) Informe de Riveros. Antofagasta, octubre 10, 1879. **Ibid.** V. 1, p. 486.

(7) Véase nota de Sotomayor a Riveros. Mejillones, octubre 1°., 1879; y acta del consejo de guerra del 1°. de octubre en Mejillones. Ahumada Moreno, V. 1, p. 576-77. A pesar de todo esto, Bulnes, (**o. c.**, V. 1, p. 476) alaba como un mérito de la dirección de la escuadra por Riveros la decisión del regreso a Mejillones. Riveros, dice, "tuvo la afortunada advertencia de aprovechar la atribución que le había confiado el Consejo de Guerra de Mejillones,

rumbo a Mejillones, a donde arribó el 7 de octubre a las 9:40 a. m., Riveros tuvo a la altura de Pisagua, por un vapor de la carrera que viajaba de Valparaíso al Callao, confirmación de la noticia de que los buques peruanos andaban recorriendo los puertos chilenos. (8) La noche anterior, es decir, el 6, habían hecho su entrada a Mejillones el **Cochrane**, la **O'Higgins** y el **Loa**.

El 2 de octubre se tuvo en Chile la primera noticia de la presencia del **Huascar** y la **Unión** en el Sur. Según Bulnes, a las 7:30 a. m. de ese día el vigía de Mejillones avisó que pasaban los dos buques peruanos a cuarenta millas de la costa. (9) No se dió crédito empero a este aviso. Sotomayor no podía explicarse que siendo cierto, no se hubieran encontrado los buques peruanos y los chilenos, teniendo éstos instrucciones de navegar a cincuenta millas de la costa. El **Huascar** fué visto dos días después cuando se comunicó, como hemos dicho, con el vapor inglés **Chala** el día 4, y la noticia fué transmitida sin pérdida de tiempo a Santiago y a Antofagasta. No se se creyó tampoco esta vez la noticia; y fué necesario que la confirmaran de Sarco, donde se vió al **Huascar** apoderarse de una embarcación con bandera inglesa y remitirla al Callao. A partir de este momento, los avisos llovieron de todas partes, y en Santiago y Antofagasta comenzaron a creer. Los pasajeros del vapor **Coquimbo** vieron a los buques peruanos a la altura de Chañaral y uno de ellos lo comunicó a Santiago y a Antofagasta por conducto del Gobernador de Coquimbo. (10) Cuando Latorre llegó a Mejillones con sus buques la noche del 6, pidió órdenes por telégrafo a Sotomayor y éste a su vez las pidió a Santiago.

(8) Informe citado de Riveros de 10 de octubre.
(9) o. c. V. 1, p. 473.
(10) Véase Bulnes, o. c. V. 1, p. 473-75.

haciendo salir para este puerto sin pérdida de tiempo la división de Latorre." Y comenta: "Advertencias rápidas como ésta son decisivas en la guerra. Si Latorre continúa el crucero al Norte como era lo convenido" (es incierto como se ha visto que esto fuera **lo convenido**) "el **Huascar** habría regresado sano y salvo a Arica . . ." El hecho es que Riveros, por las razones que hemos visto, no podía hacer otra cosa. Por lo demás, si la expedición de los buques chilenos al Norte se hubiera efectuado y el **Huascar** hubiera regresado sano y salvo a Arica, allí lo habrían encontrado, es lo más probable, los buques chilenos de bajada, y el ataque frustrado el 5 de octubre habría podido entonces realizarse.

El día 7, Sotomayor comunicó a Latorre un despacho del Ministro Gandarillas, en estos términos:

"Por noticias que tenemos hasta ahora de los buques peruanos, creemos que éstos se han devuelto al Norte, i que probablemente llevarán ese rumbo desde anteanoche, en que se les vió cerca de Coquimbo como a la una de la noche. Deben, pues, estar próximos a pasar frente a Antofagasta.

"Creemos que **Cochrane, O'Higgins** i **Loa,** en posesión de estos datos, deben estar desde luego en observación, avanzándose a Iquique i Arica, i cruzando por la costa peruana, ante los puertos indicados, tomarán el rumbo que crean más adecuado para encontrarlos. Los buques recalarán tal vez a algún puerto de la costa peruana en busca de noticias sobre nuestra escuadra. Nuestros marinos deben aprovechar esta circunstancia para sorprenderlos. Ese puerto puede ser Iquique, Mollendo o Pisagua, ya que no es natural que vayan a Arica directamente.

"Si los encontraren en los puertos indicados i aun en Arica, creemos que deberán ser atacados si hay probabilidades de éxito. Si no encontraren a los buques enemigos en los puertos indicados, después de cruzar por allí tres o cuatro días, no deberán avanzar al Norte de Arica sino volver a Antofagasta, salvo que operaciones pendientes de importancia, lo obliguen a detenerse por más tiempo."

Sotomayor agregaba por su parte: "Cumpla usted con las instrucciones que preceden, debiendo salir en convoi de ese puerto hoi mismo. Recomiendo particularmente a usted la mayor vijilancia i la distribución de los buques bajo sus órdenes de manera que sus observaciones abracen el mayor horizonte posible. Usted queda en libertad, oyendo a los comandantes de los otros buques, de dirijir sus operaciones de la manera que crea más eficaz al fin propuesto; pero no olvidando que la rapidez de los movimientos de la escuadra puede contribuir poderosamente al éxito de su expedición. En cuanto al ataque de Arica e Iquique, deliberará usted especialmente con los comandantes antes de intentarlo, pero procederá sin vacilaciones una vez tomado un acuerdo."

Por último, Sotomayor decía en este despacho: "Importa mucho conocer el resultado de la expedición i la dirección de los buques enemigos, para apreciar el grado de confianza que puede inspirarnos el tráfico de nuestros transportes al Sur de Antofagasta." Esto se refería a los planes de desembarque del ejército de invasión de Tarapacá, con lo cual tenía relación el consejo de guerra del 26 de septiembre de que hemos hecho mención.

El mismo día 7, Sotomayor volvió a telegrafiar a Latorre: "Se asegura de nuevo que el **Huascar** i la **Unión** navegaban frente a la isla de Chañaral, entre Soquimbo i Huasco, ayer lunes a la una i media A. M. No se ha vuelto a tener noticia de estos buques, por lo cual se cree que regresan al Norte. Creo sería conveniente, i así lo hará usted si lo estima oportuno, que los buques a sus órdenes crucen esta noche i parte del día de mañana al frente i a cincuenta millas al Oeste de Mejillones. Es probable que si el **Huascar** i la **Unión** no han tocado en algún otro puerto de nuestra costa, pasen frente a Antofagasta en la noche de hoi."

Sotomayor no tenía aun noticia del **Blanco**, y decía en este despacho:

"El **Blanco**, luego que llegue, recibirá el encargo de cruzar enfrente de este puerto i de perseguir a los buques enemigos si los encuentra. Estas circunstancias i el crucero frente a Mejillones, paso forzoso de los buques enemigos, sería mui importante.

"Recomiendo a usted esta idea i sígala como parte de sus instrucciones hasta la hora del día de mañana que estime oportuna. Si durante este crucero hasta la hora que usted determine no se hubieren presentado los buques enemigos, seguirá usted cruzando al Norte, como está prevenido."

Sotomayor indicó posteriormente a Latorre el mismo día que comunicara el rumbo que pensaba seguir en previsión de que hubiera que enviarle algún aviso por el vapor **Copiapó**; y lo autorizó para retardar la salida del **Loa** a fin de comunicarle las novedades que pudieran ocurrir. (11)

(11) Ahumada Moreno, V 1, p. 577

III

Latorre informó en la misma fecha a Sotomayor que saldría con sus buques a mediodía para cruzar en el paralelo de Mejillones hasta el mediodía del día siguiente, "pero sin que se aleje más allá de veinte millas de la costa el buque más cercano a ella, distancia que los buques enemigos estimarán como bastante resguardo."

La torre decía además:

"Creo conveniente asímismo manifestar a V. S. que sería oportuno variar las instrucciones en la parte que se ordena cruzar entre Iquique i Arica, por cuanto es natural que la **Unión** i **Huascar** estarán, desde el momento de recalar a Iquique, sabiendo nuestros menores movimientos, siempre que éstos se concreten a cruzar entre Iquique i Arica i a la vista de tierra derrotero obligado para los buques enemigos.

"Si V. S. acepta la anterior modificación, me permito proponerle, de acuerdo con los comandantes de **O'Higgins** i **Loa**, que nuestros buques se dirijan después del crucero de esta noche directamente a guarecerse tras el cabo Paquica, diez millas al Norte de Tocopilla, i esperar allí la pasada de los buques peruanos hasta el oscurecer del día 10 del presente, en que seguiremos nuestro viaje al Norte, procurando amanecer el 11 en Iquique i el 12 en Arica.

"Desde Paquica podrá establecerse comunicación con Tocopilla enviando para este efecto al **Loa**, i así imponernos de la oportuna recalada del **Huascar**, si esta vez, como de costumbre, pasa el monitor, antes de seguir para Iquique, por nuestros puertos de más al Norte.

"No creo conveniente dejar el **Loa**, en consideración a la hora de partida i a lo corto de nuestra permanencia frente a Mejillones." (12)

Sotomayor aceptó las modificaciones propuestas por Latorre a sus instrucciones y lo facultó para proceder en todo como lo juzgase oportuno. (13)

Al saber la llegada del **Blanco** a Mejillones, Sotomayor le

(12) Ibid., p. 177-78
(13) Ibid.

ordenó que siguiera inmediatamente con la **Covadonga** para Antofagasta. La intención de Riveros había sido permanecer en Mejillones cargando carbón hasta la tarde del día 8. Sotomayor ordenó, además, a Riveros que en el viaje a Antofagasta pasara "afuera de la costa para observar si los buques enemigos regresan al Norte." Le indicaba que tomara carbón en Caldera, donde había un depósito. (14) Riveros recibió luego instrucciones en Antofagasta de cruzar durante la noche del 7 al Suroeste de este puerto "para perseguir a los buques enemigos hacia el Norte i proteger a Antofagasta en caso necesario." (15)

La escuadra chilena, que había operado unida sobre Arica en los primeros días de octubre, quedó así dividida en dos secciones para asechar el paso de los buques peruanos en su regreso del Sur; una compuesta del **Blanco**, la **Covadonga** y el **Matías**, al mando de Riveros; la otra compuesta del **Cochrane**, la **O'Higgins** y el **Loa** al mando de Latorre. Aquella cruzaría frente a Antofagasta; ésta frente a Mejillones. El plan era muy sencillo y estaba naturalmente indicado por las circunstancias. Se sabía que el **Huascar** y la **Unión** volverían al Norte. Se tenían constantemente noticias de ellos a medida que avanzaban. Se sabía dónde estaban a tal y cual hora y dónde estarían unas horas después. Los seguían materialmente con la vista desde la costa chilena. El 7 ya no se tuvo más noticias de ellos y esto mismo denunciaba su rumbo, como bien lo advirtió Sotomayor. Toda la cuestión se reducía a escoger los parajes donde la escuadra reunida o dividida los esperaría para cerrarles el camino. Hallándose la escuadra en Mejillones el 7, y sabiéndose de los buques peruanos hasta el seis, estos parajes estaban por sí mismos señalados. El encuentro era

(14) Los telegramas cruzados entre Sotomayor y Riveros pueden verse en Bulnes, o. c., V. 1, p. 479-80.

(15) Ibid., p. 482. El plan de Riveros, acordado con los oficiales de la escuadra en Mejillones, en vista de la seguridad que allí tuvieron de que los buques peruanos recorrían las costas chilenas, fué salir de Mejillones en altas horas de la noche con la escuadra en dos divisiones, una "formada por las naves de más lento andar, que marcharía a vista de tierra inspeccionando las caletas i cualesquiera abrigos de la costa en donde pudiera hallarse en asecho el enemigo, i otra de las naves lijeras que iría detrás a veinte o veinticinco millas, más o menos, lejos de tierra." Véase el informe de Riveros, Antofagasta, octubre 10, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 494-495.

inevitable, aunque los puertos preferidos por la escuadra chilena para esperar a los buques peruanos hubieran sido otros. Las consecuencias habrían sido las mismas si el plan de Riveros se hubiera realizado en lugar del de Sotomayor y Gandarillas. La última hora del **Huascar** había sonado. Si las dos divisiones de la escuadra hubieran seguido al Sur como Riveros pensaba, tal vez la **Unión** no habría podido escapar; y ésta habría sido la sola diferencia en los acontecimientos del día 8 tal como ocurrieron.

El 7 de octubre en la mañana, a las 9, el convoy peruano tuvo que detener su progreso al Norte para hacer nuevas reparaciones en la máquina del **Huascar** y transbordar de la **Unión** trescientos sacos de carbón. A la 1:5 P. M. del mismo día 7, los dos buques peruanos continuaron su derrotero al Norte. En la noche, a las 10, se avistó del **Huascar** una luz por la proa. Era el vapor de la carrera que bajaba al Sur. (16)

A las doce de la noche se divisaron del **Huascar** las luces de Antofagasta. Una hora después el monitor arribó al fondeadero. (17) La **Unión** siguió a Punta de Tetas con instrucciones de esperar allí al **Huascar.** A las 3:30 volvieron a reunirse los dos buques peruanos y prosiguieron su derrotero al Norte, navegando a dos o tres millas de tierra, teniendo el Morro Moreno por la escuadra. En este momento, según la narración de García y García, Comandante de la **Unión,** que seguía las aguas del **Huascar,** el monitor, "desvió rápidamente su rumbo sobre el O. y luego al S. O., haciéndose al mismo tiempo la señal de 'buques enemigos.' En efecto, el humo de cuatro vapores se veía distintamente un poco al Norte, muy cerca de tierra y próximo a nosotros. Eran las 4 h. 30 m. a. m., y aunque la luna se hallaba fuera, el tiempo estaba brumoso, como sucede de ordinario al amanecer en estas costas. El viento soplaba fresco del Sur, y como esto era desfavorable a la marcha del **Huascar,** nos interpusimos con la **Unión** entre el monitor y los enemigos, quienes, teniéndonos más inmediatos y avistando sólo nuestros humo, gobernaron en nuestra perse-

(16) Informe de Manuel Melitón Carvajal. San Bernardo, octubre 16, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 495-96.
(17) **Ibid.**

cución. Así logramos, aumentando progresivamente el andar, llevarlos más al Sur, mientras el **Huascar** fué rondnado su rumbo al Norte, que era el más favorable a su marcha. A las 5 h. 30 a. m. había aclarado completamente, y entonces pudimos observar que nuestros perseguidores era una división chilena compuesta de un blindado y tres vapores más. Luego que éstos reconocieron al **Huascar**, que ya se encontraba como a tres millas al Norte, gobernaron todos en su demanda. La **Unión** pasó a colocarse entre el **Huascar** y los enemigos, conservando de éstos una distancia de cinco a siete mil metros." (18)

Del **Huascar** se divisaron a las 3:15 a. m. tres humos, según la narración de Carvajal. "... nos acercamos lentamente a ellos para reconocerlos y comprendiendo que eran buques enemigos, entre los cuales se cambiaban señales, hicimos rumbo al S. O. para separarnos de la costa y de la dirección de ellos. Al amanecer pudimos reconocer perfectamente al **Blanco Encalada**, la **Covadonga** y **Matías Cusiño**, del primero de los cuales nos separaba una distancia como de seis millas. El **Blanco** y la **Covadonga** nos siguieron de caza, habiéndose dirigido el **Matías Cusiño** para Antofagasta." (19)

"Puestas las máquinas a toda fuerza", prosigue la narración de Carvajal, "el **Huascar**, con un andar de diez y tres cuartos de milla, logró pronto hacer proa sucesivamente al Oeste y al Norte, quedando con su derrota libre hacia ese lado, siendo perseguido por los dos buques ... mencionados. Así continuábamos, cuando a las 7:15 a. m. avistamos por el Noroeste tres humos, y pocos minutos después pudimos reconocer en ellos al **Cochrane**, la **O'Higgins** y el **Loa**, que hacían rumbo a cortar nuestra proa. Se mandó entonces forzar la máquina para evitarlo, ganando camino hacia el Norte antes de ser cerrados. La **Unión**, que venía por nuestra cuadra de babor, pasó a la de estribor y merced a su andar avanzó al Norte. No sucedió así con el **Huascar** a pesar de los esfuerzos que se hicieron con tal objeto, de suerte que a las 9:40 a. m., siendo

(18) Informe de García y García. Abordo de la Unión. Arica, octubre, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 498.

