TRADICIONES · NAVALES · PERUANAS

JOSE VALDIZAN GAMIO
CAPITAN DE NAVIO



9359
: 5



EL AUTOR

JOSE VALDIZAN GAMIO:

Capitán de Navío de la Armada Peruana, egresó de la Escuela Naval del Perú en 1941, habiendo comandado hasta la fecha la Flotilla Anti-Submarina y 8 buques de la Armada, contándose entre ellos 3 submarinos. Ha participado en 3 operaciones internacionales "Unitas", tocándole comandar el Grupo Peruano en la "Unitas VIII", en la que tomaron parte fuerzas de nuestro país, Chilenas y Norteamericanas.

Es calificado en el Arma Submarina y en Buceo a Gran Profundidad (más de 300 pies). Ha seguido los estudios y prácticas correspondientes, tanto en el Perú como en los Estados Unidos de Norteamérica.

Es Académico de Número del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú. Como deportista, fue campeón olímpico de tiro con fusil entre cadetes del Ejército, Marina, Aviación y Policía (1940); siendo ya oficial ha mantenido durante 8 años el record nacional del torneo "Juan Gildemeister", así como obtenido el Subcampeonato Mundial Militar de Tiro con fusil de guerra en 3 posiciones logrado en Río de Janeiro, 1961, competencia en la cual quedó a 3 puntos del recordman mundial de fusil (arma libre), el norteamericano Gary Anderson. Es autor de numerosos trabajos de índole profesional, histórica y otras, publicados tanto en el Perú como en el extranjero. Durante los últimos años ha escrito y editado 2 volúmenes intitulados "Tradiciones Navales Peruanas", así como uno bajo el rubro marinero de "Pañol de Anécdotas".

6850
T. II
Nº Reg. 121
Holande

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

A Nuestra Gloriosa Marina de Guerra, Cuna de Tradición para el Perú y Símbolo de Heroísmo ejemplar a través de su Historia.

TRADIC-NAV: 32005

Propiedad intelectual registrada.
Prohibida la reproducción total o parcial.

Sólo son auténticos los ejemplares que llevan la firma del autor.



TRADICIONES NAVALES PERUANAS

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

TRABAJO HISTORICO-LITERARIO EN EL QUE SE DESCRIBEN -EN BASE A UNA ANTOLOGIA ESTRICTAMENTE SUBJETIVA-, DIVERSOS EPISODIOS NAVALES RELACIONADOS, EN SU MAYORIA, CON HECHOS HISTORICOS DE NUESTRA MARINA DE GUERRA, RELATOS, TODOS ELLOS, EXTRACTADOS DE FUENTES HEURISTICAS INEDITAS O POCO CONOCIDAS.

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. Pe.868.089358/V1B
Nro. Inv.: 6850 T-II g
Fecha: 11a 1960

Primer Sello Republicano
del Ministerio de Guerra y Marina
— 1821 —

JOSE VALDIZAN GAMIO
CAPITAN DE NAVIO A.P.

MINISTERIO DE MARINA
COMANDANCIA GENERAL DE LA MARINA

Lima, 10 marzo 1969

V.100-352

Del: Comandante General de la Marina

Al: Capitán de Navío JOSE VALDIZAN GAMIO

Asunto: Aprobando publicación "TRADICIONES NAVALES PERUANAS", TOMO II.

Ref.: a) Resolución Ministerial No.RM.0474-69-MA/CG - 10 marzo 1969

1.-Para su conocimiento y fines consiguientes, transcribo a Ud. la Resolución Ministerial de la referencia, cuyo tenor es el siguiente:

"RESOLUCION MINISTERIAL No.RM.0474-69-MA/CG.--Lima, 10 marzo 1969.--Vista la obra intitulada "TRADICIONES NAVALES PERUANAS", TOMO II, presentada por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio;--Teniendo en consideración la calidad histórica y literaria del trabajo realizado, así como la conveniencia para ser divulgados estos tradicionales acontecimientos navales dentro y fuera del medio naval, por ser episodios que reflejan la historia de la Marina de Guerra del Perú -algunos de éllos desconocidos o inéditos-, todo lo cual redunda en indiscutible prestigio de la Institución;--Estando a lo recomendado por el Comandante General de la Marina;--SE RESUELVE:--1o.-Apruébase la publicación de la obra intitulada "TRADICIONES NAVALES PERUANAS", TOMO II, presentada por el Capitán de Navío A.P. José Valdizán Gamio.-2o.-Se autoriza al autor disponer la impresión de dicha obra y difundirla, bajo venta, dentro y fuera del Medio Naval.--Regístrese y comuníquese como Documento Oficial Público (D.O.P.).--(Fdo.) ALFONSO NAVARRO ROMERO".

Dios guarde a Ud.
El Vice-Almirante
ALFONSO NAVARRO ROMERO
O-M-47020228-0

Copia: Jefe E.M.G.M.
Sec.Sr.Ministro
Jefe Serv.Comu.Nav.
Archivo.

13 MAR 1969

CIRO ALEGRIA.

PALABRAS LIMINARES

(Relativas al tomo inicial de esta obra)

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

La tradición, género literario de prosapia nacional, que fuera creado por el viejo maestro Ricardo Palma, ha tenido en los últimos tiempos un feliz rebrote. Me refiero a la aparición del volumen titulado **Tradiciones Navales Peruanas,** *cuyo autor es el Capitán de Navío José Valdizán Gamio.*

Un libro rico y ameno

Bien impreso, en papel fino, luciendo numerosas ilustraciones y portada que reproduce uno de esos mapas antiguos que nos sumergen de inmediato en un ambiente medio legendario, el libro del distinguido jefe de la Marina de Guerra comienza a ganarnos desde su presentación. Porque, valgan verdades, las ediciones nacionales son con mucha frecuencia calamitosas y sucede que, aun guardando prosa de valor, predisponen al lector en contra debido a su falta de apropiadas condiciones gráficas.

El contenido no le va a la zaga. Descontando el prólogo, la introducción y la bibliografía, las tradiciones son 44, número que ha tenido que ver con el autor en diferentes circunstancias de su vida y sobre el cual hace graciosas consideraciones. Leemos las páginas de Valdizán Gamio con mantenido interés, no obstante que llegan a trescientas sesenta y tantas. Su estilo es llano, claro, correcto, animado de súbitas salidas y expresiones propias del espíritu criollo. En ocasiones, cuando conviene al tema, es dramáticamente grave. Pero más allá de las consideraciones de estilo, el libro se impone por la enorme riqueza de su material y por la variedad del mismo.

Nos enteramos así de la legendaria posibilidad de que los navíos del rey Salomón se aprovisionaran de los finos materiales requeridos para la construcción del Templo, en los ríos de la Hoya del Amazonas. Esta tradición se basa en proposiciones y deducciones de difícil comprobación, pero engarza la belleza de un pasado milenario en la opulenta realidad americana.

Observemos de paso que, poniendo a Palma de arquetipo del género, Valdizán resulta, como tradicionista, más historiador. Don Ricardo se aprovecha de la historia para derrochar fantasía. Su discípulo marino, excepción hecha de la tradición sobre las naves del rey Salomón, hace de la historia el principal objeto de su trabajo. No podía ser de otro modo, tampoco. Los personajes de que trata Valdizán Gamio son, en su mayoría, próceres y héroes cuyas figuras exigen versiones sobrias.

La isla desconocida

Como veníamos diciendo, el libro presenta temas múltiples. La isla de San Lorenzo se llamaba "Shina" y guarda desde tumbas precolombinas hasta unas de macacos, esclavos, pasando por las de los españoles caídos el "2 de Mayo". ¡Vaya cuantos, vaya historias! Leamos nomás como el colérico virrey Núñez de Vela fue llevado preso a San Lorenzo, en un caballito de totora y "arrastrando los pies por el agua, con mil sobresaltos que las olas del mar de poco en poco le daban, lo cual se veía en el semblante de su rostro". En Shina acamparon fieros piratas. La isla es una revelación.

Gran tensión dramática, dentro de una considerable cantidad de datos nuevos, alcanzan las páginas dedicadas al mártir Olaya. Las referentes a la presencia de la Marina de Guerra del Perú en nuestros ríos amazónicos, nos hacen ver, entre muchos aspectos pintorescos, la importancia de su tarea de exploración y conquista. La magna figura de Castilla surge al fondo.

Como jugando con la pluma, el autor nos entera de un perro llamado **Cholo** *que acompañaba a su dueño en la fragata* **Independencia** *y se portó como un héroe después del naufragio, salvando a muchos bajo la ensañada metralla enemiga. Una solicitud que hace gracia, con la posible reacción del Vice-Almirante Saldías, es glosada en* **Una petición sui-géneris.**

Comentar cuanto contienen las **Tradiciones Navales Peruanas,** *rebasaría el espacio de esta crónica. Honda meditación deben merecernos los conceptos vertidos en* **Un discurso de bemoles.** *Y hay una épica que brota de la narración misma en las páginas dedicadas al "2 de Mayo". Nunca he leído un estudio más ilustrativo en su brevedad. Con iguales contornos de epopeya aparecen las acciones de Grau y los héroes marinos del 79. No quiero dejar de mencionar tampoco la patética historia del inventor Ricardo Blume Othon, que adquiere caracteres novelescos.*

Tradiciones Navales Peruanas, *ofrece el más interesante conjunto de historias relacionadas con la vida marinera del Perú. Ojalá que el Capitán de Navío José Valdizán Gamio persista y nos brinde los nuevos descubrimientos que está empeñado en hacer, con acertado rumbo y a velas desplegadas, en el ancho mar de las tradiciones navales, tan rico en curiosidades entretenidas y en luminosos hechos de gloria.*

Se lo agradecerá el Perú. (1)

---

(1).—Diario "Expreso", Lima, 8 enero de 1968.



CALLAO

EL

Concejo Provincial del Callao

Ha acordado otorgar el presente

Diploma

Al

Sr. Capitán de Navío José Valdizán Gamio

por sus obras al servicio de nuestra Marina de Guerra y de las Tradiciones Navales del Perú.

Callao, 25 de Julio de 1969

Presidente de la Comisión

Secretario

ALCALDE

INTRODUCCION

"La Historia es el testigo de los tiempos, la luz de la verdad, la vida de la memoria, la maestra de la vida y la mensajera de la antigüedad".— Cicerón: **DE ORATORE**, *Lib. 2, Cap. 9.*

Escasos días antes de su muerte, Ciro Alegría, —el genial e ilustre escritor peruano— me arrojó el guante de su inmerecida simpatía, como invitándome y desafiándome a la vez, para que, según expresión textual del proemio que me he permitido consignar como *"Palabras Liminares"* al comenzar este libro, el autor "persista y nos brinde los nuevos descubrimientos que está empeñado en hacer, con acertado rumbo y a velas desplegadas, en el ancho mar de las tradiciones navales, tan rico en curiosidades entretenidas y en luminosos hechos de gloria . . .".

Aquel deseo terminaba con una frase asaz comprometedora para mí y para todo el que sienta culebrear la emoción de la patria en sus venas: "Se lo agradecerá el Perú", decía.

Encargo y responsabilidad, a la par, llegáronme sintetizados en este mensaje de un hombre que ignoraba cuan cerca de él blandía su guadaña la Parca. Como un caballero de palestra medioeval, sintiéndome obligado por la confianza que depositaba en mí —pese a no estar tan seguro de que mi modesta labor pudiera ser objeto de reconocimiento del país que me vio nacer—, he cogido emotivamente tan preciado guante y realizado mi segundo volumen de *"Tradiciones Navales Peruanas"*, pensando que al hacerlo no solamente no le defraudo, sino que, también, deshojo sobre su tumba la siempreviva de mi agradecimiento más sincero a la memoria del autor de *"El Mundo es Ancho y Ajeno"*, obra que fuera de adquirir renombre universal, llenó de orgullo a nuestra patria común porque fue un peruano el que la escribió.

El mar también es ancho y muchas veces ajeno al conocimiento de la mayoría. Si bien se le ha llamado un intrincado poliedro que atrae por donde se le mire, más valdría compararlo con una gema —zafiro o esmeralda, afines en coloración— cuyas iridiscentes facetas reflejan, según sea el ángulo desde el que se las observa, millones de historias o relatos, harto conocidos los unos y bastante ignorados los más, que le dan una fisonomía propia e inconfundible ya en el campo del romanticismo, de la ciencia, de la novela o la historia.

Pero cuando quien como yo —embargado por la manía de escribir tradiciones—, se introduce a través de los vericuetos históricos y pasa muchas horas en vela tratando de encontrar temas que, a juicio de los entendidos, no han merecido perdurar en la memoria de los hombres, se topa con aconteceres episódicos de indudable sabor añejo y fascinante, mientras estornuda entre rancios papeles, documentos antiguos (muchos de ellos inéditos), pleitos, juicios, sentencias y ¡sabe Dios cuántas curiosidades más!, resulta que se siente obligado a no dejarlos dormir eternamente el sueño de los justos ni a permanecer en el tintero, precisamente porque constituyen pedacitos de historia que poco se conocen si es que no se ignoran por completo.

Hé ahí el meollo de la tradición: relatos cortos, independientes el uno del otro, ordenados siguiendo una cronología espaciada que se remonta, en veces, hasta el mito o la leyenda —siempre que el mar, los marinos, los ríos o las naves tengan que ver con ellos— para pasar luego a la historia e irla examinando paulatinamente, sobre la base inobjetable de fuentes documentales, monumentales u orales, fehacientemente verificadas y fácilmente comprobables.

Y dentro de su esencia misma mi propio modo de contarlos: travieso en ocasiones, "criollo" en otras, serio y alturado cuando el asunto principal así lo exige —porque no puede compararse a un bucanero con un héroe, pese a que ambos fueron hombres de mar—, de manera de permitirme bromas con el uno y expresar mi veneración por el estoicismo del otro, pero siempre ceñido a la verdad más absoluta y respetando las fuentes heurísticas de que me sirvo en cada caso particular.

A través del presente libro se relatan historias de mar que pertenecen a diferentes épocas. El potaje está sazonado con diversos ingredientes, y, todos ellos, le dan sin duda distinto sa-

bor al guiso que estamos tan acostumbrados a paladear: el mito, el arte ancestral de la momificación tan conocido en el antiguo Perú, el contrabando marítimo de nuestros preciadísimos tesoros arqueológicos, el folklore sobre temas náuticos, Santa Rosa de Lima, como precursora de nuestra sin par "marinera", sal y pimienta sobre sucedidos curiosos de la "Armada del Mar del Sud", corsarios, filibusteros, inventores navales, marinos en desgracia y venerables héroes de mar, picardías habidas a bordo, hechos casi anecdóticos, improvisación repentina acerca de temas patrióticos y .., ¡hasta damas que se desempeñaron cumplidamente como capitanas de barco! desfilan por estas páginas entremezclando el aliño de los jugosos sucesos que protagonizaron con relatos sobre tesoros hundidos, estudios históricos sobre los grandes hechos navales de nuestra historia, con tragedias de periodistas que actuaron en el mar como corresponsales de guerra, con el pasaje de Alexander Selkirk ("Robinson Crusoe") por Lima, y en fin, para abreviar esta luenga relación y no irme por las ramas, ¡incluso con las aventuras de una hembra gatuna y peruana que viajó hasta Polinesia en balsa!

De que el conjunto es variado, ni sombra de duda cabe. En el fondo —y no obstante que el aderezo es múltiple— surgen siempre las señeras figuras del Gran Almirante Grau, de Ferré, Villavicencio, Carbajal, Aguirre, Palacios, Rodríguez, Gárezon y tantos otros ilustres marinos, que dieron gloria y lustre imperecederos a la tradición naval del Perú.

Desde que saliera a la luz mi primer volumen sobre el citado tema hasta la fecha, tres años de paciente y tesonera labor han transcurrido, y, como dicen que el tiempo es relativo, mi vehemencia casi los ha hecho parecer siglos.

Una modificación substancial con respecto del primer tomo se ha introducido en el presente: un "Apéndice" inédito y encontrado en viejos archivos, que creo —modestia aparte— resulta desconocido y no ha sido tratado jamás por historiador peruano alguno, el mismo que bajo el título de "Documentos" he añadido al final del volumen.

Tres de éstos, ¿un número cabalístico?, integran tal aporte documental para quienes se dedican a escribir Historia en el futuro: el primero "Annual Report for the Year 1879" —traducido del inglés— constituye un informe técnico completo so-

bre las averías sufridas por el monitor *Huáscar* en Angamos, elaborado a los cuatro días del combate por un selecto grupo de oficiales de marina norteamericanos por orden de su jefe, el contralmirante U.S.N. Rodgers, Comandante de la Fuerza Naval Norteamericana de Estación en el Pacífico.