(19) Informe citado de Carvajal. Ibid., p. 495-96.

inevitable el encuentro, afianzamos nuestro pabellón, disparando los cañones de la torre sobre el **Cochrane** a mil metros de distancia. El **Blanco** y la **Covadonga** venían a seis millas por nuestra popa; la **O'Higgins** y el **Loa** se dirigieron a cortar el paso a la **Unión**. El **Cochrane** no contestó inmediatamente a nuestros disparos, sino que estrechó su distancia merced a que traía mayor andar que nosotros, de manera que sólo cuando estuvo a doscientos metros por babor hizo sus primeros disparos." (20)

Observaciones repetidas, dice García y García, "nos hacían conocer que el **Huascar** aumentaba, aunque lentamente, la distancia respectiva. Así continuó todo hasta las 7 h. 20 m. a. m., hora en que el vigía dió la voz de tres humos por el N. O." Poco después se reconocieron tres vapores que componían una segunda división encabezada por el otro blindado chileno. Desde ese momento nuestra situación se hizo muy delicada. El paso del N. 1 4 N. E. al Este se hallaba cerrado por la costa inmediata, que nos demoraba a ese lado, el del N. N. O. al O. por la nueva división, y el del Sur por la primera que nos perseguía. No quedaba, pues, otro recurso que forzar a todo andar el paso por el Norte. Desgraciadamente, los buques que venían del N. O. estaban muy inmediatos y el blindado de su frente ganaba notablemente distancia. El **Huascar** . . . procuraba aprovechar para el Norte cuanto le era posible en su proximidad a tierra; pero la distancia del ene-

(20) El primer ingeniero del **Huascar**, Samuel Mac Mahon, encargado del departamento de la máquina durante el combate ,refiere que a las 4 a. m. recibió órden "de ir a tomar fuerza con la máquina, porque algunos buques estaban a la vista." Aumentó en consecuencia el andar a 60 revoluciones, teniendo 25 a 26 libras de vapor. A las 5:40 recibió órden de Grau de disminuir el andar. Hasta las 8:30 la máquina funcionó de 23 a 24 revoluciones por minuto. "El blindado **Cochrane** y dos buques más se avistaron por el Norte cerca de las 7:30, pero a distancia que sólo se veían los humos y no muy claros; por eso el . . . contraalmirante Grau, creyendo sin duda parar claros sin aumentar el andar, no me dió órden para ello." A las 8:30 Grau ordenó a Mac Mahon que aumentara el andar tres a cuatro revoluciones más. Cumpliendo esta órden Mac Mahon subió a la cubierta para observar la posición de los buques enemigos. El blindado **Cochrane**, dice, "nos ganaba acercándose notablemente." Bajó entonces a la máquina y ordenó "todo el vapor posible." Se dió la mayor presión a la máquina, 25 a 30 libras de vapor, "lo que con 26 a 27 pulgadas de vacío daba la máquina de 60 a 63 revoluciones. Si el buque hubiera estado con sus fondos limpios habría andado doce o más millas, en lugar de once que, en mi concepto, es lo más que ha andado . . ." Ahumada Moreno, V. 1, p. 497.

migo decrecía hasta cuatro mil metros más o menos. En estos momentos, 9 h. 30 m. a. m., el **Huascar**, que ya no tenía salida, puso violentamente la proa sobre tierra frente al Morro de Mejillones de Bolivia. La **Unión**, con mayor andar entonces, pudo franquearse siguiendo al Norte el rumbo que traíamos."

Riveros zarpó con su división de Mejillones para el Sur a las 10 de la noche del día 7, navegando a la vista de la costa. Como a las 3:30 a. m. del día 8, a la altura de Punta Tetas, la guardia del **Blanco** avistó por la proa dos humos de vapores que parecían salir de la costa como a reconocer a los buques de la división chilena. La distancia entre unos buques y otros era como de cinco millas. "Ordené gobernar inmediatamente sobre los buques avistados", dice Riveros, "los que comenzaron a alejarse tan pronto como me dirijí sobre ellos. Esta circunstancia me hizo comprender que me hallaba en presencia de las naves enemigas, i poco más tarde la claridad del día me trajo la convicción de que el **Huascar** i la **Unión** huían delante del **Blanco**... La caza estaba empeñada. A pesar del mal estado de las calderas del **Blanco** ordené dar a la máquina toda la fuerza i seguir rumbo directo sobre el enemigo. Comprendí mui bien, visto el andar de las naves perseguidas, que serían inútiles mis esfuerzos si no acontecía, como lo esperaba confiadamente, que el resto de las naves de la escuadra chilena saliese al paso i contuviese al enemigo en su huída. Para esperarlo, recordaba que el comandante del **Cochrane** debía a esas horas cruzar como a veinte millas al Oeste de la Punta Angamos. El enemigo huía delante del blindado chileno, a veces inclinando su rumbo hacia el Oeste, a veces acercándose a tierra, pero siempre en dirección al Norte. El superior andar de sus naves aumentaba por momentos la distancia que nos separaba. Mi deber era sin embargo continuar... la persecución, como el mejor medio de llevar al enemigo hacia un combate inevitable, esperando que al fin se presentase el crucero de Mejillones. Como a las 7 a. m. se avistaron hacia el Noroeste humos de vapor. Momentos después pude adquirir la certeza de que se presentaban nuestras naves esperadas i de que emprendían por su parte la caza del enemigo. Las naves peruanas, reconociendo el peligro que las rodeaba, forzaron sus máquinas i conti-

nuaron huyendo hacia el Norte, pero no lejos de la costa. Entre los buques enemigos i nuestros blindados mediaría en esos momentos una distancia como de seis mil a ocho mil metros. La **Unión**, como de mayor andar, aumentaba visiblemente esa distancia. El **Cochrane**, dando la mayor presión posible a su máquina, alcanzó notablemente a estrechar la distancia que lo separaba del monitor peruano. Este, con supremos esfuerzos, procuró buscar una escapada hacia el Norte, pero el blindado chileno ganaba sobre él cortándole el paso, i se veía que no estaba distante el momento en que, siendo imposible la huída, debía realizarse el combate. A las 8:40 a. m. el **Cochrane** se hallaba como a tres mil metros de distancia del **Huascar**. A las 9:15 el **Huascar**, siempre huyendo, disparó sobre el **Cochrane** sus primeros cañonazos. Nuestro blindado no contestó... siguió avanzando sobre él... El combate pocos momentos después se empeñó con nutrido fuego de cañón de una i otra nave." (21)

IV

Latorre zarpó de Mejillones con su división a media noche, después de recibir órden de Sotomayor de partir y cruzar en el paralelo de Punta Angamos, a veinte millas de la tierra más cercana. A las 4 a. m. del 8, los buques de Latorre estaban en el punto de su destino. Al aclarar el día, dice el relato del Comandante del **Cochrane**, "se avistó un buque que nos demoraba S. S. E., i sucesivamente un segundo cercano al primero: ambos, por lo visible que se iban haciendo, los supuse de buques sospechosos, i en previsión de que fueran enemigos ornedé... levantar la mayor presión posible. Momentos después, nuevos humos que aparecían en la misma dirección, no me dejaban duda alguna que los buques **Blanco** i **Covadonga** perseguían en su retirada al Norte a los de la marina peruana **Huascar** i **Unión**. Incontinenti ordené forzar las máquinas, gobernando a la vez rectamente sobre Punta Angamos, donde cría poder cortarles su derrota, obligándoles a empeñar el combate... el enemigo, que al principio se

(21) Informe citado de Riveros.

mantuvo a rumbo, seguro de la superioridad de su marcha, comenzó a dar muestras de sorpresa una vez descubierto su error. Después de cambiar dos o tres veces de derrota, la **Unión**, destruyendo el convoi, enmendó su proa al Norte, i siguió esa dirección a todo vapor, en tanto que el **Huascar**, al parecer, se disponía a aceptar el combate . . ." A 2,300 metros del **Huascar**, Latorre reconoció que el monitor le presentaba sus cañones "abiertos tres cuartas de nuestras proa por estribor." Latorre prosiguió, sin embargo, a cortarle el rumbo, persuadido de que buscaba oportunidad de escapar. Eran entonces, dice, las 9:20 de la mañana.

Esta parece ser más o menos, según todos los testimonios, la hora de los primeros disparos del **Huascar** que iniciaron el combate. "Al sentir pasar dos proyectiles por sobre nuestra borda", dice Latorre, "goberné directamente sobre el monitor, juzgando que este movimiento, a la vez que disminuía la distancia amenazando al enemigo con el espolón, le obligaría a colocarse en una situación desventajosa, por cuanto debía venirse sobre el **Cochrane**, a caer sobre estribor, presentando aquella parte de su buque hacia la cual, según informes, no podía dirigir la boca de sus cañones por defectos de su torre."

El **Huascar** abrió sus fuegos, según Latorre, a la distancia de 2,300 metros. El **Cochrane** contestó cuando la distancia había disminuído a 2,200 metros. "El enemigo, continuando sus disparos, cayó sobre estribor, lo que me hizo gobernar paralelamente a él para continuar el combate en estos términos, hasta que llegó a estrechar la distancia a 450 metros."

Un detalle del combate, la caída de la bandera que flameaba en el palo mayor del **Huascar**, hizo que Latorre, interpretando erróneamente el incidente, suspendiera sus fuegos. Notando empero que el **Huascar** no detenía sus movimientos, rectificó su primera interpretación, juzgando con acierto esta vez, que la bandera no había sido arriada sino que había caído, y ordenó la continuación del cañoneo. La bandera reapareció un momentos después, levantada por el oficial Enrique Palacios, bajo los fuegos de los buques enemigos. Eran, según Latorre, las 10:10 de la mañana. El **Huascar** y la **Covadonga** navegaban paralelos en este momento. Unos minutos despues, el

enemigo, dice Latorre, "ejecutó la peligrosa maniobra de jirar sobre estribor, que sólo me la pude explicar por alguna avería en la torre o en su timón." Latorre cerró la caña a babor para espolonear, "sin disminuir . . . el andar de la hélice de estribor, porque, si bien con esto conseguiría aumentar la rapidez de la caída, disminuiría la maniobra, que era sobre todo lo que nos importaba mucho conservar, atendida la del enemigo. El **Huascar** pudo pasar libremente por nuestra proa; pero este movimiento lo echó sobre el **Blanco,** que en ese momento avanzaba con ligereza sobre nosotros. Eran . . . las 10 h. 25 m. a. m. El **Blanco,** en su rápido ataque sobre el monitor, se interpuso entre él i nuestro buque, de tal manera que hubimos de jirar sobre babor i el **Blanco** sobre estribor, motivando así que la distancia entre el **Blanco** i el **Cochrane** se aumentara de 200 metros a que estaba a 1,200. Ordené . . . forzar cuanto era posible nuestras máquinas, a la vez que el **Huascar,** desesperando tal vez de escapar a los fuegos que ahora lo combatían, describió un arco de círculo i puso resueltamente proa al **Cochrane.** En el acto imité la maniobra del monitor, lo que visto por éste, cerró su caña a estribor, alcanzando su popa a pasar franca de nuestro espolón cinco metros distante. Se aprovechó esta circunstancia para disparar una de nuestras piezas con puntería por depresión. Como el **Huascar** continuara jirando sobre estribor, el **Blanco,** que más atrás que nosotros hacía el mismo rumbo que anteriormente el **Cochrane,** aprovechó el momento para también espolonearlo, operación que todavía, una vez más, intentamos sucesivamente ambos blindados, pero sin alcanzar el objeto propuesto. Mientras tenían lugar estos movimientos nuestros fuegos continuaban, viéndose por fin el enemigo obligado a enderezar su proa al Norte i rendirse en seguida, habiendo arriado definitivamente su bandera a las 10 h. 55 m. a. m., terminándose así este combate después de una resistencia tenaz i vigorosa." (22)

Veremos más adelante que el **Huascar** ni se rindió ni arrió jamás su bandera; pero esta era la acostumbrada versión chilena en todos los casos, invariable y constante como una

(22) Informe de Latorre. Mejillones, octubre 8, 1879. **Ibid.,** p. 492-93.

consigna. Los marinos peruanos, desde Moore, Comandante de la **Independencia,** fueron todos sistemáticamente calumniados por los marinos chilenos a través de la guerra en sus informes oficiales de los encuentros y acciones de armas, en el pueril empeño de hacerlos aparecer como cobardes; y los héroes del **Huascar** no podían escapar a esta curiosa tradición chilena, que persistió como hemos visto hasta el fin de la guerra.

Si Grau hubiera sobrevivido a este combate, es de presumirse que la tradicional calumnia chilena no lo habría respetado ni aun a él. Este vicio de desdorar al adversario negándole elemental justicia y calumniándolo, no era sólo de los oficiales secundarios de la marina chilena, sino también de los jefes de más alta graduación. Riveros, el jefe de la escuadra, testigo del heroísmo insuperable de los combatientes del **Huascar,** dijo por telégrafo al Gobierno en Santiago, cuando aún no se había desvanecido el humo de la batalla, que el **Huascar** se había rendido. (23)

Mientras el **Huascar** y el **Cochrane** entablaban el combate, el **Blanco** avanzaba. El **Huascar,** cuenta Riveros, "después de sostenido cañoneo con el **Cochrane,** dirigió su proa hacia el **Blanco,** haciendo algunos disparos sobre este blindado, que fueron . . . contestados." Riveros menciona el incidente de la bandera así: "Hubo un instante en que dejó de verse izada la bandera del **Huascar** i se creyó concluído el combate; pero la bandera peruana volvió a levantarse en la nave enemiga, i la lucha continuó." El recurso al espolón por los tres blindados revela la estrecha proximidad en que los buques libraban el combate. Las distancias se acortaron de tal manera, dice Riveros, que se creyó llegado el momento de emplear el espolón. "Hubo un instante", dice, "en que el **Huascar** pasó como a veinticinco metros de distancia del **Blanco,** disparando sus cañones y haciendo nutrido fuego con las ametralladoras de sus escofas." "El **Cochrane,** alejado por algún trecho del **Huascar** por el movimiento que éste . . . hizo sobre el **Blanco,**

(23) Véase este despacho en Ahumada Moreno, V. 1, p. 491, transmitido al Ministro de la Guerra por el General Baquedano. Antofagasta, octubre 8.

volvió . . . sobre él, i maniobrando con . . . destreza, colocó al enemigo entre dos fuegos."

Los primeros disparos del **Cochrane** perforaron el blindaje del casco de la sección de la torre del **Huascar**, un pie sobre la línea de agua. Un proyectil estalló dentro de esta sección, poniendo fuera de combate doce hombres. Otro cortó el guardín de babor de la rueda de combate y hubo que gobernar con aparejos. Diez minutos después, refiere Carvajal, "un proyectil chocó en la torre del Comandante, la perforó y estallando dentro hizo volar al Contraalmirante . . . Grau, que tenía el mando del buque, y dejó moribundo al teniente primero don Diego Ferré, que le servía de ayudante."

Grau murió, pues, en los primeros momentos del combate. Tomó el mando del buque, muerto Grau, el capitán de corbeta Elías Aguirre, "y bajo sus órdenes se continuó el combate cada vez más tenáz y sostenido." Las dificultades del gobierno, prosigue la narración de Carvajal, "no permitían al **Huascar** mantener una dirección constante, de manera que sólo aprovechaba parte del andar que le producía la máquina; esto fué causa de que el **Blanco** y la **Covadonga** llegaran a estrechar su distancia hasta ponerse a 200 metros por la aleta de estribor. En esta situación, no contando ya el **Huascar** con la ventaja de su andar y encerrado entre los blindados, a la par que dirigió sus fuegos sobre el **Blanco**, viró para embestirlo con el espolón, ataque que fué prontamente evadido y que dejaba al buque a merced de las buenas punterías de los blindados y aun de la **Covadonga.**"

Aguirre no tardó en seguir a Grau en el camino de la muerte. Como a Grau, una bomba lo hizo pedazos en la torre de combate que había ocupado desde que asumió el mando. Carvajal, que se encontraba al costado del cañón derecho de la torre, y había sucedido a Aguirre en el mando, cayó pronto también, gravemente herido por una granada, y fué trasladado a la sección de la máquina. Tomó entonces el puesto de la muerte, que no otra cosa era el mando del **Huascar** en este combate, el teniente primero Pedro Gárezon, a quien le correspondía conforme a la ordenanza. El **Huascar** se encontraba entonces sin gobierno por tercera vez, refiere Gárezon en su

parte oficial, (24) "pues las bombas enemigas, penetrando por la bobadilla, habían roto los aparejos y cáncanos de la caña, lo mismo que los guardianes de combate y varones de calena del timón. Estas bombas al estallar ocasionaron por tres veces incendio en las cámaras del comandante y oficiales, destruyéndolas completamente. Otra bomba había penetrado en la sección de la máquina por los camarotes de los maquinistas, produciendo un nuevo incendio y arrojando las mamparas sobre los caballos, que pudieron continuar en movimiento por haberse aclarado con la debida actividad los dos trozos que cayeron sobre ellos." Otros dos incendios ocurrieron, uno bajo la torre del comandante y el otro en el sellado de proa.

En este estado, dice Gárezon, "y siendo de todo punto imposible ofender al enemigo, resolví, de acuerdo con los tres oficiales de guerra que quedábamos en combate, sumergir el buque antes de que fuera presa del enemigo; y con tal intento mandé al alférez de fragata . . . Ricardo Herrera, para que en persona comunicara al primer maquinista la órden de abrir las válvulas, lo cual fué ejecutado en el acto, habiendo sido para ello indispensable parar la máquina . . . Eran las 10:10 a. m. cuando se suspendieron los fuegos del enemigo. El buque principiaba ya a hundirse por la popa, y habríamos conseguido su completa sumersión, si la circunstancia de haber detenido el movimiento de la máquina no hubiera dado lugar a que llegaran al costado las embarcaciones arriadas por los buques enemigos, a cuya tripulación no nos fué posible rechazar por haber sido inutilizadas todas las armas que teníamos disponibles. Una vez a bordo los oficiales que las conducían, obligaron a los maquinistas, revólver en mano, a cerrar las válvulas, cuando ya teníamos cuatro pies de agua en la sentina y esperábamos hundirnos de un momento a otro. Procedieron activamente a apagar los varios incendios . . . y nos obligaron a pasar a bordo de los blindados junto con los heridos."