El segundo, "Petipie del Vapor a Torreón *Huáscar*", ha constituído indudablemente un hallazgo desde que su existencia era desconocida. Se trata de un libro de notas manuscrito por el Oficial de Detall, D. Manuel Villavicencio, y lleva el visto bueno del entonces Capitán de Navío Graduado D. Miguel Grau, comandante de la nave. En dicho volumen, escrupulosamente y consignados al detalle, se hallan todos los datos numéricos que se necesitarían para la réplica de un nuevo *Huáscar* —igual en forma absoluta al que había en el Perú en 1868, desde el que conserva Chile ha variado en algunos aspectos: mástil, cañones, etc.—, encontrándose actualmente tan preciado documento guardado en la caja de fierro del Museo Nacional de Historia, situado en Pueblo Libre, Provincia de Lima.

El tercer documento —que también se conserva en el citado museo—, es el parte oficial del combate naval de "Punta Gruesa", elevado por el comandante de la fragata *Independencia,* D. Juan Guillermo More al Comandante General de la Marina con fecha 22 de mayo de 1879, esto es decir, al día siguiente de la acción aquélla de tan trágica recordación. El autor ha tenido en sus manos dicho informe original así como el "Petipie del Vapor a Torreón *Huáscar*", habiéndole sido permitido sacar copias fotográficas de ambos gracias a la gentil colaboración del actual Director, Dr. Carlos Araníbar (1969).

Dada esta breve pero necesaria explicación sobre la motivación y contenido del presente libro, sólo me restaría añadir que, contrastando con el primer libro de "*Tradiciones Navales Peruanas*" que apareciera allá por el año de 1966, en este segundo volumen se ha dado bastante énfasis a episodios inherentes a la Marina Colonial, como precursora de la Republicana que naciera junto con la independencia de la patria del tutelaje español.

Finalmente, quiero agradecer desde estas líneas a todos aquellos quienes directa o indirectamente me han prestado su desinteresada colaboración, pidiéndoles excusas por no citar sus nombres en pro de la brevedad.. debido a que la lista resultaría

sumamente larga de personificar a cual. Pero, como el gusanillo de la conciencia sigue royéndome y haciendo que sienta remordimiento, me atrevo a erigir, arbitrariamente pero con toda justicia, a tres representantes de tan luenga nómina que son, en verdad, quienes más me han animado y ayudado a proseguir en esta mi modesta labor de tradicionista naval: me refiero a los señores, Contralmirante A.P. (R), D. Tomás M. Pizarro, Capitán de Navío A.P. (R)., D. Leonidas Rivadeneira Beleván y Coronel E.P. (R), Néstor Gambeta Bonatti (Q.E.P.D.).

A ellos —con la personería que les concedan los demás y que tácitamente apruebo—, ¡mi más fervientes gracias!

EL MITO DE LAS DOS ISLAS HUMANAS

(Probable: Epoca Pre-Cerámica, 8000 - 2000 A. C.)

Nuestro Perú, tierra de ancestro antiquísimo y original, guarda también hermosos mitos que se relacionan con el mar.

Uno de ellos es el que te traigo ahora, lector amigo, y que para resumir te contaré que es el de Cavillaca, bellísima princesa yunga a quien le diera por introducirse en el océano en época que no fue precisamente la de nuestras abuelas, para perpetuar su figura y la de su hijo —el engendro querido y odiado de Kon Iraya— en la forma de dos islas situadas frente a las costas de Pachacamac. Asegura la leyenda que ambas son las mismísimas siluetas de aquella madre y su infante, algo deformadas y agigantadas por el polvo de los siglos se entiende, que hace más de "cuchucientos" años escogieron el mar como sepultura.

Y que conste que este vocablito "cuchucientos" es un peruanismo que jamás incorporará al léxico castellano la Academia de la Lengua, no solamente por su cursilería sino porque únicamente significa algo para quienes hemos nacido en esta tierra de incas, virreyes y tapadas. Versátil, es, a no dudarlo, desde que hace alamares con el tiempo, expresando —para los peruanos, se comprende— años o siglos según nos venga en gana, para darnos la incursión hacia el pasado cuando la necesitamos, sin temor a errar dentro de la cronología que entre manos tenemos en siglitos de más o de menos, y dejándonos bien parados ante quienes juzgan lo que decimos o escribimos.

Críticas podrán venir ¡qué caray!, pero al fin y al cabo nuestra lengua no está muerta sino vivita y coleando. Natural resulta que el pueblo, de vez en cuando, se permita algunas innovaciones de su magín para "limpiar, fijar y dar esplendor", al idioma castellano donde hay mucho que arreglar.

Si no me crees, ¿qué tal si repasamos juntos los siguientes versos?. Por descontado que no son míos:

Me quieren decir ¿por qué,
en tamaño y en esencia,
hay esa gran diferencia
entre un "buque" y un "buqué"?

¿Por el acento. . ., pues yo,
por esa insignificancia
no concibo la distancia
de "presidio" a "presidió"
ni de "tomas" a "Tomás"
ni de "topo" a quien "topó";
mas dejémos el acento
—que convierte, como véis—
las "íngles". . . en un "inglés"
¡y vamos con otro cuento!

Lo cierto es que en los tiempos actuales, cuando uno recorre la carretera panamericana y bordea la sinuosa línea de nuestra costa, al Sur de Lima, se da de manos a boca con un par de siluetas casi humanas que emergen en medio del mar: las de dos islas conspícuas, maternal la una y pequeña, casi infantil y la otra, que fueron para los yungas y son en la mente de sus descendientes hogaño, las personificaciones de la princesa Cavillaca y el hijo que —usando artes maléficas— engendró en su vientre el diabólico Kon Iraya.

Lógico resulta, ahora, que a través de mi relato surja el mito. Te lo referiré, lector amigo:

Erase que se era. . ., un florido valle y un hermoso río, que bajando desde las estribaciones cordilleranas iba a morir, en su majestuosa pero audaz pequeñez, irrumpiendo entre las imponentes aguas del Pacífico y adentrándose en ellas un tanto, como queriendo imponerse al mar e introducir en sus ondas aquella saeta de color chocolate que de las sierras venía, para apaciguar su soberbia, como el negro que abofetea al blanco en un arranque de ira.

En los mismos bastiones de la cordillera vivía, hermosísima y rozagante, la princesa Cavillaca. Su belleza era tal que el mismo Sol, haciendo un alto dentro de las leyes cósmicas, detenía un tanto su ocaso para contemplarla, de cuando en vez, demorando el ocultamiento de su hongo fúlgido en los confines del océano, y así solazarse admirando aquel palmito de virgen tostado por la sutileza maestra de sus rayos.

Pese a las continuadas ofertas matrimoniales de los nobles yungas, la princesa aquélla continuaba soltera. Todos la creían destinada a desposarse con un dios; poco, escasísimo valor tenían el romanticismo o el erotismo humanos, si la dueña de tan hermosos atributos más parecía bajada del cielo que nacida en esta tierra cuyos productos, irremediablemente, vuelven y volverán al polvo mismo del que salieron.

Kon Iraya, mitad dios mitad demonio, habitando en tierras cercanas un día vio a la princesa Cavillaca y quedóse prendado de su hermosura. Asediándola continuamente, sólo logró incentivar su pasión a través de dos estímulos que todas las hembras del mundo —sabiéndolo o nó—, usan con voluntad o sin quererlo en contra del sexo fuerte, para esclavizarlo y hacerlo postrar de hinojos por más barbas que se gaste: el desprecio y la belleza.

De ambas usó Cavillaca en Pachacamac, huyendo turgente y provocativa cuando Kon Iraya pretendía acercársele.

Pero el galán aquél tenía también poderes maléficos —puesto que se contaba de él que, en cuanto pisaba la tierra, ésta se tornaba rojiza y con cierto olorcillo a azufre que hacía pensar en su parentesco cercano con Lucifer—, circunstancia que dio pábulo a que, no confiando en sus dotes donjuanescas, decidiese emplear recursos prohibidos por las leyes yungas, para hacer que se rindiera la plaza antes de que otorgase permiso el sumo sacerdote de la localidad.

Si a esto se añade que un príncipe de Limatambo, Turo por más detalles, noble, rico y apuesto como el que más, acababa de solicitar la mano de la bella obteniendo el beneplácito paternal y el permiso correspondiente para desposarla, ya supondrás, lector amigo, que Kon Iraya no las tenía todas consigo y estaba más celoso que amante leyendo anónimos.

No le quedaba otro recurso que el de recurrir a la magia y como lo pensó lo hizo. Cierta tarde que el novio estaba ausente —puesto que tenía la misma costumbre norteamericana de hoy, y pasaba solamente los weekends en Pachacamac—, para tornar a Limatambo durante el resto de las semanas, con el fin de controlar los asuntos del gobierno y ejercer debidamente su papel de príncipe regente, Kon Iraya se convirtió en pájaro por arte de birlibirloque, posándose sobre un lúcumo cercano al sitio en que Cavillaca tejía despreocupadamente sus ajuares de boda.

Ave tan rara como debió ser aquel maligno galán, tuvo que atraer, necesariamente, la atención de la inocente Cavillaca quien, dejando la rueca, se acercó hasta el pájaro que la llamaba con su canto y que, intencionalmente, arrancó una fragante lúcuma haciéndola rodar hasta los pies de la princesa.

Estarás conmigo, lector, en que alguna semejanza existe entre esta leyenda que te traigo y aquello que sucedió con Adán y Eva en pleno Paraíso Terrenal. Lo cierto es que los yungas, en su mito, cambiaron a la serpiente por pájaro, trocaron a la manzana en lúcuma —para hacer más peruana la versión, supongo— y... se olvidaron de darle importancia al progenitor de Abel y Caín, como que lo pospusieron sin citarlo en el reparto.

La verdad del caso es que Cavillaca, provocada por la madurez de la fruta aquélla, dióle un leve mordisco y quedó preñada de inmediato.

Y aquí, no por tener una estrecha relación con el suceso que te relato, sino por estimar que el ingenio de fray Francisco del Castillo (1756), el genial "Ciego de la Merced", improvisó una décima sobre asunto parecido muchos años después, pero no versificando sobre lúcumas sino tocando las piñas —que al fin y al cabo también son frutas—, composición poética que podría contarte mejor de lo que yo lo haría lo que le sucedió a Cavillaca nueve meses más tarde, te citaré, lector amigo, sus enjundiosos versos que tuvieron como pie forzado, **"y no pudo decir ñé":**

Preñada estaba una niña
y en riesgo de malparir,
y vínolo a conseguir
por antojo de una piña.
En la casa hubo gran riña;
la joven dijo: "Me empré..."
la madre la dijo: "¿Qué?"
y tal fue el grito que dio,
que la niña malparió
y no pudo decir "ñé".

Idéntico desenlace tuvo la princesa de esta leyenda, cuando llegado el tiempo dio a luz el fruto del maleficio que le hiciera Kon Iraya, niño quien pese al ancestro casi diabólico que le respaldaba, fue ocultado celosamente por su madre hasta que comenzó a crecer y hacerse amar de Cavillaca.

Para ello, repudiada por sus padres y por Turo —quienes jamás dieron crédito a la historia del lúcumo—, la inocente joven retiróse del pueblo yunga, para vivir junto con su hijo en una endeble casita construída por sus propias manos en las afueras del valle de Pachacamac.

Y relata la leyenda que cierta vez que Cavillaca, hambrienta y necesitando ayuda se atrevió a visitar la casa de sus progenitores, Kon Iraya, que merodeaba por las inmediaciones, la vio y comenzó a perseguirla para darle alcance.

Desesperada la princesa, corrió y corrió llevando a su hijo a cuestas sin permitir que su maléfico amante le cerrara el paso. Finalmente, y al acabar de descender a lo largo del río a través de sus riberas, dióse con un obstáculo insalvable: el mar.

Kon Iraya, al darse cuenta de que prácticamente la tenía en sus manos, detúvose también sonriente, seguro de que podría abrazarla y hacerla suya.

Pero no contaba con el valor heroico de Cavillaca quien, observando que no existía otra escapatoria, en un desesperado arranque de impotencia se arrojó al océano junto con el infante, convirtiéndose, de inmediato, en la isla y el islote que hoy obstinadamente persisten en lucir sus formas casi humanas frente a Pachacamac.

Por ello, lector, cada vez que pases por la carretera panamericana y veas sobre el mar aquellas formas pétreas que traigo hoy a colación, obsérvalas con cuidado: una de ellas, la mayor, tiene contornos muy parecidos a los del cuerpo de una mujer.

La otra, mucho más pequeña e inaccesible, semeja un infante dormido.

Para los valientes guerreros yungas, eran los cadáveres de Cavillaca y su niño.

Requiescat in pace.

GENEALOGIA DE LA MARINERA

(Décimas)

A María Luisa A. de Arenas

Laud, vihuela o guitarras,
por épocas se han pulsado
y siempre han acompañado
al barco que larga amarras;
curvaditas como jarras
o con cinturas de avispa,
todas pusieron su chispa
—y trinando con afán—,
burlaron al huracán
y acallaron la ventisca.

Muchos siglos han pasado
y siempre ha habido un cantor,
entusiasta o buen tenor,
que a su compás ha entonado
baladas en el sollado,

seguidillas en la popa,
ya en Africa, ya en Europa,
en América o el Perú...,
¡lanzando un currucutú
de paloma por su boca!

Hasta se ha dicha que el mar
—al sentirse jaranero—,
"marinera" ha de bailar
o, en su defecto, un tondero...
Así, el Perú por entero
se vierte en una canción;
y aquella navegación
que resultaba tediosa,
¡se torna grata y hermosa
con guitarra y con cajón!

En los tiempos antañones
de la "Armadilla del Sud",
con vihuela y con laud
se entonaron mil canciones;
por eso, en mis tradiciones
hay flor de pitiminí,
—y habrá su "punto de ají"—
porque España y el Perú,
en hierático tabú,
¡hicieron Marina aquí!

Y la lengua marinera
perpetuó arcaísmos natos;
heredad de quien, a ratos,
lególe su prosa austera;
y no es que el hijo prefiera
apartarse de su madre,
quien fue "chaval" es "compadre"
de sus amigos, doquiera
que estén: en la costa ibera
o en el Perú, sin alarde.

Las "seguidillas" manchegas
forjaron la "marinera",
y mi patria —aunque hoy lo niega—
trocó sus versos en brevas;
Santa Rosa, en sus entregas

místicas al Hacedor,
pulsó su canto de amor
y aquella vihuela al viento
lanzó la miel de su acento
¡alabando al Creador!

"La Virgen del Rosario
tiene un perrito
lleno de cascabeles
¡hasta el rabito!"

"Las doce han dado...,
mi Dios no viene:
¿quién será la dichosa
que le entretiene?"

¿Dime, lector, si no hay dejo
de "marinera" en su tono?
Gálvez lo dijo y perdono
que no arrugara su cejo,
porque al fin —poeta viejo—
pudo y quiso darse cuenta,
que la verdad se presenta
siglos antes que aparezca...
¡Y la "marinera" mezcla
el patriotismo que aumenta!

La Santa retó al corsario (1)
allá por el mil seiscientos,
y al final del ochocientos
nació aquel baile primario,
porque el pueblo milenario
del Perú dio a sus marinos
su admiración y sus sinos,
¡seguro de que en sus manos
todos los buenos peruanos
entregaban sus destinos!

(1).—El 21 de Julio de 1615 se avistaron en el Callao —desde el Cerro de la Regla y la Isla San Lorenzo—, las velas de los barcos bajo el mando del corsario holandés Spilberg. Isabel Flores de Oliva —Santa Rosa de Lima—, según las tradiciones existentes, acudió a la iglesia de Santo Domingo y postróse ante la Virgen del Rosario, con los brazos en cruz, no abandonando dicha postura hasta que el incursor desistió de atacar el Callao y pasó de largo, continuando sus depredaciones hacia el Norte.

¿Milagro?.— Punto en boca..., ¡para que las moscas no hagan de las suyas!

Y la guerra luego vino...
hubo sangre, hubo emoción;
sobre todo admiración
por tanto noble marino.
Vencido por el destino
nuestro pueblo, aniquilado,
sólo conservó un legado,
tan precioso como es fino
el diamante o el platino:
¡su baile más apreciado!

"Zamacueca" o "mozamala",
así se llamaba el son
en que al compás del cajón
los pies hacen filigranas;
y cortejando a la dama
coquetona e incitante
borda el hombre, pie adelante,
monogramas de pañuelo,
al par que ataca con celo
a la que le hace el desplante.

Si el vaivén de aquel danzón
al balance se asemeja,
si el galán que así corteja,
tiene audacias de espolón...
La patria, su corazón
puso, y resolvió enseguida,
regalar su más sentida
canción con ritmo de palmas,
¡y obsequióla con el alma
a su Marina querida!