V

El despacho oficial de Mac Mahon refiere: "La primera

(24) Ahumada Moreno, V. 1, p. 497.

bomba que tuvo efecto en el departamento de la máquina fué por el costado de babor, en mi camarote, rompiendo la lumbre y echándola encima de los caballos, así como también una porción de tornillos y pernos del blindaje, produciendo un incendio en dicho lugar. La segunda se llevó el cubichete de la máquina, arrojando encima de los caballos una lluvia de trozos de madera. La tercera vino de popa por la cámara de los oficiales, trayendo una gran cantidad de astillas y mamparos rotos a la máquina. La cuarta vino por el costado de estribor al centro del departamento reventando dentro, rompiendo los camarotes de dicho lado y destruyendo todo el departamento; esta bomba dejó algunos muertos e hirió a otros... En este momento la máquina estaba completamente cubierta de trozos de madera, fierro y camas... no hubo ninguna avería en la máquina... todo el departamento estaba lleno de humo, procedente del incendio ocasionado por las bombas. En la sala de fuegos no hubo material avería, pero el número de bombas que habían reventado en el interior de la chimenea estaba llena de humo y hollín, haciendo imposible ver las indicaciones de vapor y de agua de las calderas. Como las cámaras estaban demolidas, fué necesario mandar abajo a los heridos; la mayor parte de ellos fueron puestos en las carboneras de proa... En este estado y viendo los oficiales que era imposible la salvación del buque, recibí órden personal y privada del alférez de fragata... Ricardo Herrera, para abrir las válvulas y echar el buque a pique, cuya órden la ejecuté en el acto... sacando todos los heridos de abajo. Después de esto tuve que parar la máquina para sacar las puertas de los condensadores; pero no tuve tiempo suficiente para concluíir de sacarlos, pues fuimos abordados y tomados prisioneros; en este momento el buque tenía tres o cuatro pies de agua en la sentina superior ;en pocos momentos más iba a comenzar a entrar el agua por los agujeros de las bombas enemigas, y el buque se habría ido violentamente a pique. Yo y el segundo ingeniero fuimos amenazados con revólver al pecho, diciéndonos que moviésemos la máquina y sacásemos el agua; nosotros rehusamos el hacerlo por ser prisioneros de guerra, pero nos dijeron que los ingenieros del Rimac habían

sido forzados a entregar la máquina bien, y que . . . teníamos que hacerlo so pena de morir."

El **Huascar** cayó en poder del enemigo, dice Carvajal, "cuando no le fué posible ya continuar su resistencia, inutilizados sus cañones, roto su timón y diezmada su tripulación . . . como último recurso se abrieron . . . las válvulas para sumergir el buque, y se hubiera conseguido este resultado si al llegar al costado del **Huascar** las embarcaciones del enemigo hubiera sido posible resistirlo de algún modo. No siendo esto así, sus tripulantes tomaron posesión del buque, detuvieron su sumersión cuando ya tenía cuatro pies de agua en sus fondos; extinguieron algunos incendios que aún se conservaban a proa y popa del buque y . . . lo condujeron a Mejillones, no sin algunas dificultades, favorecidos por la tranquilidad en que se hallaba la mar."

El número de proyectiles que ha recibido el buque, dice Gárezon, "no se puede precisar, pues apenas ha habido sección que no haya sido destruída, haciendo imposible un exámen detenido por la aglomeración de destrozos . . ." "El **Huascar** hecho pedazos", telegrafió Riveros al Gobierno en Santiago. (25)

Según Riveros, algunos de los tripulantes del **Huascar** se tiraron al agua, lo que él atribuyó a que "había entrado la desmoralización en la tripulación de la nave peruana", sin embargo de que dice que esto ocurrió después que el **Huascar** "se vió obligado a rendirse." La recta interpretación parece ser que los que se tiraban al agua sabían que el buque se estaba hundiendo, y simplemente se adelantaban al completo hundimiento. Así puede explicarse la desaparición de cuatro de los tripulantes del **Huascar.** Probablemente se ahogaron. Riveros dice que se ocupó "en ordenar que se arriasen los botes de las naves más próximas para llevar oportunos auxilios a los náufragos"; pero parece indudable que perecieron cuatro de los que se tiraron al agua cuando el **Huascar** se hundía, pues no de otro modo puede explicarse la desaparición de cuatro individuos de la tripulación. En Iquique, en la batalla del 21 de

(25) **Ibid.**, p. 491

mayo, no se perdió una sola vida en el agua. Grau salvó **todos** los sobrevivientes de la **Esmeralda**, 63, a pesar de que el buque chileno se había sumergido y todos estaban en el agua.

El **Cochrane** disparó 45 granadas Pellisser, de 9 pulgadas; 12 de segmento de 20 libras; 4 dobles de 7 libras; 12 de shrapnell de 7 libras; 560 cápsulas de ametralladora y 1,000 de rifle. El **Blanco** consumió 31 cartuchos con 50 libras de pólvora, cañón de 9 pulgadas; 31 granadas Pellisser cargadas, cañón de 9 pulgadas; 6 cartuchos con 212 libras de pólvora, cañón de 20 libras; 6 granadas comunes cargadas, cañón de 20 libras; 4 cartuchos con una libra dos onzas de pólvora, cañón de 9 libras; 4 granadas de segmento cargadas, cañón de 9 libras; 2 cartuchos con 12 onzas de pólvora, cañón de 7 libras; dos granadas dobles cargadas, cañón de 7 libras; 350 tiros de ametralladora; 1,000 tiros de rifle Comblain. Este detalle cuenta por sí sólo la historia de la heróica resistencia del **Huascar.** Casi al terminar el combate, dice Riveros, "llegó la **Covadonga** a tiro de cañón i alcanzó a disparar uno de sus proyectiles sobre el enemigo."

La tradición de malas punterías del **Huascar** se mantuvo desde el principio hasta el fin de la guerra, desde Iquique hasta Angamos. El **Huascar** no tenía artilleros, no los tuvo nunca, y esta causa de inferioridad fué manifiesta en todas las acciones en que tomó parte. Las punterías del **Huascar,** dice Latorre en su informe de Angamos, "casi siempre pasaban altas, alcanzándonos en el casco sólo cinco de sus proyectiles de a 300: uno en el blindaje de la batería, aflojando los pernos de la plancha respectiva por el efecto de la concusión; otro en la aleta de estribor que destrozó el camarote del Comandante, parte de la sala de armas, botica, cubichete de la máquina, pañol del piloto, yendo a salir por el lado opuesto; un tercero que perforó la proa a estribor metro i medio sobre la línea de agua i destrozó las cocinas, bita de vapor de proa i otras averías pequeñas; el cuarto cerca de la línea de agua debajo del portalón de estribor, que no causó ningún daño por venir en dirección mui oblicua, i finalmente, el quinto que se llevó el pescante de la gata de babor." Latorre agrega: "El fuego de ametralladora de la cofa del **Huascar** nos cortó casi toda la

maniobra de babor, perforó en varias partes la chimenea... el blindaje de las cofas, quebró algunos vidrios de cubichete i atravesaron también algunos botes."

Cuanto al **Blanco Encalada**, Riveros dice: "El **Blanco Encalada** no tuvo en el combate ni pérdida ni deterioro alguno." Por telégrafo, Sotomayor informó con fecha 9 al Gobierno en Santiago, desde Mejillones, adonde habían ido con el **Huascar** los buques vencedores: "Las averías del **Cochrane** de mui poca importancia."

Hubo en el **Cochrane**, por todo, siete heridos, según Latorre, nueve heridos y un muerto según Riveros. Ninguno en el **Blanco**. Cuatro de los heridos del **Cochrane** lo fueron por astillazos. Los tres restantes por bala de ametralladora.

A bordo del **Huascar** había, cuando empezó el combate, 200 personas, de las cuales murieron en el combate 31. Los vencedores hicieron 165 prisioneros. Los cuatro desaparecidos deben haber muerto ahogados, como hemos dicho. Los 165 sobrevivientes del **Huascar** estaban casi todos heridos, y éstos, casi en su totalidad, heridos de gravedad. Hasta el cocinero del **Huascar**, Edward Ford, ciudadano de los Estados Unidos, fué herido gravemente. Había heridos tan graves que no fué posible transladarlos al **Blanco** o al **Copiapó**, buques que condujeron los prisioneros a Valparaíso. Entre ellos estaba Enrique Palacios, el héroe que recogió la bandera peruana, caída en medio del combate, y la restableció en el tope del palo mayor del **Huascar**. Tenía diecinueve heridas. (26) Los oficiales muertos fueron, además de Grau, Elías Aguirre y José Rodríguez. Los muertos del **Huascar** fueron enterrados en Mejillones.

Riveros alude al **Huascar** en sus despachos de la batalla con las palabras de **el buque rendido**. En su informe del 10 de octubre en Antofagasta, dice: "... coloqué guarnición chilena a bordo del buque rendido..." En el mismo informe dice: "En esos momentos, el **Huascar**... se vió obligado a rendir-

(26) "El cirujano don Santiago Távara i el teniente 2°. don Enrique Palacios, quedaron en el **Cochrane**, de donde no fué posible removerlos por el mal estado de sus heridas." Riveros al Comandante General de Marina. Valparaíso, octubre 14, 1879. Ahumada Moreno, V. 1, p. 500-01.

se." En el despacho del 8 de octubre dice: "... el **Huascar** ... hecho pedazos se rindió." En el informe oficial de Latorre se lee la misma cosa. "... Viéndose por fin el enemigo obligado a ... rendirse ...", dice. Latorre va más lejos y agrega: "... habiendo arriado definitivamente su bandera a las 10 h. 55 m. a. m." El **definitivamente** parece una alusión al incidente de la bandera en el curso de la batalla, y una implicación y reiteración de que la bandera fué entonces arriada pero izada de nuevo. El mismo Sotomayor telegrafiío al Gobierno a las 12:50 P. M. del día 8: "**Huascar** rendido." (27)

Como se ha visto, el **Huascar** no se rindió. Combatió heróicamente hasta el fin; y cuando ya no pudo hacer uso de su artillería, con sus jefes muertos y sus oficiales y tripulación heridos en su mayor número, el oficial de mando en turno dió órden de hundir el buque, y el **Huascar** se hundía cuando los marinos chilenos lo abordaron. (28) Cuanto a la bandera, el último comandante del **Huascar**, Gárezon, dice en su informe de la batalla: "... cuando los oficiales y tripulación de los botes (chilenos) subieron a la cubierta del buque, se encontraron el pico caído por haberse roto la driza de cadena que lo

(27) Bulnes, que escribió treinta y tres años después, y conoció toda la documentación, y la cita, repite, sin embargo, la falsa versión, y lo hace con su despreocupación acostumbrada cuanto a elementos de pruega que sostengan en el menor grado siquiera lo que dice. Del incidente de la bandera del **Huascar** cuando cayó y fué repuesta durante la batalla, cuenta que "Dos marineros subieron a cubierta i arriaron el estandarte que flameaba en el pico de mesana." Ni Riveros ni Latorre dicen haber visto tal cosa. Latorre, como se ha visto, "juzgó que la insignia había caído "cuando observó que el **Huascar** no detenía su marcha; y Riveros simplemente dice que "Hubo un instante en que dejó de verse izada la bandera del **Huascar** i se creyó concluído el combate." Más adelante Bulnes refiere, del mismo modo, que del **Cochrane** oyeron que la marinería del **Huascar** gritaba: ¡estamos rendidos!; que "Latorre les ordenó parar la máquina y obedecieron." Y todavía: "El pabellón se arrió." Es asombroso cómo el espíritu chileno de la guerra persiste íntegro y sin la más ligera alteración en los historiadores chilenos de la guerra. Bulnes encuentra que "en realidad el combate era desigual", sólo "por la diferencia de blindaje", y pretende que esta misma desigualdad podía compensarla el **Huascar** con el espolón. Según Bulnes, sólo hubo tres muertos en el **Huascar**. (Véase V. 1, p. 494).

(28) "Al abordar al **Huascar** el primer buque chileno, estaban todos los oficiales sobre cubierta, pero ninguno de ellos entregó su espada, porque momentos antes la habían arrojado al agua."—**Cartas de la Escuadra.** El Corresponsal de **El Mercurio.** Antofagasta, octubre 12, 1879. Ahumada Moreno, V 1, p. 508 y sig.

sostenía, de manera que el pabellón que pendía de él y que había sido izado por segunda vez, se encontraba en la cubierta, cuya circunstancia la hice notar al teniente 1°. señor Toro del **Cochrane,** y a otros oficiales cuyos nombres no recuerdo." Latorre es el único que dice, sin embargo, que el **Huascar** arrió su bandera.

Riveros infiere de los estragos de la artillería de los dos blindados chilenos en el **Huascar,** "que los combatientes de los buques chilenos debieron tener durante el combate igual serenidad que en un tiro al blanco." Lo que el acierto de las punterías chilenas prueba, sin embargo, es que en los dos blindados había, como bien se sabe que había, consumados artilleros.

Todos los testimonios sostienen el hecho de que el heroísmo del **Huascar** en la desigual batalla en que por fin sucumbió el famoso buque peruano luchando solo en combate decisivo con los dos acorazados chilenos, fué digno de su celebridad y de su gloria en la campaña, digna culminación de su epopeya. Todos los laureles de Angamos son del **Huascar,** de los muertos del **Huascar,** de los heridos del **Huascar,** de los vencidos del **Huascar.** En el **Cochrane** y en el **Blanco** estaban seguros de la victoria. Sabían que bastaba tener al **Huascar** al alcance para hacer de él un montón de humeantes ruinas en breve tiempo. Estaban anhelosos del encuentro porque no abrigaban la menor duda del resultado. Ellos sabían que el **Huascar** no podía combatir con los dos blindados, que no combatiría sino cuando no pudiera huir, que su poder de hacer daño era demasiado limitado, que no tenía artilleros, que su tripulación era de gente colecticia y todo el plan de Angamos se fundaba en el propósito de hacer inevitable para el **Huascar** la batalla en que sabían que sería inevitable y rápida su destrucción. En el **Huascar** se combatía sin esperanzas, contra fuerzas incomparablemente superiores. En los blindados chilenos se combatía con la seguridad anticipada del desenlace, con la persuación de la facilidad de la empresa, de la ausencia puede decirse de peligro. En una batalla en tales condiciones de seguridad y desigualdad, no puede reconocerse mérito alguno en los más fuertes. Eran valerosos sin duda los combatientes del **Blanco**

y el **Cochrane**, y sin duda eran capaces del heroísmo; pero Angamos no fué una ocasión siquiera ordinaria de prueba para ellos. Pueden bien contentarse con el triunfo y sus grandes consecuencias. La gloria del combate es toda de los vencidos. Este resultado, es decir, el triunfo, "se ha obtenido con pocos sacrificios", dice Riveros. Los sacrificios son siete o nueve heridos y un muerto en el **Cochrane**, y pequeños daños materiales en este buque. El costo era irrisorio, comparado con las consecuencias, que eran incalculables. "Felicito al Supremo Gobierno i a la nación", telegrafío Sotomayor, "por tan feliz acontecimiento", la captura del **Huascar**, "porque él facilita al ejército el desempeño de la alta misión a que está llamado en esta guerra." La misión del ejército que el vencimiento del **Huascar** hacía posible, era la invasión y la mutilación del Perú, objeto de la guerra.

A bordo del **Huascar**, además de peruanos, había ingleses, alemanes, griegos, noruegos, franceses, dinamarqueses, ciudadanos de los Estados Unidos. Todos cumplieron su deber. Todos fueron héroes de la batalla como los mismos peruanos. Entre los extranjeros los ingleses constituían el mayor número, no menos de trinta; y casi todos recibieron heridas graves. (29)

"Resistencia tenaz i heroica de la tripulación del blindado peruano", comunicó Riveros al Gobierno en su primer despacho de la batalla. "La defensa del monitor ha sido heroica", comunicó Sotomayor al Ministro de Marina.

(29) Reacio a la verdad, pero no pudiendo negarla por completo en el caso de la batalla de Angamos, en que el heroísmo de los combatientes del **Huascar** fué literalmente portentoso, el historiador chileno Bulnes dice (V. 1, p. 412): "La defensa del **Huascar** fué valiente, i si bien la tripulación no conservó la tranquilidad i entereza que permita aplicar a su defensa un calificativo más culminante", etc. Esto a pesar de que los testigos chilenos de más alta jerarquía en la batalla aplican a la defensa del **Huascar** precisamente el "calificativo más culminante" que este historiador de treinta años después cree que no merece y dicen que fué heróica. Bulnes hace luego un esfuerzo por aparecer generoso, enumerando las causas que a su juicio pueden explicar la falta de "tranquilidad i entereza" de la tripulación del **Huascar**, e incluye en esta enumeración la presencia en la tripulación "de hombres de diversas razas i nacionalidades" a pesar del crecido número de heridos y heridos graves entre ellos. No hay en la documentación una lista nominal de los muertos del **Huascar**, que fueron, como hemos visto, 31, y por esto no podemos saber cuántos de los extranjeros de la tripulación rindieron allí heróicamente su vida.

Los combatientes del **Huascar,** todos, desde el Comandante Grau hasta el cocinero Edward Ford, prestaron, no hay duda, a la belleza y a la gloria de la humanidad en la historia, el ínclito servicio de mantener en la escena suprema y fatal del desenlace, la esencial unidad del gran drama del **Huascar.** El arca de sangre y de muerte que era el **Huascar** vencido, convirtióse por el heroísmo de sus combatientes en un arca de gloria y de inmortalidad. En el más eminente sentido de las cosas, no es verdad que el **Huascar** fuera vencido. Lo que esta batalla demostró en verdad es que el **Huascar** era invencible. Los laureles, no los trofeos, hacen la victoria. Una batalla en que 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 materiales y terrenales, el otro cuenta su derrota en valores morales e ideales. Estos valores hacen en 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. Esta es, en la concepción superior de las cosas, la filosofía y la ideología de la batalla de Angamos.