Y la primera tonada
—¿"Concheperla", "Antofagasta"?—
al renegar de su casta
fue **marinera** nombrada.
Nuestra población, saqueada,
supo forjarle un blasón
al **Huáscar** y a su espolón
que en Iquique destrozara...
¡Y el escudo de su Armada
añadió otra tradición!

SOLDADO CRUEL, AUDAZ MARINO Y... ¡BRUTAL ASESINO!

(1560)

De figura pequeña y siniestra, lisiado de una pierna desde que combatiera por el rey en el año de 1554 contra el alzamiento de Francisco Hernández de Girón, era D. Lope de Aguirre —llamado "El Traidor" por la historia—, natural de Oñate e hidalgo de Guipúzcoa, hombre torvo en sus costumbres, nada católico en sus prácticas y asaz atrevido en sus decires. Se cuenta que aborrecía a todo el que rezaba, diciendo que el buen soldado "debía jugar su alma a los dados con el diablo", y que el monarca español tenía... "que probar, con el testamento de Adán, que le había dejado por heredero de las Indias".

Allá por el año de 1560, por arte de birlibirloque y voluntad del Virrey del Perú, Marqués de Cañete, pasó nuestro protagonista de soldado a marino fluvial, al ser nombrado para integrar la expedición confiada a D. Pedro de Ursúa, para descubrir y poblar los territorios que se extendían por las márgenes del río Amazonas.

Iniciada la expedición, hallábanse este último capitán y su gente a orillas del Huallaga ocupados en la construcción de embarcaciones, cuando un tal Francisco Díaz cometió el asesinato que encendió la chispa de la sublevación: dio muerte al Maestre de Campo D. Pedro Ramírez, por lo que, tras de un juicio sumario, fue ajusticiado el criminal junto con tres de sus cómplices.

El mencionado castigo, lejos de servir de escarmiento, alteró los ánimos de muchos de los expedicionarios —quienes azuzados por Lope de Aguirre— fueron preparando en silencio una rebelión contra su jefe. Este, completamente enamorado de las faldas de Dña. Inés de Atienza, había cometido el incalificable error de llevarla consigo a tan peligrosa aventura, siendo el único que disfrutaba de la paradisíaca manzana de cuando en vez, cosa que, lógicamente, contribuía a que las bocas se les hicieran agua a los demás, y el espíritu subversivo comenzara a levantarse como la espuma jabonosa de batea lavanderil.

De que el mosquito del amor picó a más de uno de aquellos aventureros, ni duda cabe..., ¡con una sola Eva y tantos Adanes, algunas ronchas dejó, te lo aseguro lector!

A fines del mes de setiembre del ya citado año, fueron cuatrocientos los marinos de agua dulce que dejando los improvisados astilleros comenzaron a navegar por los ríos Huallaga y Marañón, tomando tierra cerca de la desembocadura del Putumayo. Allí, so pretexto de que el capitán Ursúa había nombrado como su lugarteniente a D. Juan de Vargas, se levantaron en armas a las órdenes de Lope de Aguirre y dieron muerte alevosa a sus dos jefes. El cabecilla proclamóse como maestre de campo e hizo aclamar por general a D. Fernando de Guzmán. Como capitán de guardias quedó D. Lorenzo Salduendo —uno de los principales revoltosos—, quien siendo uno de los peores y el más enamorado de Dña. Inés de Atienza, al haber huído ésta para refugiarse en el monte, persiguióla y. . ., ¡sabe Dios qué cosas haría al encontrarla, antes de obligarla a volver al campamento!

D. Fernando de Guzmán —hombre con algo más de conciencia y mayores luces— pretendió escribir, y luego enviar a Lima, una explicación que justificara tan desusados hechos. Lope de Aguirre, refractario a tal idea, confeccionó un documento, escrito mediante el cual se negaba la autoridad del rey y se proclamaba a Guzmán como Príncipe Soberano del Perú, lo hizo firmar por sus compinches y. . . ¡a revolución llamaron! Luego de asesinar a D. Juan Alonso Labandera y otros que le eran contrarios, dedicáronse a construir naves más aparentes para salir al Atlántico siguiendo el natural curso del Amazonas. En el intervalo —y para ir haciendo boca, me imagino—, el maestre de campo aquél recomendó el desembarco en una isla de las muchas que tiene el Monarca de los Ríos. Una vez en ella, pasando sobre la autoridad de Guzmán hizo dar muerte a Lorenzo Salduendo, Dña Inés de Atienza, Alonso Montoya, Gonzalo Duarte, Baltazar Cortés Cano, al almirante D. Miguel Bodebo y al capellán fray Alonso Henao. Finalmente, adelantándose al rey de la farsa aquella, D. Fernando de Guzmán —quien desconfiando de él quería eliminarle—, le envió a pudrir tierra en un hoyo que mandó cavar especialmente para el efecto. . ., ¡diabólico el grupo aquél de asesinos!, ¿no te parece lector? Ni calzada les hubiese venido la copla, tan aplicable en esos momentos, por el desasosiego existente, la vesanía de sus cerebros y el desconcierto que más de uno hubo de tener:

Un diablo se cayó a un pozo
y otro diablo se asustó. . .,
y otro diablo preguntó:
¿Cómo diablos se cayó?

Desde ese instante dióse a sí mismo el originalísimo título de "Fuerte Caudillo", y dejando la isla que él denominó **De la Matanza,** partió en dos bergantines y bastantes piraguas, llevando 200 soldados consigo y no sin asesinar en el interín a D. Juan Guevara y algunos otros adicionales. Al comenzar el mes de junio de 1561 entraron al océano, arrumbando hacia

la isla Margarita, que a la sazón estaba gobernada por Dña. Aldonza Manrique y su yerno, D. Juan Villandrando, quienes al irle a recibir fueron tomados prisioneros. Luego de hacer matar a D. Diego Alvarez y a los capitanes D. Diego Guiral de Fuentes y D. Sancho Pizarro, permitió a su horda que saqueara las casas de la población y las arcas reales. Según su manifestación oral, "llevaba intención de acabar con los obispos, gobernadores, oidores y funcionarios que encontrase, y de pasar a cuchillo a cuantos frailes hallare —excepción hecha de los mercedarios—, puesto que todos los demás pervertían el buen gobierno", y punto.

Por un pequeño incidente, hizo ejecutar al capitán D. Juan de Arriaga. Luego mandó aplicar la pena del garrote al gobernador Villandrando, al alcalde Manuel Rodríguez y a tres regidores más. Mató con sus propias manos, y a estocadas, a su maestre de campo, Martín Pérez, y al primo de Ursúa, Martín Diez de Armendáriz.

Tres de sus soldados, junto con Dña. Ana de Rojas y su marido, corrieron igual suerte al igual que cierto fraile dominico que en su casa habitaba, por complicidad en la fuga de un grupo desertor.

Pero aquel brutal asesino no se detenía: luego de haberse confesado con un religioso de la Orden de Santo Domingo, por no haber conseguido ser absuelto de sus innúmeros pecados dióle garrote. Igualmente, antes de zarpar para las costas de Venezuela, ahorcó por pasatiempo en el rollo de la plaza al anciano D. Simón de Somorostro y a Dña. María Chávez, estoqueando también a muerte a su almirante, Alonso Rodríguez, porque desatinadamente y cuando se encontraba con el hígado revuelto, díjole... ¡que evitara mojarse los pies!

Poniendo un paréntesis a aquella orgía de sangre, navegó ocho días —acompañado ya de sólo 150 hombres bien armados—, llevando consigo cuatro cañones que capturó en la isla Margarita y con los cuales pretendía dominar la América Hispana. Desembarcó en Burburata y sembró el pánico en la población, donde ya se tenían noticias de sus desmanes y locuras de poder. Allí encontró alguna resistencia de parte de los capitanes Diego García Paredes y Bravo de Molina, quienes, con algunos hombres que lograron juntar, efectuaron repetidas escaramuzas sin obtener un resultado definitivo ni vencer a Lope de Aguirre.

Este, en cambio, publicó en un bando la guerra que a sangre y fuego pretendía hacerle al rey de España, rubricando su decisión con más atropellos y asesinatos cruelísimos: entre varios de ellos —como el del soldado Juan Pérez, el de un mercader y otros—, mandó ahorcar, arrastrar por las calles y descuartizar a un tal Alarcón que había desertado de su grupo, poniéndole al cadáver un letrero en el que decía: "¿Por qué no viene el rey de España a resucitarle?".