CAPITULO VEINTINUEVE

LA CORBETA UNION

Mientras el Contraalmirante Grau, en cumplimiento de sus instrucciones, que le indicaban **cumplir con su deber,** caso que se encontrara "en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores", aceptaba el combate con toda la escuadra chilena frente a Angamos e inauguraba él la batalla disparando el primer cañonazo de su débil y glorioso buque contra el enemigo, Aurelio García y García, Jefe de la segunda división de la escuadra peruana a bordo de la **Unión** desde el principio de la campaña, que había hecho toda, puede decirse, en compañía del **Huascar,** tomaba el partido de salvar su buque huyendo, también en cumplimiento de las instrucciones del Director de la Guerra, que ordenaba al Jefe de la Escuadra **no compro-**

meter en ningún caso ninguno de los buques de su mando, y batirse en todo caso sólo con fuerzas inferiores. (1)

Es decir, que los dos oficiales navales de mayor jerarquía en la armada peruana, Grau y García y García, combatiendo el uno y huyendo el otro, cumplieron los dos igualmente con su deber en Angamos, a la luz de las instrucciones que gobernaban su conducta no sólo en la particular expedición que los había llevado al Sur y de la cual regresaban cuando cayeron en la emboscada de Angamos, sino en todas las operaciones de la guerra, pues la advertencia constante del Director de la Guerra en sus instrucciones a los jefes de la escuadra era no aceptar combate con fuerzas superiores y no comprometer los buques sino cuando fuera inevitable. (2)

En el avance en dirección al Norte, ya confrontados los buques peruanos por los buques de la segunda división chilena, la **Unión** había cambiado, dice Latorre, su derrota dos o tres veces, y destruyendo finalmente el convoy, había puesto su proa al Norte y seguido este rumbo a todo vapor. El **Huascar**, dice García y García, "que ya no tenía salida, puso violentamente la proa sobre tierra frente al Morro de Mejillones de Bolivia. La **Unión**, con mayor andar entonces, pudo franquarse siguiendo al Norte el rumbo que traíamos." Se creyó por un momento, según Vicuña Mackenna (o. c. V. II, p. 381), "que el monitor, vencido sin haber peleado, corría a estrellarse contra los farallones de la costa"; pero la interpretación de este movimiento del **Huascar** no puede ser otra sino que Grau quiso de esta manera dar paso a la **Unión** para que escapara. Así lo entendió sin duda García y García y escapó. Latorre ordenó entonces la persecución de la corbeta peruana. "En efecto", dice, "por medio de señales, ordené ... al comandante de la **O'Higgins**, que emprendiera la persecución

(1) Hemos citado estas instrucciones en el capítulo anterior. Pueden verse en Ahumada Moreno, V. 1, p. 524-25.

(2) Ignorando este hecho fundamental, y sin consideración seria de la cuestión, los historiadores chilenos atribuyen a cobardía la conducta de García y García en Angamos. Vicuña Mackenna, por ejemplo, dice: "... pero vino a descubrir el profundo desaliento i desconcierto del enemigo una maniobra cobarde de la **Unión**. Destruyendo ... el orden del convoi que había traído, precipitóse en abierta fuga hacia el norte ... echando juntamente a los fogones la honra y el rubor ..." o. c., V. 2, p. 380-81.

de la corbeta, i lo propio en seguida al del **Loa.**" (3) Latorre conocía sin embargo el superior andar de la nave peruana y sabía o debía saber que no sería alcanzada por sus buques.

"La otra división llegaba", narra García y García, "y el segundo blindado tomaba parte en el combate contra el **Huascar.** Mientras tanto las corbetas y buques ligeros que venían escalonados según su andar perseguían a la **Unión . . .**" García y García reconoció a la **O'Higgins** y al **Loa** como los buques de esta persecución, y un tercer buque que no reconoció y del que dice que para forzar su andar largó velas y quedó algo atrasado.

La distancia entre la **Unión** y la **O'Higgins** fué constantemente de cinco mil metros, según Montt, quien observa que García y García mantuvo deliberadamente esta distancia "quizás para conocer nuestro andar i observar las peripecias del combate que se había trabado entre el **Cochrane** i el **Huascar.**" García y García dice, sin embargo, que la distancia llegó a disminuir en algunas horas hasta tres mil doscientos metros, pero seguramente se refiere al **Loa** y no a la **O'Higgins,** aunque los menciona en plural, "los buques que nos perseguían." Molina dice en efecto: "Nuestra rápida marcha nos permitió pasar i dejar atrás a la **O'Higgins,** que a las 2:30 P. M. se hallaba de 10 a 12 millas al Sur. En este momento, la **Unión** distaba cuatro mil metros de nosotros."

Montt ordenó a Molina que aumentara su andar hasta llegar a dos mil metros de la **Unión** y le disparara su cañón de caza. Esperaba que la **Unión** así atacada se detendría a contestar el ataque y le daría tiempo para alcanzarla. Molina abrió sus fuegos contra la **Unión** aun sin estrechar la distancia a dos mil metros, en la misma expectación de Montt, de que la **Unión** se detendría y aceptaría el combate. Le disparó tres granadas de 70 y una de 150, en vano, porque, ni dieron sus tiros en el blanco, ni el buque perseguido detuvo su carrera.

(3) "A las 8 recibimos órden del Comandante del **Cochrane** de empeñar combate contra la **Unión.**" Informe de Montt, Comandante de la **O'Higgins.** "A las 9, como notáramos que la **Unión** se separaba del **Huascar** i se dirigía al Norte a todo vapor, nos lanzamos en su persecución, precedidos a ocho millas por la **O'Higgins.**" Informe de Molina, Comandante del **Loa.** Ahumada Moreno, V. 1, p. 493-94.

Ya avanzada la tarde, la distancia entre la **Unión** y la **O'Higgins** era de ocho millas. A las 7, ya Montt estaba persuadido de la inutilidad de la persecución. Por su lado, Molina, poseído de la misma convicción, resolvió detenerse y esperar a la **O'Higgins** para consultar y decidir con Montt. A la altura de la desembocadura del Loa, resolvieron volver al Sur. En la mañana del día siguiente arribaron a Mejillones.

Hasta el anochecer, dice García y García, "se veían los humos de tres vapores por la popa de la **Unión** a distancia de ocho a diez mil metros."

Durante la persecución por los buques chilenos, García y García convocó un consejo de guerra, el cual resolvió aceptar el combate si alguno de los buques perseguidores se ponía a tiro de cañón, y continuar entretanto el rumbo al Norte. Esto en suma no era otra cosa que la aprobación, por todos los oficiales superiores de la **Unión,** de la coducta del Jefe de la segunda división de la escuadra en el encuentro con la escuadra chilena. Sin consejo de guerra, García y García habría combatido al ser inevitable el combate, como lo habría sido a una distancia de tiro de cañón. Que este caso llegara dependía del propio García y García. Como el partido tomado por él había sido escapar, y el consejo se había pronunciado por la prosecución del rumbo al Norte, lo que la decisión del consejo demostró fué que todos los jefes responsables a bordo de la **Unión** estuvieron de acuerdo con García y García en la línea de conducta que éste había seguido en las circunstancias. (4)

Intentar el hundimiento del **Loa** cuando la **O'Higgins** se hallaba a diez o doce millas al Sur, y ofrecer luego combate a la corbeta, no requería más denuedo del ordinario en los jefes

(4) "La gravedad de los sucesos que tenían lugar, me decidió a convocar una junta de guerra, compuesta del comandante de la corbeta **Unión,** capitán de navío don Nicolás F. Portal, 2°. y 3°. de ella, capitanes de corbeta don Juan Salaverry y don Emilio M. Benavides; del mayor de órdenes de la división, capitán de fragata don Gregorio Pérez, y del teniente coronel de la columna Constitución, don Leopoldo Flores Guerra. De su acuerdo unánime resultó que si alguno de los enemigos llegaba a estar a tiro de cañón, presentaríamos el costado para darle combate, aun cuando tal maniobra reuniese, como tenía que suceder, a tres o cuatro de los buques que venían por el Sur; pero si esto no ocurría, debíamos continuar sin alteración nuestra derrota, que ya había sacado a la corbeta del centro de toda la escuadra enemiga." Informe citado de García y García. Ahumada Moreno, V. 1, p. 498.

y oficiales de la **Unión.** La partida era más o menos igual entre las dos corbetas. La tentación era grande para García y García. Había allí una oportunidad que podía aprovecharse para un esfuerzo que podía salvar en parte el día para el Perú.

II

Es ligero e injusto el juicio de los escritores chilenos contra García y García porque no se detuvo a combatir en Angamos ni en la persecución que le hicieron la **O'Higgins** y el **Loa.** Si en lugar de escapar, la **Unión** hubiera combatido en Angamos, los resultados de la batalla no habrían cambiado en lo mínimo por ello en favor del Perú. El **Huascar** habría sucumbido como sucumbió sin su concurso. Y lejos de prestar servicio alguno a la causa del Perú, la habría perjudicado. Cuestión de honor no había allí ninguna. El heroísmo y el sacrificio del **Huascar** resolverían cuantas pudiera haber. El interés del Perú era la perservación de sus buques. Los perdería con honor, como perdió el **Huascar,** cuando fuera inevitable; y como pudo haber perdido antes ambos buques en las muchas expediciones que emprendieron y realizaron durante la guerra. Antofagasta pudo ser más de una vez la tumba del **Huascar.** El viaje de la **Unión** al Estrecho es una hazaña asombrosa. En verdad era un prodigio que los dos buques peruanos hubieran podido mantenerse tanto tiempo en el mar. El simple hecho de su presencia en el mar desafiando constantemente el peligro de los blindados chilenos, proclamaba su audacia y su heroísmo; pero la guerra activa y ofensiva que hicieron hasta el fin, y los magnos y trascendentales designios que las circunstancias frustraron, revelan el vigoroso espíritu de la escuadra peruana y dicen de lo que habría sido capaz con elementos más proporcionados a la empresa en que estaba empeñada.

El **Huascar** había huido muchas veces ante los blindados sin deshonrarse. Pudiendo huir y preservar su buque, el deber de García y García era huir. El desastre para el Perú habría sido de otro modo completo. Equivalía a un triunfo para el Perú que la **Unión** hubiera podido escapar, que Chile no

hubiera podido apresar allí y agregar a su flota los dos mejores buques de la escuadra peruana, los famosos buques que habían hecho ellos solos toda la campaña naval y mantenido desde el principio hasta el fin en la impotencia a toda la escuadra chilena.

Además, la salvación de la **Unión** era una acusación de incompetencia contra la escuadra chilena. Reunida toda en Angamos, dispuesta y en asecho en puntos estratégicos para tender una red a los dos buques peruanos, y darles por fin un golpe que había tardado seis meses; en cuenta momento a momento del avance de la confiada presa hacia la trampa, y con todo el tiempo y toda la libertad de acción y todos los medios de comunicación que pudiera desear para organizar su plan y preparar su ejecución, y con la ventaja todavía de la sorpresa sobre los buques peruanos, la escuadra chilena no supo aprovechar toda la oportunidad y apenas alcanzó un triunfo parcial. Allí debieron sucumbir los dos buques peruanos. No era posible que ninguno escapara; y ninguno habría escapado si el comando chileno hubiera sido igual a la situación.

El Jefe de la segunda división naval chilena, Latorre, supo de la presencia de los buques peruanos a las 6:30 de la mañana. (5) El **Loa** tomó posición por la escuadra del **Blanco**, que lado del **Cochrane**, ambos con el objeto de "completar el círculo que debía encerrar a las naves peruanas", dice Molina. (6) Inmediatamente que los buques chilenos de la segunda división avistaron a los buques peruanos, "se gobernó sobre ellos de manera de impedirles se fueran hacia el Oeste", dice Montt, (7) y agrega: "En convoi con el **Cochrane** marchamos a cortales la proa, gobernando en esos momentos del Este hacia el Norte gradualmente." Latorre por su parte dice que al apercibir los buques gobernó sobre Punta Angamos "donde perseguía a los buques peruanos, y la **O'Higgins** se situó al

(5) "A las 6:30 disparé dos cañonazos de alarma anunciando al **Cochrane** i la **O'Higgins** la presencia del enemigo. Acababa de cerciorarme que los buques peruanos **Huáscar** i **Unión** eran perseguidos por el **Blanco** que traía en pos al **Covadonga** i al **Matías Cusiño.**" Informe citado de Molina.

(6) **Ibid.**

(7) Informe citado.

creía poder cortales su derrota, obligándoles a empeñar el combate." ¿Cómo y por qué escapó entonces la **Unión?** Cuando el combate se empeñó con el **Huascar** habían transcurrido casi tres horas desde la hora en que se tuvo aviso en el **Cochrane** de la aparición de los buques peruanos perseguidos por el **Blanco.** Las medidas tomadas por Latorre desde el primer momento tenían el fin de impedir que escaparan y obligarlos a combatir. ¿Por qué escapó entonces la **Unión?** Esta es la interrogación que hoy hace la historia imparcial. Los historiadores y escritores chilenos no examinan esta cuestión, no se detienen en ella y parece que no se les ocurre en absoluto; pero la zaña con que tratan la conducta de García y García por haber logrado burlar la estrategia del comando chileno en Angamos, denuncia la íntima persuación de que en Angamos, el gran campo de gloria de la escuadra chilena, el sitio histórico de la batalla decisiva de la guerra naval en la guerra del Pacífico, la tumba del temible y legendario **Huascar,** la escuadra chilena sufrió un fracaso y una humillación.

García y García fué tan inteligente en escapar de la emboscada en Angamos como en no detenerse a presentar combate a la **O'Higgins,** a pesar de la tentación de la ocasión, en la que había, sin embargo, el peligro, que él vió, y que estaba claro, de que el **Cochrane,** una vez libre del **Huascar,** hiciera rumbo al Norte en su busca y lo alcanzara. Riveros dispuso en efecto la salida del **Cochrane** en persecución de la **Unión** tan luego como cesó la lucha con el monitor. (8) Si la **Unión** se hubiera detenido para librar combate con la **O'Higgins,** su captura por el **Cochrane** habría sido el resultado, y la hábil maniobra que frustró en parte en Angamos los planes de la escuadra chilena, no habría tenido objeto. Era obvio sin duda para García y García que la acción con el **Huascar** no podía durar mucho y que no tardaría en ser perseguido él mismo por el más rápido de los blindados. Además, García y García pudo muy bien haber tomado en cuenta la probabilidad de ser perseguido por

(8) Despacho de Riveros en Antofagasta, 8 de octubre. El **Cochrane** zarpó para el Norte en cumplimiento de esta órden a la 1:30 p. m. En realidad no iba en persecución de la **Unión** sino "en apoyo de nuestros buques", según el despacho citado de Riveros.

uno de los blindados aun antes de que el encuentro con el **Huascar** terminara, pues en realidad para vencer al **Huascar,** un blindado bastaba, cualquiera de los dos blindados chilenos. El problema había sido hasta entonces alcanzar al **Huascar,** tenerlo a tiro de cañón. Pero una vez alcanzado no había, como no hubo, problema. La destrucción del monitor era inevitable. Cuando el **Blanco** llegó al lugar del combate, y estuvo tan cerca como hemos visto del monitor peruano, el **Cochrane** pudo y debió abandonarle la presa ya segura y emprender él la persecución de la **Unión.** Que así no lo hiciera fué otro error del comando chileno en Angamos. Los dos blindados a un tiempo contra el **Huascar** era una demasía. Había allí una operación indicada para uno de ellos, el de mayor andar, y era la persecución de la nave que los había burlado escapando de sus garras en Angamos. Habría sido todavía tiempo de enmendar la falta y hacer la obra completa. Pero el comando chileno no vió esto; y así puede decirse que la **Unión** escapó dos veces, primero del cerco de Angamos; después, de la persecución que pudo y debió hacerle el **Cochrane** aun antes de concluído el conflicto con el **Huascar.**

Esperar, pues, como esperaban los comandantes chilenos, que la **Unión** se detuviera a dar el frente a la **O'Higgins** en la persecución que le hacía, era contra la razón de las cosas. García y García procedió con igual acierto escapando primero de toda la escuadra desplegada para capturarlo, y manteniendo después imperturbablemente su retirada contra la tentación y las provocaciones. Su deber era salvar su buque pudiendo salvarlo, y lo salvó. En esta operación brillaron a grande altura su inteligencia, su serenidad y su completo dominio de la situación. En cambio, el comando chileno procedió con igual desacierto lo mismo cuando lo dejó escapar que cuando destinó a perseguirlo un buque que no podía desempeñar esta misión, en lugar de confiarla al **Cochrane,** que era el buque de mayor andar.

El Perú lo perdía todo si perdía la **Unión** después de perder el **Huascar,** y no habría habido para él compensación alguna si los dos buques chilenos que la perseguían, la **O'Higgins** y el **Loa,** hubieran sufrido tanto como la **Unión** en un combate.

Es decir, que la conservación de la **Unión** era tan esencial para el Perú, que el más claro deber de García y García era no arriesgarla en un combate, si era posible evitarlo, pues el **triunfo** mismo no habría podido tener para el Perú la importancia que la destrucción o captura de la única nave de alguna significación que sobrevivía de su escuadra.

Los censores chilenos de García y García se olvidan del combate de Iquique, en que la **Covadonga** huyó abandonando a la **Esmeralda** que no podía moverse y combatió heróicamente con el **Huascar.** El naufragio de la **Independencia,** que la perseguía, salvó a Condell de la vergüenza de su fuga y lo cubrió del prestigio de un triunfo que no se debía a ningún esfuerzo suyo en absoluto. La **Covadonga** no tuvo empero para huir en Iquique las razones que tuvo la **Unión** para huir en Angamos. Condell simplemente huyó para escapar a las consecuencias de un conflicto con fuerzas superiores, sin importarle que Pratt quedaba solo y condenado a un sacrificio inevitable. (9)

CAPITULO TREINTA

LOS RESTOS DE GRAU Y LOS RESTOS DEL HUASCAR

Las declaraciones de los directores del Gobierno y de la guerra en Chile, y de los escritores, oradores e historiadores chilenos, a propósito del vencimiento del **Huascar,** constituyen el más explícito reconocimiento por parte de Chile de la importancia decisiva del **Huascar** en la guerra. La sensación que en todo el pueblo de Chile produjo el acontecimiento de Angamos, el delirio de alegría a que toda la nación se entregó a la noticia de la captura del **Huascar,** la interminable sucesión de fiestas con que el país entero celebró este suceso, la peregrinación popular de todas las ciudades y campos para ver con

(9) Vicuña Mackenna califica a Condell de intrépido y **afortunado.** En Chile celebraron con tantos banquetes en honor de Condell su "victoria" naval de Punta Gruesa, que Vicuña Mackenna deplora que "los diez o quince mil pesos que se gastaron en viandas" no se hubieran empleado en comprar para su familia "un confortable nido." Vicuña llama "gratitud de la digestión", esta gratitud de los banquetes, que es, dice, "la más usual en Santiago."—Carta a la Señora Rosa Aldunate de Waugh. Ahumada Moreno, V. 1, p. 502-03.

los propios ojos en las aguas de Valparaíso los restos del **Huascar** prisionero, prueban que la nación comprendía tanto como sus conductores políticos la significación y trascendencia del vencimiento del **Huascar.** El país se consideró salvado de un gran peligro; y el sentimiento de seguridad y la promesa de éxito en la guerra, hallaron ruidosa y desbordante expresión en los festejos oficiales y populares de la victoria. Todo Chile se conmovió hondamente y por muchos días el **Huascar** muerto absorbió por completo la vida del país como había absorbido la atención durante cinco meses el **Huascar** vivo.

En el Perú y en Bolivia la emoción fué de una terrible desgracia nacional, y el duelo público y las declaraciones oficiales y particulares revelan el concepto común del papel del **Huascar** en la guerra y del alcance y magnitud de las consecuencias de su pérdida.

"Chile entero celebra entusiasmado tan fausto acontecimiento... que viene a poner término a la contienda marítima... i expedita la senda por donde nuestro... ejército no tardará en marchar...", escribió Sotomayor. (1)

"El poder marítimo del enemigo ha desaparecido", dijo al ejército en una proclama su Jefe el General Escala. "Esto significa que la hora... del triunfo se acerca... Pronto tocará su turno al ejército..." (2)

Aun antes de la destrucción del **Huascar,** pero suponiéndola consumada, Santa María escribía a Sotomayor (agosto 21): "La desaparición de este buque permitirá mover inmediatamente nuestro ejército i entonces yo opinaría... porque expedicionáramos sobre Lima..." (3)

A fines de septiembre, Amunátegui, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, describía la situación así:

"Tenemos encima varias reclamaciones diplomáticas originadas de la guerra i pronto tendremos otras. Los argentinos aprovechándose de nuestro actual conflicto pretenden imponernos la lei. Es mui de temer que las naciones europeas

(1) Telegrama a Riveros. Octubre 8, Mejillones. Ahumada Moreno, V. 1, p. 501.
(2) Ibid., p. 503.
(3) Bulnes, V. 1, p. 508.

quieran hacernos entrar en vereda e imponernos la paz, ya que ha pasado medio año sin que hayamos hecho una guerra bien seria. Todas estas tempestades que se divisan en la lontananza sombría del porvenir serían disipadas con una victoria." (4)

Otro aspecto de la situación para Chile, que la victoria de Angamos resolvió, era la cuestión económica. "El mantenimiento i pago de un fuerte ejército en todo el país", dice Bulnes, "con un núcleo poderoso en una plaza desprovista de recursos como Antofagasta, i el de una escuadra en campaña, era superior a la potencia económica de la República. Los recursos fiscales... se hacían insuficientes para atender a la guerra..." (5) Y el Ministro de Hacienda, Mátte, escribía a Sotomayor en septiembre: "... tenemos ya autorizados doce millones de pesos de emisión fiscal. La circulación del mercado no puede demandar para su servicio una suma mucho mayor que esa cantidad. Cuando lleguemos al agotamiento de los últimos seis millones será necesario recurrir a otros medios diversos de los que hemos empleado hasta aquí, medios que por supuesto serán infinitamente más dolorosos para el país... el país no cuenta con recursos para sostener una guerra prolongada." Y en la misma fecha justamente en que Amunátegui pintaba el cuadro que hemos visto (septiembre 26), el Ministro de Hacienda decía: "... si no llegamos pronto al fin no tendremos oro, que ya emigró, ni plata, que ya se ha puesto en camino, ni papel que está para agotarse." (6)

Esta situación fué la causa del viaje de la escuadra chilena a Arica en busca de los buques peruanos; y había asímismo determinado la resolución del Gobierno de Chile de movilizar el ejército de Antofagasta aun con el **Huascar** en el mar. El Gobierno chileno había perdido ya la esperanza de alcanzar y destruír al **Huascar.** A mediados de septiembre el Presidente Pinto, con la escuadra ya preparada y lista después de la ruina y la catástrofe del bloqueo, consideraba el problema del mejor plan que debería adoptarse para las operaciones navales inmediatas. ¿Se movilizaría el ejército a pesar del **Huascar?** ¿Se

(4) **Ibid.** V. 1, p. 454-55.
(5) **Ibid.**, p. 450.
(6) **Ibid.**, p. 451.

destinaría la escuadra exclusivamente a la persecución del **Huascar** hasta su eliminación? La subsistencia del **Huascar**, pensaba, "será un gran estorbo para nuestras operaciones. Una vez emprendida alguna operación terrestre nuestra escuadra tendrá que contraerse a proteger convoyes i transportes i mientras tanto el **Huascar** hostilizaría impunemente nuestros puertos . . . al mismo tiempo que no creo seguro que podamos apresar i hundir al **Huascar** i si esto no sucediese, ¿qué haríamos? ¿Nos quedaríamos eternamente en Antofagasta? Esto tendría . . . inconvenientes más graves . . ." (7)

Santa María, por su lado, planteaba la cuestión: "¿Si nuestros buques no encuentran a los peruanos, de manera de no poder ser batidos con ventaja, habríamos de resignarnos a permanecer cruzados de brazos, destruyendo por segunda vez nuestra fuerza marítima, o haremos mover el ejército inmediatamente aprovechando la seguridad . . . que pueden prestarnos nuestros buques?" Declaraba que el Presidente Pinto y todos los miembros del Gobierno creían que debía movilizarse el ejército, es decir, comenzar la invasión. En todo caso, había escrito Pinto a Sotomayor, "yo creo que debemos proceder a ocupar algún puerto del departamento de Tarapacá." La alternativa, según Santa María, era la pérdida del ejército. "Si quedásemos en la inacción, espiando la ocasión favorable de atacar a las naves peruanas, que no se presentaría, no sólo desconcertábamos i perdíamos el ejército, sino que correríamos el riesgo seguro de que fuese diezmado por las enfermedades, que sería la más triste de las derrotas." (8)

Había todavía otro peligro en la situación, y era la revolución. La opinión en este país, pensaba Santa María, "no toleraría una situación semejante, i . . . ella sola bastaría para traer conflictos de tal manera serios que podrían poner en peligro la existencia misma del Gobierno." (9)

Pero aun en esta solución, el desembarco inmediato del ejército en territorio peruano, se veían peligros. Altamirano escribía: "Desembarcar un ejército que necesita llevar hasta el

(7) **Ibid.**, p. 452.
(8) **Ibid.**, p. 452-53.
(9) **Ibid.**

agua i esto bajo los fuegos del enemigo es un peligro mayor." Altamirano juzgaba la situación "Terrible." Lo mejor, a su parecer, sería "que el **Huascar** nos espere en Arica i que allí le diéramos muerte, porque entonces quedaríamos en completa libertad para las operaciones del ejército." Veía, empero, "un grave peligro" para la escuadra en "atacar los buques peruanos dentro de puertos fortificados." El mayor peligro de todos estaba, sin embargo, en su opinión, "en no obrar, en consumirnos haciendo vida de cuartel, en dar tiempo a los europeos para cansarse i mandarnos a dormir a todos", porque esto sería "la vergüenza ante el mundo y la revolución." (10)

De estas perplejidades, ansiedades, conflictos y peligros sacó al Gobierno de Chile la inesperada noticia del paso del **Huascar** y la **Unión** para el Sur el 2 de octubre, confirmada dos días después. Se vió la luz entonces, se abrió el cielo para la esperanza chilena. Los buques peruanos regresarían al Norte y se les armaría una emboscada para esperarlos. Todo el problema de la guerra, que en octubre era ya irresistiblemente opresivo para Chile, quedaría así providencialmente resuelto, y quedó efectivamente resuelto apenas cinco días más tarde en Angamos.

II

El General Prado y el General Daza, dirigieron al Perú y a Bolivia y al ejército aliado, sendas proclamas con motivo de la muerte de Grau y la pérdida del **Huascar.** En un Manifiesto a la nación el Congreso del Perú, próximo a clausurar sus sesiones, menciona las hazañas del **Huascar** y el heroísmo de sus combatientes en Angamos como una fuente de estímulos y un ejemplo de inspiración y de energías en la guerra que comenzaba. "Iluminado está", dice el Manifiesto del Congreso, "con los resplandores de una gloria que nada opacará, el camino que acaban de señalarnos los esforzados tripulantes del **Huascar.** No hay más que seguirlo, y a su término encontraremos la paz honrosa y la amplia reparación que Dios

(10) **Ibid.**

concede a los pueblos cuando sus virtudes se sobreponen a la adversidad."

El Congreso decretó, además, la erección de un monumento con la estatua de Grau y esta inscripción: "La República del Perú a su más heroico defensor Miguel Grau." Los restos del héroe serían depositados en un mausoleo construído por la nación. (11)

Al ejército aliado del Sur, en Tarapacá, su jefe el General Juan Buendía, dijo en una alocución:

"Las ilustres víctimas del **Huascar** dejan una página gloriosa en la historia . . . sus nombres inmortales viven en la gratitud de los contemporáneos y pasarán a la admiración de la posteridad . . . ellos nos han impuesto con la severa majestad del ejemplo la abnegación de sus virtudes, el heroísmo de sus actos y el esfuerzo de sus empresas eminentes."

(11) El decreto del Congreso hace justicia no sólo a la memoria de Grau sino a la de todos los muertos en la batalla del 8 de octubre y a los sobrevivientes. Es un documento digno de un lugar en esta historia:

"Art. 1°. Concédese a la viuda e hijos del Contra-almirante don Miguel Grau, con el goce de embarcado, el sueldo íntegro, como montepío de la clase en que ha fallecido.

"Art. 2°. A las familias de los demás jefes, oficiales, guarnición y tripulantes que hayan muerto en el monitor **Huascar**, así como a las de los aspirantes, se les concede por montepío el sueldo íntegro de la clase superior inmediata, considerándose como tal para estos últimos la de alférez de fragata.

"Art. 3°. Se le concede una medalla a todos los que hayan sobrevivido, cuyas condiciones determinará el ejecutivo, así como el ascenso efectivo de la clase inmediata superior y a los aspirantes la clase efectiva de alférez de fragata.

"Art. 4°. Habrá siempre en la escuadra nacional una nave a la que se dará el nombre de **Contra-almirante Grau.** En ella pasarán revista como presentes todos los que perecieron, contestándose por el jefe más caracterizado: "muerto en defensa de la patria y vivo en la mansión de los héroes."

"Art. 5°. Erijase en los lugares más públicos de la capital de la república, un monumento en cuya parte superior se colocará la estatua del Contra-almirante Grau, con la siguiente inscripción: "La república del Perú a su más heroico defensor Miguel Grau", y en la base se incribirán los hechos gloriosos que se han realizado, lo mismo que los nombres de los demás jefes, oficiales, tripulantes y guarnición del **Huascar.** Las dimensiones y demás particularidades del monumento y de la estatua, serán determinados por el poder ejecutivo.

"Art. 6°. El ejecutivo hará que se practiquen las diligencias convenientes al efecto de recoger los restos del Contra-almirante Grau y los demás jefes, oficiales y tripulantes, y una vez trasladados a la capital serán depositados en un mausoleo costeado por la nación.

"Art. 7°. A las viudas e hijos de los maquinistas y demás empleados que se hallaban prestando sus servicios en el monitor **Huascar** por contrata especial, se les concede como montepío el haber íntegro que les corresponde, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5°. de la ley de 10 de mayo del presente año.

"Art. 8°. Los cirujanos que por razón de su clase no tengan ascenso según

Y en una proclama al pueblo:

"Después de tener en el mar, durante seis meses, aterrorizado a un enemigo excesivamente superior por su número como por... los elementos de que dispone; de haberle hundido y apresado naves... de haber libertado nuestros puertos... y en fin después de haberlo humillado con altos ejemplos de inteligencia, intrepidez y gallardía... los marinos del **Huascar** han sucumbido escribiendo con su sangre una de las páginas más gloriosas que registra nuestra historia. No es posible caer defendiendo a la patria de una manera más heroica y sublime que como han caído sobre la cubierta del **Huascar**, al pie del pabellón nacional, aquel grupo de nobles y distinguidos patriotas." (12)

El Vicepresidente La Puerta, en ejecución de un decreto del Congreso disponiendo que se tributara a la memoria del Contraalmirante Grau "los honores fúnebres que corresponden a los Presidentes de la República", fijó un día, el 29 de octu-

(12) **Ibid.**, p. 527-28.

lo dispuesto en esta ley, gozarán como sobresueldo la tercera parte del que disfrutaban el día del combate, mientras vivan; y en caso de fallecimiento se agregará dicho sobresueldo al haber que conforme a las leyes deben gozar, en calidad de montepío, su esposa, hijos o personas llamadas legalmente a optarlo.

"Art. 9°. Los cirujanos y demás empleados de hacienda militar que no tenían clase con título legal en forma, tendrán como premio la que transitoriamente desempeñaban en el expresado buque.

"Art. 10°. La educación profesional de los hijos del Contraalmirante Grau y demás que hayan fallecido en el combate se costeará por el Estado.

"Art. 11°. Las disposiciones anteriores son extensivas para las viudas e hijos de los que hayan fallecido después del combate a consecuencia de las heridas recibidas en él.

"Art. 12°. Los que a consecuencia del combate queden invalidados para el servicio, recibirán durante su vida una pensión equivalente al sueldo de la clase inmediata superior.

"Art. 13°. Los individuos de la tripulación y guarnición, así como los que prestaban sus servicios por contrata especial, que sobrevivan, recibirán como gratificación tres sueldos extraordinarios y el aumento del veinticinco por ciento en sus haberes.

"Comuníquese al poder ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

"Dado en la Sala de Sesiones del Congreso de Lima, a 25 de octubre de 1879.

"Francisco de P. Muñoz, primer Vicepresidente del Senado.—Ricardo W. Espinoza, primer Vicepresidente de la Cámara de Diputados.—Lorenzo García, Senador Secretario.—Víctor Eguiguren, Secretario de la Cámara de Diputados.

"Al Excelentísimo señor Presidente de la República." Ahumada Moreno. V. 1, p. 526-27.

bre, para la celebración de solemnes ceremonias religiosas en la iglesia catedral de Lima. Ese día sería de duelo público en la capital nacional; se cantaría una misa y el arzobispo pronunciaría la oración fúnebre. El Congreso, el Ejecutivo, el Poder Judicial, el Ejército, la Armada, el Cuerpo Diplomático, los funcionarios públicos, el clero, las comunidades religiosas concurrirían o estarían representados en este acto de honras fénebres del Héroe. (13)

"Lima ha estado de duelo hoy", dice una descripción de los actos del 29 en honor de Grau. "Ha concurrido con el alma apesadumbrada a acompañar a la iglesia en sus últimas preces por el gran espíritu que dió a la patria la gloria inolvidable del 8 de octubre. A las once de la mañana principiaron a llegar a

(13) He aquí el texto del decreto presidencial:

Luis La Puerta, primer Vicepresidente de la República en cargado del Poder Ejecutivo

Por cuanto:

El Congreso ha resuelto se tribute al Contra-almirante don Miguel Grau los honores fúnebres que corresponden a los Presidentes de la República

Decreto:

Art. 1°. Declárase en duelo la capital de la República el día 29 del corriente.

Art. 2°. Todos los funcionarios públicos, clero, comunidades religiosas, y demás corporaciones que a continuación se expresan, asistirán el citado día 29 a la iglesia catedral a las honras que en ella se celebrarán por el alma del ilustre finado, observándose el siguiente ceremonial:

Cinco tiros de artillería del fuerte de Santa Catalina, disparados a las 6 A. M. del día 29 anunciarán que empieza el duelo público, continuando después los tiros de ordenanza dicho fuerte, las baterías del Callao y buques de guerra.

El ejército foramrá en la plaza de la Independencia y calles adyacentes.

A las horas 11 A. M. del mismo día se reunirán en el Salón del palacio de Gobierno los miembros del Cuerpo Diplomático y jefes de la marina extranjera que tengan a bien asistir; las comisiones de ambas cámaras, la excelentísima Corte Suprema, el Prefecto del departamento, la Corte Superior, el Estado Mayor General, las autoridades y funcionarios públicos, las comisiones de los consejos, el clero y las comunidades religiosas.

El acompañamiento se dirigirá a la Catedral, presidido por el consejo de ministros, y desfilará en el orden siguiente:

Guardia de honor, clero y comunidades religiosas, deudos del finado y acompañamiento particular, funcionarios públicos, comisiones de los consejos, jueces y agentes fiscales, Corte Superior, Prefecto del departamento, cuerpo general de la armada, jefes del Estado Mayor General, comisión de las cámaras, Cuerpo Diplomático y jefes de la marina extranjera.

Durante la ceremonia en la iglesia Catedral, el Cuerpo Diplomático, el Consular, los jefes de los buques de guerra extranjeros, las comisiones de las cámaras y la Corte Suprema se colocarán al lado del Evangelio.