Más que maniático, loco, preso de una enfermedad que sólo le hacía matar y matar sin reparar en nadie ni en nada, Lope de Aguirre, para tratar de parecer místico y dar razón a la sinrazón de sus actos, decía "que el ejercicio de la guerra había sido necesario desde el principio del mundo, y que aun en el mismo cielo los ángeles la habían hecho".

Como creo sinceramente que ya andarás ahito, lector amigo, de tanto crimen y tanta sangre derramada inútilmente, voy a citarte solamente a tres más de las víctimas de aquel hombre sin entrañas —por aquello de que pudieses encontrar algún pariente entre los finados y te enteres de quién le mató—, personas que fueron ajusticiadas con la pena de garrote para más abundamiento: Francisco Lara, Benito Díaz y Juan de Aguirre, porque estimó que se comportaban con tibieza en la guerra de exterminio que él había decretado. Esto sucedió durante su camino hacia Barquisimeto.

El gobernador de aquella ciudad, D. Pablo Collado, encargó al capitán Gutiérrez de la Peña una acción defensiva inmediata. Habiéndosele unido García Paredes —quien ya tenía experiencia en la lucha contra Lope de Aguirre— llegaron a contar con sesenta jinetes amén de alguna tropa adicional de arcabuceros, con lo que, si bien no pudieron impedir el saqueo, cuando menos evitaron la toma de la ciudad por los rebeldes y lograron sitiarles rodeando una casa en que se habían hecho fuertes. Al aumentar las tropas del rey, gracias a unos refuerzos que trajera el capitán Bravo de Molina, la incertidumbre y la defección comenzaron a hacer presa del campo revolucionario.

Anotan los historiadores que sobre el caso han escrito, que en medio de una fuerte lluvia tropical Lope de Aguirre había dicho: "que Dios estaba muy equivocado si creía que, porque hiciese mal tiempo, dejaría de ir al Perú" —para añadir después, cuando verificó que las cosas tomaban mal cariz—, "que estaba cierto de que no podía salvarse; que así vivo ardía ya en el infierno, y que le faltaba ejecutar crueldades para que su nombre se eternizase".

Y como tras lo dicho . . . , tenía que enviar gente al nicho, pues comenzó a matar de su mano a los enfermos o presuntos de cobardía, hasta que se precipitó el desenlace, al llegar al sector realista un cierto capitán Espinola con veinte arcabuceros de refuerzo.

El caudillo, desesperado y adivinando próximo su fin. . . , ¡decidió matar a su propia hija! Habiéndole desviado el arcabuz con que lo intentaba una mujer de apellido Torralva, cambió el arma de fuego por la daga y ultimó a la niña a puñaladas. . .

Durante el postrer ataque de las tropas reales y la consiguiente toma de la casa en que se hallaban atrincherados los rebeldes, un vecino de

Tocuyo, Ledesma Espadero, fue el primero que se dio —de manos a boca y con el arcabuz cargado— con Lope de Aguirre. Apuntándole al pecho, díjoles en voz alta a quienes venían con él:

—"Aquí tengo rendido al tirano".

—"¡No me rindo yo a tan gran bellaco como vos!"

Mas no habiendo disparado todavía, le fue imposible contener a los propios desertores de Aguirre, Juan Chávez y Cristóbal Galindo, quienes procedieron a hacer fuego sobre su jefe. El primer proyectil hirióle en el brazo:

—"¡Mal tiro!", exclamó el atacado.

Habiéndole alcanzado otro impacto en pleno pecho, mientras caía oyósele decir:
—"¡Este sí!".

La historia asegura que el empeñó puesto por su propia gente en matarle, era debido a que no querían que también les acusara de los crímenes por ellos cometidos. Es muy posible la versión.

Lo cierto fue que, una vez muerto, hicieron cuartos de su cadáver: la cabeza fue a parar a Tocuyo, en donde permaneció expuesta en una jaula durante varios años, en paraje público. Una de sus manos terminó en Valencia y la otra en Mérida. No puedo asegurarte, lector, adonde transportaron los demás restos, tanto porque no está entre mis papeles como porque soy enemigo de fantasear o mentir venialmente, en tratándose de tradiciones que deben ceñirse a la mejor investigada verdad. ¿Estarán en las pailas infernales? — Más que de seguro.

Y aquí termina el relato
sobre ese loco asesino,
quien fue soldado y marino
y hasta demonio en su rato.
La próxima vez, si acato
otra tradición así,
por el ejemplo que dí
iré contrito hasta el cura...,
¡sólo por ver si procura
que Dios me perdone a mí!

THOMAS CAVENDISH, EL EXCENTRICO

(1588)

Las presentes, lector amigo, constituyen unas pinceladas sobre la personalidad de uno de los corsarios que más guerra dio a los españoles y a sus colonias allá por el siglo XVI, beneficiándose ampliamente con los tesoros hurtados a la Corona Hispana y sin recibir mayor castigo de parte de sus enemigos: Sir Thomas Cavendish.

Con el objeto de disipar dudillas que pudieras tener si te da por papirotear polillas y sumergirte entre viejos infolios en busca de datos adicionales sobre este hombre de mar, te contaré que en Hispanoamérica, por esos tiempos, quizás por la dificultad de pronunciar su apellido con adecuación británica y no ser más papista que el Papa, nuestros antecesores apocoparon su nombre —para que les resultara fácil, seguramente— hasta que se llegó a conocerle simplemente por Candish. Sentado queda entonces que Cavendish o Candish fueron una misma persona dentro del campo de la tradición, siempre y cuando llevase antepuesto el Thomas, o, expresado en buen castellano, el bautismal nombre de Tomás. Total: en nuestro idioma la letra "h" resulta muda, ¿y el acento ortográfico?, pues casi no vale un pepino. . ., ¡toma Tomás!

Pero apartémonos de las digresiones y sigamos con nuestro protagonista: Thomas Cavendish.

Nacido en el año de 1560 en Trimley St. Martin (Condado de Suffolk, Inglaterra), tuvo una mocedad disipada durante la que despilfarró toda la fortuna que había heredado de sus padres. En 1586 obtuvo una Real Patente de Corso gracias a la cual —y estimulado por los anteriores éxitos de su paisano Drake—, se lanzó a la aventura zarpando con tres barcos de Plymouth el 27 de julio del indicado año, dando con ellos la vuelta al mundo y cometiendo desaguisados a destajo durante su ruta. Puedes imaginarte lector cuántos serían, si tienes en cuenta que el viaje demoró unos dos años.

Veamos unos cuantos de ellos, amigo mío, con el fin de que le conozcas más de cerca y puedas juzgarle por tí mismo: en Africa, arrasó y quemó una aldea de negros en Sierra Leona; navegando luego por el Atlántico y pasando cerca de las islas Cabo Verde, llegó hasta América en donde reconoció las costas del Brasil, prosiguiendo hacia la Patagonia. En ella sostuvo un sangriento combate con los naturales, matando a muchos de ellos a guisa de entrenamiento. Arrumbó a continuación a la entrada del estre-

cho de Magallanes para cruzar al Pacífico, con la seguridad de que estas aguas le serían más propicias gracias a los tesoros e ingentes botines que podría capturar.

En las costas aledañas al cabo Vírgenes, encontró a un hombre que más parecía ser un espectro que bípedo implume; Fernando Gómez se llamaba y era el único sobreviviente de los colonos que dejara en 1583 D. Pedro Sarmiento de Gamboa, al fundar la ciudad de Filípolis o San Felipe en aquellas latitudes. Abandonados a su propia suerte, nadie volvió a ocuparse de ellos, y en su inmensa mayoría murieron de inanición o acudieron al suicidio, desde que los recursos naturales casi no existían.

Sir Thomas Cavendish fue generoso y humano en dicha ocasión: recogió al hambriento español, vistióle y le atendió como si se tratara de un compatriota. (1)

Cuando Cavendish se enteró de todas las penalidades que tuvieron que soportar los colonos, púsole a aquel lugar el nombre de Famine o Puerto del Hambre con que hasta ahora se le conoce.