El ejército hará tres descargas: la primera al empezar la misa, la segunda en el momento de la elevación y la tercera concluído el oficio fúnebre.

la plaza principal los cuerpos del ejército de reserva designados para la formación ... Poco antes de las doce del día salió de palacio la concurrencia oficial ... Servía de escolta a la comitiva oficial la columna Guardia de Honor con una ... banda de música tocando marcha fúnebre ... Pontificó la misa el ilustrísimo Arzobispo ... A las doce ... comenzó la fúnebre ceremonia, que terminó a las cuatro de la tarde." (14)

(14) Ibid., p. 529-30. "El catafalco", dice esta narración, "era un elegante monumento de forma octogonal ... y sobre la base de una cruz griega en el centro. Su altura podía ser como de 18 metros y se hallaba coronado por un obelisco cuya cúspide tocaba casi con la cúpula del altar mayor. Todas las superficies planas del catafalco casi aparecían vestidas de negro, realzado por guirnaldas, coronas y luengas ramas de laurel plateadas o doradas y por lánguidos festones de siemprevivas y otras flores mortuorias. Asímismo se había abrillantado con plata u oro las partes salientes o de relieve del monumento, como las bases y capiteles de las columnas y los arquitrabes, cornisas y entalladoras accesorias del orden corintio, a que estaba rigurosamente ajustado ... En la cara principal del basamento que surgía sobre un zócalo de más de un metro de alto y que por supuesto miraba al coro, figuraba un largo cuadro pintado al pastel que representaba el combate final del **Huascar.** Los cuadros de las otras caras recordaban los memorables hechos de armas del 21 de mayo y del 28 de agosto y la figura del bizarro teniente Palacios allí retratado ... Sobre los ángulos salientes que servían de cornisa al basamento, se levantaban cuatro esbeltas columnas de capitel corintio y base ática, y con el enlutado fuste circundado de arriba abajo por ramas de laurel plateado y dorado. Detrás de las columnas, en esqueleto y a manera de templete, surgía el cuerpo principal de la armazón ostentando en su cara delantera el retrato de Grau. Encima de los ángulos superiores del marco se veían dos grandes cabezas de clavos dorados o romanos, de las cuales pendía una rama continua de laurel plateado ... Las otras dos caras del cuerpo principal del catafalco contenían los retratos de Aguirre, Ferré y Rodríguez. En los ángulos ochavados se había sobrepuesto unos largos caduces de madera con todos los atributos de la cadena troncada, las alas del Tiempo, la Serpiente de la eternidad y la antorcha de la vida. El último cuerpo representaba el obelisco ... sostenido por un alto plinto de ángulos ochavados y coronado en su vértice por un globo dorado. De la base del plinto se desprendían cuatro ángulos salientes que sustentaban otros tantos flameros. En la cara principal del plinto lucía un ... escudo nacional ... En la cara fronteriza del obelisco realzaba una corona de oro apoyada en dos banderas cruzadas por debajo y que simbolizaban la alianza. Tanto a lo largo de los ángulos del obelisco como del plintio, caían ramas alegóricas, ya metálicas, ya de florecillas artificiales. Por último, delante del catafalco, sobre un enlutado

Terminada la misa pronunciará la oración fúnebre monseñor doctor José A. Roca.

Para la asistencia de los particulares a la iglesia Catedral durante la ceremonia se exige traje de duelo de rigurosa etiqueta.

El oficial mayor de Relaciones Exteriores hará de maestro de ceremonias. El Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno queda encargado del cumplimiento de este decreto.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a 27 de octubre de 1879. Juan Esteban Guzmán. (Ibid., p. 529)

El Gobierno de Bolivia expidió un decreto de honores a Grau y declaró la muerte del héroe motivo de duelo nacional. (15)

El Consejo Provincial de Lima pasó una resolución abriendo una subscripción popular para levantar un monumento a Grau y los tripulantes del **Huascar** y contribuyendo con cuatro mil soles al costo del monumento. (16)

---

(15) El Consejo de Ministros encargado del Poder Ejecutivo, decreta:

Art. 1°.—Bolivia rinde un voto de reconocimiento y de admiración al que fué don Miguel Grau, Contra-almirante de la escuadra peruana, y a los jefes y oficiales y demás individuos que han perecido en el monitor **Huascar** en el desigual y heroico combate del 8 de los corrientes.

Art. 2°.—Se declara la República en duelo nacional.

Art. 3°.—Se celebrarán honores fúnebres en esta ciudad el día 25 del presente, en el templo de San Francisco, en memoria de las expresadas víctimas, y en las demás capitales de departamento a los ocho días de la promulgación de este decreto.

Art. 4°.—Los prefectos y comandantes generales, de acuerdo con los consejos municipales, dictarán las provisiones convenientes para la solemnidad de la función funeral.

Art. 5°.—En homenaje a la ilustre inmortal memoria del digno Comandante del **Huascar**, su retrato será colocado en el salón del palacio de gobierno de la capital de la República, mientras la representación nacional designe el local en que definitivamente debe permanecer.

Art. 6°.—Los Ministros de Gobierno y de la Guerra quedan encargados de la publicación y ejecución de este decreto.

Es dado en la ciudad de La Paz a los veintitres días del mes de octubre de mil ochocientos setenta y nueve años.—Eulogio D. Medina—Julio Méndez—Refrendado: Serapio Reyes Ortíz—Refrendado: Manuel Othon Jofré.

(16) **Ibid.**, p. 525. Tras varios considerandos la Resolución dice:

1°. Abrase una subscripción en toda la república con el objeto de levantar un monumento que conmemore la gloria y heroísmo con que se ha sacrificado el comandante don Miguel Grau y los tripulantes del **Huascar** en el combate de Mejillones contra toda la escuadra chilena.

2°. El monumento conmemorará también la memoria de los oficiales que han sacrificado sus vidas a bordo del **Huascar** en los anteriores combates.

3°. Vótese la cantidad de 4,000 soles en presupuesto extraordinario del Consejo para suscribirse al objeto indicado en los artículos anteriores.

---

entarimado de apenas medio pie de alto, se había colocado un precioso símbolo, una urna cineraria; y para que su base tuviera también alguna significación, se le dió una forma redonda, de la que se desprendían, avanzando su boca, dos cañones. Era la torre del monitor con sus dos memorables de a 300. Encima de todo descansaba una . . . corona compuesta de dos ramas de laureles, una de plata y otra de oro, y con gajos de menudas perlas que correspondían a las bayas de ese noble árbol. El fondo negro de ambas piezas estaba realzado con flores, cenefas y estrellas de plata, y el fuste de las columnas circundado por este dístico:

¡**Huascar, de nuestros héroes cuna y tumba,**
El eco aun de tu cañón retumba!

En un telegrama firmado por todo el Ministerio—Domingo Santa María, Miguel Luis Amunátegui, Antonio Matte, José Antonio Candarillas—el Gobierno de Chile dijo al Jefe de su escuadra, Galvarino Riveros, a raíz del combate de Angamos:

"Según relación de V. S. el Almirante Grau ha muerto valientemente en el combate.

"Cuide V. S. de que su cadáver sea dignamente sepultado de manera que jamás se dude de su autencidad.

"Será devuelto al Perú cuando lo reclame.

"El pueblo chileno, obedeciendo a sus tradiciones, se hace un deber de presentar homenaje al valor y a la honradez." (17)

Pero Grau había muerto, como hemos visto, despedazado por la metralla chilena y sus fragmentos habían volado en la explosión de una bomba en su torre de mando. "Sólo se han podido encontrar", contestó Riveros a su Gobierno, "pequeños restos del finado almirante Grau, los que se conservan cuidadosamente para darles digna sepultura." Estos restos, según el mismo Riveros, "fueron encontrados al pie de la torre de mando del monitor **Huascar.**" "Su autenticidad", agrega, fué "reconocida por los oficiales peruanos que montaban el buque." (18)

(17) **Ibid.**, p. 491.

(18) Rivero al Comandante General de Marina. Octubre 14, 1879.— **Ibid.**, p. 501.

4°. El Consejo Provincial invitará a todos los consejos de la república para la pronta y eficaz realización de este proyecto.

Un artículo adicional disponía que los hijos del Almirante Grau recibirían gratuitamente la instrucción primaria en la escuela municipal 2 de Mayo.

A la suma producida por esta subscripción popular parece que se le dió otro destino, siempre en honor de Grau y el **Huascar**, si es que no ha de entenderse que hubo dos subscripciones populares al mismo tiempo, una para la erección del monumento municipal, y otra para la reposición de la famosa nave cuya ruina cayó en poder de Chile en Angamos. En Paz Soldan (p. 262) se lee: "... La Municipalidad de Lima encabezó una suscrición popular; no quedó rico, pobre ni de mediana fortuna, hombre ni mujer, anciano, niño, empleado ni industrial, individuo ni corporación, que no entregase su óbolo para contribuír a la reposición de un nuevo **Huascar** que llevara el nombre de su inmortal Jefe el Contraalmirante Grau; en breves días se reunió la... suma de doscientos mil libras esterlinas y salió un comisionado a Europa para realizar el deseo de todo el pueblo del Perú."

Los gloriosos muertos del **Huascar** fueron enterrados en Mejillones, inclusive los restos de Grau. (19)

III

Los restos del **Huascar** fueron también llevados a Mejillones, y luego en procesión a través de todas las poblaciones de la costa hasta Valparaíso. En todas partes en Chile había ansiedad de ver con los propios ojos al gran buque destruído, sus restos prisioneros, el legendario buque que por tanto tiempo había maravillado con sus hazañas al mundo entero y había sido el terror del litoral y de la escuadra chilena. De todos los puntos de la costa partieron telegramas expresando el deseo popular de ver al **Huascar** e instando a Sotomayor a que oyera este clamor de la curiosidad general mezclado al grito nacional de la victoria. "Fué necesario acceder a esta petición", dice Bulnes. Y así, los venerables despojos del ilustre monitor peruano peregrinaron en exhibición pública por los puertos de Chañaral, Caldera, Huasco, Coquimbo, en los que se agolpaba la gente para verlos, los mismos puertos en que había reinado el desierto cuando el famoso buque era por su audacia y su arrogancia señor de aquellas aguas, señor de todas las aguas del teatro de la guerra, señor que visitaba impunemente, a su antojo, y en ellos se pavoneaba, aquellos remotísimos parajes costaneros chilenos, desconcertando con sus inesperadas e increíbles apariciones a los jefes del Gobierno y a los jefes de la escuadra chilena, y asombrando y amedrentando a las poblaciones que ahora "acudían en romería", como dice Bulnes (p. 503), como en un gran día de fiesta, o de feria, a contemplarlo muerto, a palpar el cadáver

(19) "Al día siguiente del combate se celebraron en Mejillones solemnes honras en honor de los muertos en el monitor peruano... Se celebraron tres misas... Concluídos los oficios fúnebres los restos fueron transportados al cementerio seguidos de un lucido cortejo i de los batallones Chacabuco i Zapadores en columna cerrada con su banda de música a la cabeza i las cajas e instrumentos destemplados. Al tiempo de depositar los restos en la modesta fosa, las tropas... hicieron los disparos de ordenanza. La colocación que se dió en la sepultura a los cadáveres es la siguiente: A la derecha del Almirante al señor Aguirre i a la izquierda al señor Ferré, tercer comandante del **Huascar**. La tumba está situada a la entrada del cementerio, a mano derecha."

prisionero del Cid Campeador de los mares en la Guerra del Pacífico.

En Valparaíso, donde, hasta el 8 de octubre, es decir, hasta el fin de la guerra naval, no se encendían las luces de noche por temor al **Huascar**, la explosión de alegría a la noticia de su destrucción y la captura de sus escombros en Angamos, fué universal y delirante. "Resonaron los vivas... todos corrieron, se agruparon en las plazas... las campanas se echaron a vuelo, la población se engalanó con el pabellón nacional... se cerraron todos los almacenes i tiendas, las calles se llenaron de transeuntes... en cada semblante... se veía... el gozo... de los corazones. Las bandas de música salen... a contribuír al contento jeneral. El regocijo público se prolongó hasta horas avanzadas de la noche... Todos los hoteles y cafés que hay en Valparaíso han estado ayer de gran triunfo: el consumo ha sido extraordinario, hasta agotarse muchas cantinas, como sucedió en el café de la Bolsa, donde fué necesario proveerse casi de nuevo de toda clase de licores... El entusiasmo en las primeras horas de la noche fué mayor aún que en el día... Los carros de ferrocarril urbano no cesaron de ir i venir atestados de jente hasta tarde de la noche. No sólo la jente del pueblo vivaba i cantaba desde los imperiales, sino también muchas familias decentes que no podían contener su entusiasmo... Los trabajadores que se ocupaban en los calderos de la **Chacabuco** arrojaron sus herramientas diciendo: ¡Para qué necesitamos más buques! i se largaron a celebrar el triunfo. Entre los vivas del pueblo se oía con mucha frecuencia éste: **¡viva el Huascar chileno!** (20)

El "**Huascar** chileno" eran los restos prisioneros del **Huascar** paseados en procesión espectacular desde Mejillones hasta Valparaíso, adonde llegó en la mañana del día 20 de octubre. Los cañones anunciaron el 19 el arribo de la histórica nave el 20. A las 7 de la mañana de este día, la sombra del **Huascar** estaba "a la vista." "A esa hora comenzó también a embanderarse la ciudad i las naves fondeadas en la rada subían a los mástiles sus banderas i gallardetes. El **Huascar** se llevó

(20) **Ibid.**, p. 505-06.

cruzando en la boca del puerto hasta las doce del día, a cuya hora puso proa al fondeadero i comenzó a avanzar mui lentamente. Ostentaba en sus palos dos banderas nacionales, una de ellas de gran tamaño, que le había sido obsequiada por la Compañía Salitrera de Antofagasta. De la bahía se desprendieron centenares de chalupas, botes, lanchas i pequeños vapores adornados con banderas, flores i coronas, cargados de jente. Desde el muelle hasta tres millas afuera se había formado una cuádruple fila de estas embarcaciones. Algunas hubo que llegaron hasta el costado del mismo **Huascar** cuando apenas se divisaba su casco de la población. A las doce i media comenzaron los fuertes a disparar sus cañones, empezando por el Rancagua i terminando por el Callao... desde Playa Ancha hasta Viña del Mar, se veía un espeso cordón de espectadores de todas condiciones y sexos que ocupaban las explanadas, la plaza, las colinas, las rocas mismas donde rompen las olas. Valparaíso entero había dejado sus habitaciones para ver al **invencible** monitor. Cuando el **Huascar** llegó a la boca del puerto, de los cerros, de las esplanadas, de los buques i embarcaciones menores, de todas partes se lanzó un grito grandioso i unísono de **¡viva Chile!...** Poco antes de la una el monitor soltaba anclas no lejos de la esplanada... A la una i media salió de la Intendencia la comisión que debía ir a bordo a recibir la bandera peruana del **Huascar.** La compañía el señor Intendente, el Comandante Jeneral de Marina, el Comodoro Riveros, varias señoras, caballeros i Jefes del Ejército i de la Armada, que llevaban la hermosa i rica bandera de seda que las señoras de Santiago obsequiaban al monitor... Ya a esa hora formaban carrera en la plaza de la Intendencia el batallón núm. 1 de infantería, el 2 de artillería cívica i los Bomberos Armados de la capital." (21)

En el Izamiento de la bandera de las señoras de Santiago, hubo discurso. El orador fué el arzobispo Taforó, quien antes bendijo la bandera. Habló de "la necesidad de la guerre entre los pueblos." Esta necesidad llega cuando las naciones tienen que defender con las armas sus derechos "injustamente ataca-

(21) **Ibid.**, p. 315-16 y sig.

dos." "Nuestra patria . . . se ha visto forzada a optar entre esta calamidad (la guerra) o su deshonra . . . ¡Cuánta violencia no ha tenido que hacerse antes de decidirse a romper con dos repúblicas hermanas con quienes nos ligaban los vínculos más dulces i estrechos de la amistad i hasta de la sangre ! . . . ¡qué tremenda responsabilidad para aquellos que provocan guerras injustas i fratricidas por orgullo i ambición ! . . . debemos consolarnos de esta desgracia (la guerra) con la justicia de nuestra causa i ved aquí por qué la Providencia ha querido premiar el valor de nuestros guerreros . . . lejos de ensoberbecernos con los triunfos obtenidos hasta aquí inclinemos nuestra frente hasta el polvo reconociendo únicamente en ellos el poder de Aquel que sabe dar la victoria a los que se hacen dignos de ella . . . I al colocar este estandarte que acaba de recibir la unción del cielo sobre el mástil más elevado de esta nave que hacía poco era la pujanza i el orgullo de la escuadra enemiga, elevemos nuestras acciones de gracias al Dios i Señor de los Ejércitos . . ."

De regreso del muelle la multitud, con los cuerpos directivos de los festejos, se dirigieron a la plazuela de la Intendencia. ". . . la marcha se hacía casi imposible . . . muchas personas estuvieron expuestas a perecer ahogadas." En la parada flameaba la bandera peruana del **Huascar,** llevada por ocho marineros del **Blanco.** Iba también la bandera de la **Esmeralda** capturada por el **Huascar** y encontrada en éste el 8 de actubre. "Imposible es describir los gritos de júbilo que el pueblo lanzaba al ver el pabellón peruano. Abrían la marcha, después de las banderas, los alumnos de las escuelas públicas . . . Las tropas formadas en columnas de honor que venían a retaguardia desfilaron delante de . . . el Presidente de la República, que se encontraba en uno de los balcones del palacio de la Intendencia . . . jamás Valparaíso había presenciado nada igual. De todos los balcones arrojaban flores i vivaban a Chile." (22)

De la Intendencia la multitud se encaminó a la iglesia del Espíritu Santo, donde se cantó un **Te Deum.** Eran las 4 de la

(22) o. c., p. 517.

tarde. Al párroco de la iglesia, el comandante general de marina entregó la bandera del monitor peruano con estas palabras:

"Al templo de Dios vengo, señor cura, a entregaros en depósito la bandera peruana que enarbolaba el monitor **Huascar** el 8 de octubre, en que fué rendido por nuestros bravos i diestros marinos en combate legal. Al entregaros este trofeo, tengo encargo de rogaros lo conduzcais hasta el altar de la patria, en donde el pueblo de Valparaíso con vos nos prosternaremos para dar gracias al Ser Supremo por la protección que nos ha dispensado, i pedirle a la vez guíe al pueblo chileno que henchido de patriotismo camina a la victoria."

El cura contestó:

"... Nada más propio ... que ofrecer ... al Divino Libertador del Mundo estos emblemas que recuerdan a las naciones las horas felices en que sus hijos han sabido combatir por la más noble i la más justa de las causas confiadas por El mismo a la hidalguía del corazón humano, el amor i honra de la patria. Como chileno i como sacerdote, os felicito ... i me felicito ... al depositar al pie del ara Santa, donde día a día se recuerda la grandiosa victoria del Rei de los ejércitos, este estandarte conquistado con sangre jenerosa a nombre de la religión que confía en Dios y a nombre de la Patria que confía en el heroísmo de sus valientes defensores ... Ya está destruída la escuadra enemiga i mediante la protección del cielo somos dueños del mar. ¡Bendito sea Dios! Confiemos en El i pronto vendrá el triunfo de nuestro ejército. ¡Adelante en el nombre de Dios! ¡Adelante en el nombre de la patria! ... para mí no está lejano el día en que volvamos a reunirnos para guardar en este mismo templo otras banderas i otros trofeos que la Divina Providencia nos depara como premio y galardón a nuestra cristiana esperanza ... Por hoi, entonemos el himno de la victoria, un solemne **Te Deum** al Autor de todo bien, cuya misericordia todo Chile admira i bendice recordando el glorioso 8 de octubre de 1879."

Después, el **Huascar** fué lugar de peregrinación de todo Valparaíso y de los pueblos cercanos. "Todos se apresuraban a preguntar por el sitio en que había caído Pratt, i muchos

besaron la cubierta en el punto en que murió el héroe de Iquique." (23)

En Santiago, a las doce, había más de 2,000 almas en los patios de la Moneda. Requerido por esta multitud Vicuña Mackenna habló y dijo: "¡Pueblo de Chile! ¡Al fin ha llegado tu hora en ese mar que fué siempre tuyo! ¡Pueblo de Chile! ¡la bandera del **Huascar** está a tus pies! . . . ¡Compatriotas! Aceptemos esta primera ofrenda de la victoria como una enseñanza suprema i oportuna, i marchemos en pos de ella con celeridad i vigor a coronar la obra americana que con el auxilio de Dios estamos empeñados en llevar a cabo."

"En esos mismos momentos se enarbolaba el pabellón nacional en el palacio de la moneda, edificios públicos i particulares i la ciudad se vió embanderada como por encanto. El comercio . . . cerraba sus puertas . . . los tribunales, oficinas públicas, ponen también término a sus tareas. A las dos de la tarde, en la plaza de Armas, en los portales, en las calles, se ven numerosos grupos que marchan en todas direcciones, retratándose en todos los semblantes el entusiasmo patrio. Minuto a minuto aumenta el jentío, i al lado del lujoso carruaje pasan las procesiones de ciudadanos ostentando el tricolor i vivando a Chile. De muchos balcones se arrojan flores sobre los transeuntes. Muchos carros urbanos, así como carruajes del servicio público i diversos vehículos, estaban embanderados o engalanados con flores. A las dos i media los alumnos de todos los establecimientos de educación están de azueto i vienen a aumentar la concurrencia de las calles i plazas . . . diversas bandas de música recorren la población, tocando himnos marciales, i la animación i el entusiasmo siguen creciendo así como el jentío que invade los paseos, portales, Moneda, etc. A las cuatro de la tarde, hora en que se recibe el cuarto telegrama confirmando la victoria, las calles se han convertido en verdaderas oleadas humanas. La banda de granaderos sale de su cuartel tocando el himno de Llungai, acompañada de una avalancha de jente de a pie i de a caballo, i en medio de vivas a Chile i a nuestros marinos . . . En la

(23) o. c., p. 518.

noche la mayor parte de los edificios habían iluminado sus frentes. Las procesiones encabezadas por banderas nacionales i faroles de colores, recorren las calles... En el teatro la concurrencia era inmensa..." (24)

Los días 9 y 10 fueron declarados de fiesta en Santiago y un programa oficial se publicó para su celebración. Hubo salvas de artillería, dianas marciales en los cuarteles, bandas de música en las calles y plazas, embanderamiento de la ciudad, iluminación nocturna, discursos, función en el Teatro Municipal. Un número del programa para el día 9 era este: "A la una i media estarán formadas desde el palacio de la Moneda a la iglesia Catedral, las tropas de línea i cívicas existentes en Santiago, para hacer carrera a... el Presidente de la República, que se trasladará con los... Ministros del Despacho, miembros del Congreso, de la Universidad i la ilustre Municipalidad, etc., etc. a solemnizar el Te Deum que se entonará en acción de gracias a la Providencia por tan fausto acontecimiento."

Riveros fué ascendido a Contraalmirante y Latorre a capitán de navío en reconocimiento y consagración de sus servicios an Angamos el 8 de octubre. (25)

(24) o. c., p. 503-04.

(25) Un resumen biográfico del Contraalmirante Miguel Grau puede hacerse así: Nació en Piura, del Perú, en 1834. Su padre, Juan Manuel Grau, era colombiano, de origen español. Había ido a Lima como capitán en la tercera división colombiana que se sublevó en aquella capital en 1827. La carrera de Grau en el mar comenzó muy temprano en su vida, a los diez años, por lo que puede decirse que nació y murió en el mar. No fué de su propia elección esta carrera, fué de su padre, quien a esa edad "lo hizo embarcar en un buque mercante", dice una biografía contemporánea de Grau publicada en El Nacional de Lima, en la que se tiene cuidado de explicar que el padre hizo esto con el hijo "para satisfacer... los deseos, las inclinaciones y las manifiestas aptitudes del joven Grau para la Marina"; lo cual es evidentemente inverosímil, dada la edad del futuro marino. Grau recorrió el mundo en esta nave, aprendió idiomas, llegó a ser oficial del barco, y lo que es sin duda más importante y trascendental, adquirió la afición y la vocación del mar, y los conocimientos fundamentales de esta vocación. Después de siete años de experiencia a bordo de este buque, volvió a tierra; y después de tres años de vida en tierra, volvió al mar, 1854, esta vez para servir en un buque naval, el Rimac, en el que fué guardia-marina, y del que pasó, al cabo de seis meses, al Vijilante, un pailebot, también de guerra, y más tarde al Ucayali. En el Vijilante permaneció diez meses y en el Ucayali apenas cuatro meses y algunos días. En 1856, Grau había ascendido a alférez de fragata; en 1863, a teniente segundo y teniente primero graduado; en 1864, a teniente primero efectivo; en 1865, a capitán de corbeta y capitán de fragata; en 1868, a capitán de navío

CAPITULO TREINTIUNO

LA INVASION

Destruída la escuadra del Perú, el camino de la invasión estaba abierto. Este camino era de una inmensa amplitud, toda la costa Sur del Perú, desde el Callao hasta el Loa; y estuvo siempre abierto en realidad, antes y después de la salida de la escuadra peruana al mar. La destrucción de ésta había tardado demasiado. Con una escuadra infinitamente superior, suficientemente preparada para la guerra mucho antes de la declaración de hostilidades, la larga campaña marítima había sido notable por la ineficiencia y la incompetencia de parte de Chile; y por la actividad, la eficacia y la audacia de parte del Perú. Si hubo acciones de guerra después del 5 de abril, y antes del 8 de octubre, se debió a la ofensiva de los buques peruanos. Toda la acción de Chile se redujo al bloqueo de Iquique, un error insuperable, funesto en sumo grado para Chile, que prolongó increíblemente la campaña marítima y no

---

graduado; en 1873, a capitán de navío efectivo. Cuando entró a la guerra del Pacífico como Comandante del **Huascar**, tenía veinticinco años de experiencia y servicios en el mar, unas veces en buques mercantes, como al principio de su carrera, otras en buques nacionales de guerra. Grau había sido Comandante del **Huascar** años atrás y había ejercido este cargo por ocho años, desde 1868 hasta 1876, en que fué elegido para representar la provincia de Payta en el Congreso Nacional. Asistió al combate de Abtao, el 7 de febrero de 1866, contra la escuadra española. Grau fué, además, Comandante General de Marina y miembro de la junta revisoria de las ordenanzas navales. Cuando estalló la guerra del Pacífico, él era el oficial más prominente de la armada del Perú y el indicado lógicamente para mandar la escuadra peruana en la guerra. Vicuña Mackenna relata el siguiente episodio de la vida de Grau en la historia y la política del Perú: "De aquel buque" (el Lersundi, del que era comandante), "fué sacado el comandante Grau para conducir desde Nantes las dos corbetas que en la caída de Pezet fueron sus alas: la **Unión** i la **América.** Sabía el débil magistrado del Perú . . . que si las dos corbetas le eran fieles, el coronel Prado, sublevado en Arequipa, sucumbiría en el desierto, i para asegurar la lealtad de Grau envió a su padre casi moribundo a aguardarle i fortalecerle en Valparaíso. El Comandante Grau amaba intensamente a su padre i lo probó más tarde. Pero entre su patria humillada i vendida i las canas del respeto íntimo, no vaciló. La **Unión** izó la insignia de la guerra a España, i Prado fué dictador i noble aliado de Chile en la reparación . . . Su padre, entretanto, falleció en Valparaíso, i el noble marino, pobre pero afectuoso i abnegado más allá de la tumba i de los años, vino a Valparaíso en el año de 1877, a llevar al suelo de la patria los restos queridos . . ." La parte final y culminante de la vida de Grau, es su actuación y su papel en la guerra del Pacífico, que contamos en este volumen, de la que fué el héroe más brillante y más glorioso.

tuvo en absoluto compensación alguna en sus efectos. El Gobierno de Lima mantuvo sus comunicaciones por mar con Arica, Pisagua e Iquique, después del 5 de abril, movilizando fuerzas para el Sur, transportando elementos y aprovisionando el ejército de aquellas regiones, cual si la escuadra chilena no existiera. El mar era libre como en tiempo de paz; y los buques navales peruanos lo recorrían constantemente, atacando los puertos bolivianos ocupados por Chile y aun los puertos chilenos. En Valparaíso mismo se vivió durante toda la guerra en el temor y la expectación de la llegada de los buques peruanos.

Chile tenía un ejército listo para la invasión antes de la declaración de guerra, como lo prueba el hecho de que el plan chileno de agresión concebido por el Gobierno para realizar sus propósitos con un solo golpe que obligara al Perú a firmar la paz sin combatir, consistía en la destrucción de los buques peruanos en el Callao, donde estaban en astillero reparándose, y el desembarque luego en Tarapacá de un ejército de cinco mil hombres. Como Tarapacá, por sus riquezas, era el objeto de la agresión chilena, ésta habría alcanzado su objeto, según el Gobierno de Santiago entendía las cosas, sin el coste y los azares de una guerra. Malogrado este plan por el embotamiento de Williams Rebolledo, Jefe de la Escuadra chilena, el Gobierno en Santiago pasó el resto del tiempo hasta octubre considerando, consultando, discutiendo y abandonando planes de invasión, apremiado por la penuria económica, por la amenaza que veía en la Argentina a propósito de la cuestión de fronteras, y por la otra amenaza de intervención europea, que la prolongación de la guerra podía provocar.

El concurso de la escuadra era indispensable para la realización de todo plan de invasión, y por esto mientras persistiera la obsecación del bloqueo de Iquique, ningún plan de invasión era posible, aunque el ejército hubiera estado provisto de todos los elementos que pedía su Jefe el General Arteaga.

Desde la declaración de guerra hasta mediados de mayo, que salió al mar la escuadra peruana, las costas del Perú estuvieron completamente indefensas, y la invasión pudo haberse efectuado en cualquier tiempo por Arica o por Tarapacá. Lo

inteligente habría sido el bloqueo del Callao desde el primer momento. Las fuerzas peruanas del Sur habrían quedado así aisladas, en realidad bloqueadas, y Chile habría podido movilizar en transportes su ejército sin peligro alguno. Esta larga oportunidad se perdió por el bloqueo de Iquique. Después del 16 de mayo, la situación cambió y la invasión se hizo un serio problema. Una opinión en el Gobierno de Chile se oponía a la invasión mientras los buques peruanos no fueran vencidos. Otra favorecía la invasión a pesar de los buques peruanos. Entretanto, nada se decidía, la campaña marítima se prolongaba, el Perú continuaba reforzando, equipando y alimentando su ejército de Arica e Iquique y la escuadra chilena continuaba inutilizada en el estéril bloqueo de Iquique.

El Ministerio de la Guerra, o sea el Ministerio Prats, apenas sobrevivió a la declaración de guerra. Lo mató el error de Williams. Si el plan de este Ministerio sobre el Callao y sobre Iquique se hubiera ejecutado, probablemente no habría caído. El plan del nuevo Ministerio, o sea el Ministerio Varas, era el bloqueo del Callao, no para el grande y decisivo efecto del aislamiento del ejército de Iquique, sino para los fines fantásticos de "provocar a la escuadra peruana a buscar a la nuestra." (1) Este era también el fantástico objeto del bloqueo de Iquique. Como hemos visto, la escuadra peruana no existía hasta entonces sino de nombre. Estaba desarticulada y desmantelada en los diques del Callao, en largo y grave proceso de habilitación para salir al mar. En el plan del nuevo Ministerio, si el bloqueo del Callao no daba resultados "pasado un cierto tiempo", es decir, si la escuadra peruana, que no podía salir, no salía, "sería el caso de deliberar si un desembarco en Iquique para combatir el ejército peruano no podría verificarse." (2) El propósito de este desembarco no sería la ocupación permanente, sino "provocar un combate que nos fuese favorable." La misma idea preliminar del bloqueo del Callao dependía "de la apreciación que debe hacerse de los elementos con que contamos para ello i de su resultado

(1) El Ministro Varas al General Arteaga. Abril 25, 1879.—**Recopilación**, Vol. V, p. 6-7.
(2) **Ibid.**

probable." Como se ve, en definitiva el nuevo Ministerio no tenía para fines de abril un plan fijo de acción, y la consulta que hacía al Jefe de la escuadra y al Jefe del ejército eran meras insinuaciones o sugestiones de lo que creía que podía hacerse.

El Jefe del ejército aprobó la idea de la invasión de Tarapacá; pero el de la escuadra desaprobó la idea del bloqueo del Callao; y el Ministerio quedó sin plan alguno y la situación sometida al error del bloqueo de Iquique y sus consecuencias. Este punto lo hemos tratado en otra parte de esta obra.

Para principios de junio el Ministerio había concebido ya otro plan de invasión, no ya por Tarapacá, que hasta entonces había sido el punto de mira de todos los planes, sino por Moquegua. En Tacna había una división boliviana. Atacarla y ocupar el departamento de Moquegua para encerrar la fuerza peruana en Tarapacá y privar a Bolivia de acceso al mar, era la ambición de este plan. (3) Pero el Ministerio no era capaz de imponer un plan sino de consultarlo, y éste como todos los anteriores fué consultado a Arteaga, a Williams y a Sotomayor. Antes de que estos resolvieran la consulta, sin embargo, el Gobierno había cambiado de plan, no ya por razones militares sino **políticas,** es decir, en atención a la nueva política, que en realidad era vieja, con respecto a Bolivia. El Gobierno de Chile hacía a la sazón esfuerzos por inducir al General Daza, Presidente de Bolivia y Jefe de su ejército en campaña, a romper la alianza con el Perú y ajustar una alianza con Chile sobre la base de una combinación territorial con que el Gobierno de Chile soñaba hacía más de cuarenta años. Bolivia cedería a Chile su territorio del litoral hasta el Loa, confín con el Perú, y Chile ayudaría a Bolivia a conquistar del Perú el territorio del departamento de Moquegua, que comprende las ciudades de Tacna y Arica. El comisionado de Chile había sido portador de buenas (en realidad engañadoras) noticias del General Daza; y esta circunstancia condujo al Gobierno a abandonar el plan que tenía a Moquegua por

(3) Acta del Consejo de Ministros del 10 de junio. Ibid., p. 352-53.

objetivo y se volvió al plan de Iquique. La guerra sería contra el Perú, no contra Bolivia. (4)

Santa María, Ministro de Relaciones Exteriores, y alma del Gobierno, hizo viaje a Antofagasta para discutir con los jefes del ejército y de la escuadra la cuestión del plan de invasión, que ocupaba y preocupaba al Gobierno cada día más. El 28 de junio se reunieron en aquella ciudad de concentración del ejército invasor, para deliberar sobre estos asuntos, Arteaga, Santa María, Sotomayor, Alfonso, Auditor de Guerra, y Vergara, Secretario General del Ejército. (5)

Santa María sometió dos cuestiones como "puntos previos": si convendría expedicionar sobre el territorio peruano o esperar en Antofagasta el ataque del ejército enemigo; y si, cualquiera que fuese la decisión, convendría efectuar desembarcos y ataques aislados en diferentes lugares de la costa peruana, como Pisagua, reembarcándose la fuerza invasora después de derrotar a la fuerza peruana y repitiendo la operación en otro sitio.

En consideración de los efectos desmoralizadores y disolventes del estacionamiento, el Consejo se pronunció unánimemente por la ofensiva. La idea de las expediciones parciales fué rechazada, también por unanimidad, en vista de que carecían de objeto.

Reconocida la conveniencia de la ofensiva, Santa María sometió entonces estas tres alternativas:

Expedición sobre Tarapacá, expedición sobre Moquegua, expedición sobre Lima.

La expedición sobre Tarapacá tendría por objeto la ocupación de este departamento, que era el fin principal de la guerra; la de Moquegua, batir el ejército boliviano de Tacna; la de Lima, apoderarse del Callao y destruir sus fortificaciones

(4) La campaña de Moquegua, en concepto del Presidente Pinto, que había sido partidario de ella, ofrecía ahora "inconvenientes políticos considerables para los efectos de un arreglo posterior con Bolivia." Citado en Bulnes, p. 360.