"Cría cuervos . . . , y te sacarán los ojos" dice el refrán, y esto le aconteció al corsario en la persona de Fernando Gómez. Habiendo continuado sus correrías con poco éxito en general, resolvió dar fondo con sus buques en Puerto Quinteros, bahía cercana a Valparaíso. Audaz como pocos, efectuó un desembarco y usando de cebo a su españolito, pretendió hacer pasar al grupo como hispano. Pero Gómez tiraba lógicamente más para su patria que para el corsario aquél, y, en un giro de las conversaciones sostenidas, dejó entrever claramente que sus acompañantes eran hombres de Cavendish. Sin saber cómo, súbitamente fueron atacados por tres compañías teniendo que poner pies en polvorosa y reembarcarse a toda prisa para contener, con los cañones de sus buques, las ráfagas de arcabuzazos que veníanseles encima. Los ingleses tuvieron doce muertos y nueve de ellos quedaron prisioneros, para, tras de un juicio sumario, ser ahorcados como piratas. Por descontado que no se le volvió a ver la cara a D. Fernando Gómez, quien quedóse entre los suyos.

La reacción de Cavendish fue inmediata: prosiguiendo hacia el Norte atacó el puerto peruano de Arica, siendo afortunadamente rechazado. No sucedió lo mismo con Paita, que resultó bombardeada e incendiada inútilmente. A Guayaquil le aconteció algo por el estilo. Siguió por las costas de Nueva España en donde hizo algunas presas de regular consideración,

(1).—Existe cierta contradicción respecto del nombre del colono: Mendiburu anota el indicado; E. S. Payne, en "Voyages of the Elizabethan Seamen to América" (2 vols. 1893 - 1900), le da el apellido Hernández.

hasta que, finalmente, luego de un feroz combate capturó al galeón procedente de Manila con un riquísimo cargamento a bordo, con lo que resultó más que satisfecho. Dejando a sus tripulantes en tierra y tomando prisionero al piloto de la nave, incendió el barco luego de haber trasladado al suyo hasta la última pieza de sedería y tesoros que portaba.

Días más tarde arrumbó hacia las islas de los Ladrones y después a las Filipinas, anclando cerca del cabo Espíritu Santo. En este lugar, luego de aprovisionarse y hacer aguada, en cierto momento en que andaba con los hígados revueltos decidió —tal vez por haberle notado algún gesto o parecido al piloto español que llevaba prisionero a bordo, con el mentado Fernando Gómez— ordenar que le pusieran un lazo al cuello y le ahorcaran por traidor, sentencia que se ejecutó en un santiamén y sin que el pobre condenado tuviese tiempo para defenderse.

Luego de este asesinato Cavendish retornó a Inglaterra. Siguiendo por Java, el cabo de Buena Esperanza, la isla de Santa Elena y las Azores, llegó a Plymouth el 8 de septiembre de 1588, haciendo alarde del magnífico resultado de su campaña de la manera más excéntrica que darse cabe: con velámenes multicolores confeccionados ex-profeso.

Efectivamente, en todos sus buques —y en la capitana especialmente—, había izado las velas más estrambóticas que pudo imaginar: sedas finísimas y brocados de alto precio, con dragones bordados y escenas bucólicas orientales hinchadas por el viento, sirviéronle para esta entrada a puerto polícroma y espectacular. Jamás corsario alguno había hecho algo semejante: ¡Cavendish lo ejecutó ante la admiración del pueblo inglés!

En 1591, con cinco buques esta vez, Sir Thomas realizó otro viaje que no resultó tan afortunado como el anterior. Capturó algunos barcos portugueses y tocó en Isla Grande. Se apoderó de la Bahía de Todos los Santos, en Brasil, pero a la altura del Río de La Plata su escuadra fue sorprendida y dispersada por una gran tormenta. Intentaba cruzar nuevamente el estrecho de Magallanes, —mas los elementos y su indisciplinada tripulación se opusieron—, no pudiendo, luego de que los barcos se reunieron nuevamente pasar más allá de Puerto del Hambre, sufriendo muchísimo con el frío reinante y las grandes penalidades que soportaron. Mientras tanto les esperaba en el Pacífico la escuadra comandada por el almirante D. Gerónimo Portugal. Los gastos hechos por el virrey quedaron frustrados, desde que Cavendish falleció en el paralelo 8º de latitud Sur, habiendo firmado su testamento previamente. Fue sepultado en la mar el 20 de abril del año 1592. Su escuadra regresó a Inglaterra.

EL PATRONO DE LA MAR DEL SUR

(1589)

La Mar del Sur —que como tú sabes, lector, era antaño la porción del Océano Pacífico que se extendía desde Panamá hasta el Meridión— fue descubierta por el capitán D. Vasco Núñez de Balboa el 29 de septiembre de 1513, y tuvo su patrono, posteriormente, en la persona de San Francisco Solano. Como tal circunstancia histórica se ha echado en el olvido, aquí se encuentra este modesto tradicionista listo para hacer revivir polvorientos infolios y lejanos recuerdos, con el fin de poner los puntos sobre las íes y no quitarle a nuestro buen santo sus títulos, ya que los adquirió no solamente por lo milagroso que era sino también por derechos de naufragio entre Panamá y el Callao.

Y al racimo te remito antes de que las uvas se tornen pasas. Pero. . ., sin embargo, quisiera permitirme un poquitín de historia añeja sobre el asunto, desde que hace un buen rato me está tentando el "Segundo Testimonio de Posesión de la Mar del Sur", tomado de los escritos del general Oviedo.

He aquí un pequeño extracto:

> "E fechos sus autos e protestaciones convenientes, obligándose á lo defender en dicho nombre con la espada en la mano, así en la mar como en la tierra contra todas é cualesquiera personas, pidiólo por testimonio. E todos los que allí se hallaron respondieron al capitán Vasco Núñez, que ellos eran como él servidores de los reyes de Castilla é de León, é eran sus naturales vasallos, y estaban prestos y aparejados para defender lo mismo que su capitán decía, é morir, si conviniese sobre ello, contra todos los reyes é príncipes é personas del mundo, é pidiéronlo por testimonio: é los que allí se hallaron son los siguientes: — El capitán Vasco Núñez de Balboa, Andrés de Vera, clérigo, **Francisco Pizarro,** Bernardino de Morales, Diego Albitez, Rodrigo Velázques, Fabián Pérez, Francisco de Valdenebro, Francisco Gonzáles de Guadalcama, Sebastián de Grijalva, Hernando Muñoz, Hernando Hidalgo, Alvaro de Bolaños, Ortuño de Baracaldo, vizcaíno, Francisco de Lucena, Bernardino de Cienfuegos, asturiano, Martín Ruiz, Diego de Tejerina, Cristóbal Daza, Juan de Espinoza, Pascual Rubio, de Malpartida, Francisco Pesado, de Malpartida, Juan de Portillo, Juan Gutiérrez, de Toledo, Francisco Martín, Juan de Beas. Estos veintiseis y el escribano Andrés de Balderrabáno, fueron los primeros cristianos que los pies pusieron en la Mar del Sur, **y con sus manos to-**

dos ellos probaron el agua é la metieron en sus bocas como cosa nueva, para ver si era salada como la de esotra Mar del Norte: é viendo que era salada, é considerando é teniendo respeto á donde estaban, dieron infinitas gracias a Dios por ello. . .".

Mas dejemos esta digresión, amigo carísimo, para ir al meollo de nuestra historia.

Allá por el 10 de marzo de 1549, algo más de una treintena de años después, nacía en Montilla, ciudad de Córdoba, España, un hijo al matrimonio de D. Mateo Sánchez Solano con Dña. Ana Jiménez. Con el transcurrir del tiempo el infante aquél llegaría a ser fraile mínimo de Asís y subiría a los altares para ser reverenciado como santo. Francisco le pusieron por nombre de pila.

Contando veinte años recibió el hábito en la recolección de la indicada ciudad, profesando el día de San Marcos. Desde 1572 en que fuera destinado por sus superiores al convento de Santa María de Loreto, cerca de Sevilla, fray Francisco Solano distinguióse por su notable humildad y su espíritu de sacrificio así como por su caridad cristiana. Mientras estudiaba filosofía y teología, viviendo en un miserable cuartucho construído por él mismo, maña se daba para socorrer a los pobres y aliviar a los enfermos aun entre rachas de maléfica peste que, de cuando en vez, azotaba las ciudades españolas y europeas en general. Ordenado de sacerdote y luego de visitar a su madre que había quedado viuda y ciega, fue trasladado al convento de Aruzafa, en Córdoba, en donde se desempeñó como maestro de novicios. También sirvió en el de San Francisco del Monte.

Su mayor deseo era el de ejercer su apostolado en Berbería, pero habiéndose enterado que por disposición del rey Felipe II debían viajar al Perú algunos religiosos de la orden a que pertenecía, solicitó que se le contase entre ellos siendo admitida su petición.