(5) "El único plan que se presentó al Consejo lo llevó Santa María. Era de un comerciante de Iquique que probablemente no distinguía un sable de un cañón, consistente en invadir Tarapacá por Tocopilla, e internarse por el terrible desierto de Quillagua, haciendo el viaje en doce a quince marchas, sin agua, por caminos intransitables. El plan no resistió sino a la primera lectura y... se abandonó." Bulnes, o. c., p. 362.

Santa María declaró que prefería, sobre todas, la expedición a Tarapacá, por ser la más fácil, y porque allí estaba el grueso del ejército peruano, cuya derrota dejaría al Perú, "si no rendido, en condiciones mui desventajosas, que lo obligarían probablemente a buscar la paz, i que produciría quizá un cambio en el Gobierno peruano, lo cual removería dificultades, desde que ese Gobierno no se creería ligado a las declaraciones o compromisos del actual." La posesión de Tarapacá, agregó, haría a Chile dueño de las propiedades fiscales de aquel territorio, y permitiría "aprovechar los guanos i salitres, descargando... a Chile de una considerable parte de los gastos que hace hoi día." La derrota del ejército de Tarapacá, el mejor del Perú, podría, agregó el Ministro, "dar ocasión a Bolivia para acercarse a Chile por medio de un arreglo." No podría ocultársele, agregó, "que, perdida esta oportunidad, tendría que renunciar para siempre al anhelo de tener a Arica como puerto boliviano." Había que decidir, además, el punto de desembarco, sobre lo cual había diversidad de opiniones, por el Sur, para llegar hasta la Noria, o por el Norte, Junín o Pisagua, también para llegar a la Noria para impedir la concentración del ejército peruano, desplegado en un radio de treinta leguas.

La ocupación de Moquegua le parecía que no tenía "base aceptable." "No debemos olvidar que en todas partes va a mirársenos como vándalos. Si el ejército boliviano i el peruano que se le uniere no nos presentasen batalla, tendríamos que embarcarnos antes que marchar al interior i tener ocioso a nuestro ejército en Moquegua, hostilizado i escaso de toda asistencia." Aun derrotado el ejército boliviano, la expedición no habría sido de provecho sustancial. Bolivia no sería por ello vencida y no podría imponérsele la paz porque no habría ocupación de su territorio. "Quedaríamos tal como estamos hoi e imposibilitados para cualquiera inteligencia ulterior, desde que es lógico suponer que el patriotismo boliviano se escitaría con el revés sufrido por su ejército." Con la derrota del ejército peruano, por el contrario, Bolivia se vería obligada a tratar también, o abandonar el territorio peruano. "De la derrota del ejército peruano pueden surjir mil emerjencias,

todas favorables para Chile, mientras de la derrota del ejército boliviano sólo puede influir una disminución de fuerza enemiga."

La expedición a Lima le parecía "más fantástica que útil y positiva." La simple ocupación de Lima sería improvechosa y habría que desocuparla pronto. No habría recursos, ni Gobierno con quien tratar. La misma ocupación del Callao no era importante si no estaban allí los buques peruanos.

II

Sotomayor opinó que sería indispensable destruir los dos ejércitos que tenía el Perú, el de Tarapacá, que era el mejor, y el de Lima, "para que se acepten condiciones de paz ventajosas para Chile." Los acontecimientos probaron después que ni aun así firmaría el Perú la paz chilena. Sotomayor desechó desde luego la expedición a Moquegua. Desechó también la de Lima. Y prefirió la de Tarapacá, que podría convertirse en base de operaciones y centro de recursos y ofrecía las siguientes ventajas: continuidad en el territorio en que se va a expedicionar; destrucción o dispersión del principal poder militar del Perú; recursos fiscales de que se priva al enemigo; facilidad que reportaría un triunfo para entenderse con Bolivia; libertad en que quedaría la escuadra para operar hasta el Callao. Las fuerzas victoriosas quedarían a su vez en libertad para operar sobre el Callao y Lima.

Por las mismas o parecidas razones, el Auditor de Guerra, Alfonso, opinó por la expedición a Tarapacá. En defecto de la de Tarapacá, prefería la expedición de Lima a la de Moquegua, Tacna y Arica. "Expedicionando en estos lugares se buscaría al ejército boliviano, con el cual quizás convenga no cruzar las armas desde luego." "Nuestro principal enemigo es el Perú y contra él deben dirijirse nuestros primeros golpes."

Para Vergara no había sino dos campañas que considerar, la de Lima y la de Tarapacá; la primera para capturar los elementos de guerra del Perú; la segunda, "para tomar posesión del territorio contiguo al que hemos ocupado de Bolivia, donde se encuentran los más valiosos bienes fiscales del Perú."

Vergara prefería la segunda. Consideraba la intervención, después de la ocupación de Lima, "de alguno de los países americanos que miran con inquietud y poco favor esta guerra, o de alguna de las naciones europeas cuyo comercio se siente más lastimado con su prolongación." En este caso "nos encontraríamos mui embarazados para rechazar lisa i llanamente una mediación cuyos primeros efectos pudieran ser una paralización de nuestros progresos militares, i cuyo resultado bien pudiera ser una aproximación a la paz, sin tener en nuestra mano ninguna prenda positiva que nos garantizara el pago de la indemnización debida a nuestros sacrificios i gastos i que nos permitiera, con el aniquilamiento del enemigo, afianzar por largo tiempo nuestra preponderancia en el Pacífico." Con esto el Secretario General del Ejército presentaba un punto de vista nuevo en la consideración de las tres distintas regiones del Perú señaladas a la invasión. Chile "tendría en su mano para tratar de la paz una prenda valiosa que nadie podría obligarla a devolver . . ."

Vergara examinaba y resolvía el problema del agua, que era problema inherente a la expedición de Tarapacá. "Así, por lo que hace a la topografía i recursos en agua del territorio de Tarapacá, podemos contar con que nuestro ejército no hallará obstáculos insuperables si obra con energía i rapidez."

El único partidario de la expedición a Moquegua fué el General Arteaga, jefe del ejército. No veía en ella sino un inconveniente: el "de poner entre chilenos i bolivianos el odio de la sangre vertida." Su ventaja era la posesión del puerto fortificado de Arica, refugio de la escuadra peruana; y unida al bloqueo de Pisagua privaría de recursos al ejército del Sur y lo obligaría a expedicionar y combatir en posiciones escogidas por el ejército chileno. La expedición al Callao era en su concepto fácil y no requería grandes recursos; pero había oído decir al Jefe de la escuadra "que aproximarse al Callao tiene el peligro de que puede ser atacado el convoi por los monitores i ser entonces inferior a nuestra escuadra." (6)

(6) Véase en Ahumada Moreno, V. 3, p. 80 y sig. el acta de la Junta de Guerra en Antofagasta el 28 de junio, 1879.

En los primeros días de julio el Gabinete discutió en Santiago las conclusiones de la Junta de Antofagasta, y la decisión fué la misma, la expedición a Tarapacá, con una sola excepción, sin embargo, como en la Junta, la del Primer Ministro, el señor Varas, que creía, como Arteaga, en la expedición a Moquegua y en la de Lima.

El 20 de agosto se organizó el tercer Ministerio de la Guerra, con Santa María como Primer Ministro y Sotomayor como Ministro de la Guerra. Arteaga había renunciado poco antes y había sido reemplazado por el General Escala, Jefe de la infantería. La opinión de la invasión por Tarapacá triunfaba así en su representación en el Gabinete y en el Ejército; pero no por esto hacía más camino en su ejecución que en los meses corridos hasta entonces desde la declaración de guerra. La invasión tardaría todavía. La captura del **Rimac**, que acababa de ocurrir y había sido causa de la caída del Ministerio Varas, contribuiría decisivamente a su retardo. El bloqueo de Iquique había sido levantado al comenzar agosto, pero los buques habían salido de aquel estancamiento inservibles y había que restaurarlos. El reinado del **Huascar** estaba en su apogeo y su terror después de la captura del **Rimac** era mayor que nunca. En este momento el problema de la invasión era más obscuro que en todo tiempo hasta entonces. El Gobierno estaba ahora decidido a posponer la invasión hasta que el **Huascar**, que era el solo buque peruano temible, hubiera sido eliminado del mar. (7) Pero esto prolongaba la campaña y los recursos fiscales para sostenerla se agotaban. La presión económica no permitía al Gobierno ni esperar ni elegir. Era preciso batir cuanto antes al **Huascar**, obstáculo único para la invasión, pues no había ya cómo financiar la guerra; o invadir a todo trance, a pesar del **Huascar**, para apoderarse de las riquezas de Tarapacá y solucionar la crisis económica. Una de las dos cosas había que hacer sin demora, si Chile no había de

(7) "... Yo estoy porque antes que todo barramos el mar..." escribía el 30 de agosto el Ministro de Justicia, Gandarillas, encargado del Ministerio de Guerra, en la ausencia de Sotomayor, que en realidad era Ministro de Guerra en campaña. Véase Bulnes, **o. c.**, p. 450.

declarase en bancarrota y abandonar la guerra por falta de recursos. (8)

Pero en el Gabinete persistía la perplejidad. El Presidente Pinto preguntaba, ya lista la escuadra, en septiembre, "¿Qué haremos?" Algunos en el Gobierno pensaban que debía invadirse, no obstante el **Huascar**; otros, que no debía emprenderse ninguna operación terrestre mientras el **Huascar** estuviera en el mar. En realidad, escribía Pinto, "la subsistencia del **Huascar** será un gran estorbo para nuestras operaciones." Había, pues, que salir del **Huascar**, pero ¿cómo? Este había sido el problema durante todo el tiempo transcurrido desde la declaración de guerra. "No es seguro que podamos apresar y hundir al **Huascar**", escribía Pinto, e inquiría con ansiedad: "si esto no sucediese, ¿qué haríamos?" En todo caso creía que debía procederse "a ocupar algún puerto del departamento de Tarapacá."

Había, como hemos dicho, otros elementos de conflicto en la situación, las consecuencias para el ejército del estancamiento en Antofagasta, que eran las misma del estancamiento de la escuadra en Iquique; y la posibilidad de una revolución por la prolongada indecisión de las cosas. "Si quedásemos en la inacción", escribía Santa María, "espiando la ocasión favorable de atacar a las naves peruanas, que no se nos presentaría, no sólo desconcertábamos y perdíamos el ejército, sino que correríamos el riesgo seguro de que fuere diezmado por las enfermedades, que sería la más triste de las derrotas... la opinión en este país no toleraría una situación semejante... ella sola bastaría para traer conflictos de tal manera serios que

(8) "... tenemos ya autorizados doce millones de pesos de emisión fiscal. La circulación del mercado no puede demandar para su servicio una suma mucho mayor que esa cantidad. Cuando lleguemos al agotamiento de los últimos seis millones será necesario recurrir a otros medios diversos de los que hemos empleado hasta aquí... que por supuesto serán infinitamente más dolorosos para el país." "De aquí la necesidad de dar el más vigoroso impulso a las operaciones de la guerra. A mi juicio es indispensable preparar con la mayor rapidez todos los elementos de movilización del ejército para obrar por tierra inmediatamente, sea que la marina obtenga los resultados que todos esperamos, sea que no los obtenga..." "... el país no cuenta con recursos para sostener una guerra prolongada." "... si no llegamos pronto al fin, no tendremos oro, que ya emigró, ni plata, que ya se ha puesto en camino, ni papel, que está para agotarse." Matte, Ministro de Hacienda, a Sotomayor, septiembre 9 y 26. Véase Bulnes, o. c., p. 451.

podrían poner en peligro la existencia misma del Gobierno." (9) Y opinaba que si los buques peruanos no podían ser hallados donde se les buscaba, o batidos con ventaja, la escuadra chilena debería en el acto proteger la marcha del ejército.

Había además, como hemos visto, la sombra de la intervención extranjera, y la sombra de la querella de límites con la Argentina.

De esta situación nació, como hemos visto, el plan de la expedición de la escuadra a Arica, donde se suponía la escuadra peruana, para atacarla allí. Esta expedición se acordaba con la idea del Ministro Gandarillas, que creía "indispensables" expediciones de esta clase "antes de cualquier expedición terrestre." A su juicio era necesario destruir o debilitar la escuadra peruana, "de manera que podamos efectuar desembarcos sin peligro de que nos echen a pique el ejército o que le corten los recursos." (10)

Pero la escuadra peruana podía no estar en Arica sino en el Callao, lo que haría la operación más larga, más lenta, más difícil. En este caso, ¿se esperaría el resultado de la expedición para decidir la invasión? Grave problema, que el Gobierno de Santiago no se atrevió a resolver por sí mismo y siguiendo su sistema de toda la campaña, lo consultó a Antofagasta. Un Consejo de Guerra reunido allí por instrucciones del Presidente, resolvió por mayoría "que no había grave riesgo para que el ejército expedicionara, aunque no se hayan destruido los buques enemigos, siempre que sea convoyado por toda la escuadra."

El Gobierno en Santiago, aunque conforme con la opinión del Consejo de Guerra, nada puso por obra, sin embargo, y aplazó la movilización del ejército hasta conocer los resultados de la expedición a Arica de la escuadra. Ya hemos visto cuáles fueron estos resultados, completamente negativos. Ni el **Huascar** ni la **Unión** estaban en Arica. Navegaban hacia el

(9) Santa María a Sotomayor, septiembre 26. Véase Bulnes, o. c., p. 452-53.
(10) Ibid., p. 455.

Sur, en una expedición, a su vez, a los puertos chilenos, en la cual se cruzaron, como hemos visto, con los buques chilenos que navegaban al Norte hacia Arica, como en mayo se habían cruzado en las mismas direcciones, cuando Williams ejecutaba su desgraciado plan de atacar al Callao, y el Presidente Prado se dirigía a Arica.

Lo demás lo hemos visto, el regreso de los buques peruanos al Norte, la emboscada y la batalla de Angamos, tumba del **Huascar**, y punto de partida de la invasión, al cabo.

El camino de Tarapacá quedó libre a los ejércitos invasores el 8 de octubre. El 28 de octubre, el convoy de la conquista, los transportes y los buques navales, zarpó para la región codiciada, Tarapacá, al fin definitivamente elegida para la invasión.

Las razones de esta elección, en definitiva, fueron, en primer lugar, la realización del objeto de la guerra, que era la conquista de Tarapacá, codiciada por sus riquezas y por la continuidad de su territorio con los territorios igualmente codiciados y ya conquistados de Bolivia en el litoral; en segundo lugar, la inaplazable necesidad de recursos para sostener la guerra, que sólo las riquezas de Tarapacá podían proporcionar: luego, el temor a la intervención extranjera y la conveniencia de que, si llegaba a efectuarse, Chile tuviera en sus manos la presa por cuya posesión había ido a la guerra. "No podríamos pedir, ni se nos concedería, la posesión de un territorio que no habíamos ocupado", escribía a Sotomayor el Gobierno de Santiago, en una nota fechada tres días después de Angamos y firmada por todo el Gabinete. (11)

Los transportes del convoy conducían la expedición conquistadora. Eran unos diez mil hombres. La acompañaban el **Cochrane**, la **Magallanes**, la **O'Higgins** y la **Covadonga**. Su rumbo era Pisagua, punto de la costa peruana, señalado, después de mucho estudio, de muchas vacilaciones y discusiones, para el desembarco de la expedición y el comienzo de la invasión.

(11) Ibid., p. 513.

INDICE

	Páginas
Prólogo	11
Epígrafe	15
Introducción	17
Origen de la Cuestión de Límites	17
La Disputa de Límites	20
Las Alianzas de 1865-66	25
El Tratado de 1866	29
Esfuerzos de Bolivia para la Revisión del Tratado de 1866. La Misión Bustillo	37
El Protocolo Lindsay-Corral	44
El Tratado de 1874	47
Bolivia y el Perú.—El Tratado Secreto	53
El Perú y el Tratado de 1874	61
La Triple Alianza	66
Causas Incidentales de la Guerra.—La Disputa Diplomática de 1878 entre Bolivia y Chile	77
La Mediación del Perú y las Declaraciones de Guerra por Chile	90
La Guerra Naval.—El Milagro de la Guerra	105
Las Fuerzas Navales de los dos Países en Guerra	112
El Bloqueo de Iquique	120
La Guerra Bárbara	128
Las Primeras Naves del Perú en el Mar	135
La Dirección de la Guerra en los dos Países Beligerantes	141
Planes y Proyectos de Bloqueo del Callao e Invasión de Tarapacá	149
El Plan de Ataque al Callao	159
La Escuadra Peruana en el Mar	171
El Primer Combate Naval	180
La Fuga de la **Covadonga**	195
El Plan Frustrado del General Prado	212
El **Huascar** en Antofagasta	216
La Segunda Persecución del **Huascar**	225
El Segundo Combate de Iquique	228
La **Pilcomayo**	232
El Bombardeo de Iquique	235
La Captura del **Rimac**	241

Páginas

Nuevas Operaciones de los Buques Peruanos en el Sur 250
Los Armamentos y la Neutralidad del Istmo de Panamá 258
La Suspensión del Bloqueo de Iquique 299
El **Huascar** 310
El **Blanco Encalada** y el **Cochrane** 317
El Segundo Combate de Antofagasta 325
El **Blanco** Buscando al **Huascar** 333
El Verdadero Objeto de la Excursión del **Huascar** a Antofagasta a Fines de Agosto.—Grau Contraalmirante.—Williams Rebolledo en Chile 336
Expedición de la Escuadra Chilena a Arica 340
La Batalla de Angamos 347
La Corbeta **Unión** 376
Los Restos de Grau y los Restos del **Huascar** 384
La Invasión 402

EL COMBATE DE ANGAMOS

Reproducción del óleo del marino Italiano Roncagli (Museo Naval)