Y es en este instante de mi historia, cuando fray Francisco Solano comienza a entrar a la vida marinera, al viajar desde el Antiguo Continente al Nuevo en busca de infieles a quienes bautizar, entuertos que desfacer y abusos que combatir, amparado por la cruz del Redentor y la vocación misionera que poseía.

Por esa época, el rey Felipe II nombró Virrey del Perú a D. García Hurtado de Mendoza, IV Marqués de Cañete, gentil hombre de su cámara, capitán de hombres de armas, señor de la villa de Argete y su partido. Había servido en Italia, Flandes y Alemania antes de su primera visita al Perú en el año 1556, cuando vino con su padre D. Andrés Hurtado de Mendoza, también Virrey de estas tierras.

Era casado con Dña. Teresa de Castro y de la Cueva, hija de D. Pedro de Castro y Andrade, Conde de Villalva y de Lemos, Marqués de

Sarria, y de Dña. Leonor de la Cueva, hija de D. Beltrán de la Cueva, Duque de Alburquerque.

El rey autorizó a la virreina para que viajase junto con su esposo hasta el Perú. D. García Hurtado de Mendoza zarpó de Cádiz el 8 de marzo de 1589 junto con la flota que de ordinario se despachaba a América. Luego de volver de arribada a los nueve días, salió otra vez, fondeando en Cartagena el 13 de mayo y en Nombre de Dios el 8 de junio. Demás estaría decirte, lector, que algunos sacerdotes formaban parte de los viajeros, y, entre ellos, hallábase fray Francisco Solano.

Llegado D. García a Panamá, encontró allí ya los caudales del rey y de particulares que procedentes del Callao debían enviarse a España. De inmediato dispuso que atravesaran el itsmo y se embarcasen a bordo de los galeones que regresarían a Cádiz. El, por su parte, luego de dictar varias providencias militares que no son del caso relatar en esta tradicioncita, alojóse junto con su esposa en la nave capitana de la "Armadilla de la Mar del Sur", la misma que comandaba D. Gerónimo de Torres y Portugal, hijo del Conde del Villar. Zarparon de Perico todas las naves que la conformaban el 9 de septiembre de 1589, tocando en Santa y arribando al Callao el 28 de noviembre del citado año.

Durante la navegación desde Panamá hasta el primer puerto del Perú naufragó uno de los barcos expresados —justamente aquel en que viajaba fray Francisco Solano—, quien habíase dedicado durante el trayecto a predicar la Doctrina Cristiana a los negros esclavos que efectuaban dicha travesía, llegando a bautizar a algunos de ellos.

Y lo milagroso del caso fue que habiendo naufragado en parajes tropicales, infestados de tiburones, peces martillo y morenas, nuestro buen patriarca rechazó el puesto que le ofrecían para salvar su vida en diferentes embarcaciones menores, proponiéndose y logrando en cambio el ejercicio de su apostolado en pleno mar y durante tres largos días, aferrado a algunos restos flotantes de la nave mientras bautizaba y bautizaba macuitos esclavos, muchos de los cuales murieron ahogados cuando no devorados por los escualos. . .

Pero, pasando de catecúmenos a cristianarse mediante la bendición sacerdotal, aquel liar de petates importaba un carámbano, desde que San Pedro les esperaba con las llaves del cielo en las manos, puertas abiertas de par en par y complaciente sonrisa de invitación para que gozaran de las glorias del Altísimo. . ., ¡así da gusto morirse!, ¿no lo crees, lector?

A los tres días fue rescatado fray Francisco Solano de las aguas para continuar su navegación hasta el Callao. En el Perú siguió practicando su caritativo apostolado para con los indios, predicando la reforma de las costumbres, ejecutando obras de bien y ejerciendo, con notabilísima hu-

mildad, milagros de los gordos, muriendo el 14 de julio de 1610 a los sesentaiún años de edad. Sus últimas palabras —al dejar este mundo por muerte tranquila— fueron: "¡Glorificado sea Dios!".

El virrey, Marqués de Montesclaros, el arzobispo de Lima, D. Bartolomé Lobo Guerrero y los vecinos más notables de la ciudad se disputaron el cargar su ataúd. Fue sepultado en la capilla que se encontraba y encuentra debajo del altar mayor de la iglesia de San Francisco. El Sumo Pontífice Clemente X le beatificó el 25 de enero de 1675. Las bulas de su canonización se recibieron en Lima en 1728, pero ésta no se celebró hasta 1734 en forma definitiva y con el ceremonial litúrgico acostumbrado.

Cuando la Armada del Mar del Sur estaba comandada por D. Bernardino Hurtado de Mendoza, Caballero de la Orden de Santiago quien también fue General del Puerto y Presidio del Callao, los marinos que la conformaban, teniendo en cuenta la cristiana aventura que significó el naufragio de San Francisco Solano, la relacionaron con la ausencia casi completa de tempestades y temporales que se hace notar desde el itsmo hasta el Sur del Perú —pues por algo se le llama actualmente Océano Pacífico—, y, viendo en ello una suerte de protección milagrosa, ¡resolvieron reconocer al santo varón como "Patrono de la Mar del Sur"!

Y en la ciudad de Panamá, que fuera capital de Tierra Firme y fundada por D. Pedro Arias Dávila en el año de 1518, se realizó una solemne fiesta con este motivo. Luego del Te-Deum, que resultó impresionante por la notable asistencia de fieles, no faltó la quema de cohetes, cohetones y petardos, ni los fuegos artificiales ni los festejos populares a que se entregaron las gentes convidadas por los marinos tan orgullosos de su santo Patrón.

Posteriormente, en Lima, los restos de San Francisco Solano fueron inhumados y se trasladaron a la rica urna en la que hoy se encuentran, la cual fue ubicada en la capilla de la iglesia y debidamente adornada por el mismo Comisario General, fray José de Cisneros.

Para mayor abundamiento, lector amigo, si es que anduvieres interesado en conocer algo más acerca de la vida y milagros del santo "Patrono de la Mar del Sur", te contaré que la han escrito fray Luis Gerónimo de Oré en 1619; fray Tiburcio Navarro —en latín— allá por el 1671; que al año siguiente le imitó fray Antonio de Caprarola, y luego sucesivamente, fray Juan de San Diego Villalón, en 1675; Courtot en francés, en 1677, así como los padres Diego de Córdova Salinas, Alonso de Mendieta, Buenaventura Salinas, Diego Alvarez Paz y fray Ramón Rojas de Guatemala, entre otros.

Ahora, como tu paciencia debe estar ya en sus límites con tanta relación, mejor coloco punto final a la presente y me despido hasta la próxima tradición.

LA PALABRA DE UN MARINO

(1593)

Don Beltrán de Castro y de la Cueva siempre fue un caballero a carta cabal. Su hermana, doña Teresa Ana, hermosa dama que si abolengo y rancios pergaminos poseía de por sí, aumentólos al contraer matrimonio con D. García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete y Virrey del Perú junto con quien vino a estas tierras allá por el año del Señor de 1590, amaba entrañablemente a D. Beltrán y quiso traerle con ellos hasta las Indias para disfrutar de su compañía y consejo que tan feliz la hacían.

Pues bien, ambos hermanos eran hijos de D. Pedro de Castro y Andrade, Conde de Villalba y de Lemos así como Marqués de Sarria y de Dña. Leonor de la Cueva, hija a su vez de D. Beltrán de la Cueva, Duque de Alburquerque. Y con ello queda dicho mucho, lector amigo, en lo que a nobleza y sangre azul respecta, con referencia a tan encumbrada familia cuya principal divisa siempre fue el respeto a la palabra empeñada.

Habiendo llegado al Perú con cierta anticipación, la virreina pasó la noche del 4 de enero de 1590 en la chácara de Dña. Elvira Dávalos (llamada hogaño todavía la del Conde de las Torres, en algunos planos de la ciudad de Lima que por allí circulan), entrando a la capital con muy lucido acompañamiento, en una litera tapizada de carmesí y vistiendo un hermosísimo traje de color verde. Detrás, y entre cuatro lacayos, venía una hacanea (1) costosamente enjaezada que era obsequio del cabildo de Lima: la silla de plata repujada y las guarniciones de terciopelo rojo bordadas en oro. A la derecha de la litera y a caballo, el ex-virrey y su hijo; a la izquierda, D. Beltrán de Castro y de la Cueva y D. Pedro de Córdova. En otra litera, la Camarera Mayor, Dña. Ana de Zúñiga, y, seguidamente, diferentes carrozas llevando a las otras camareras, dueñas de honor y meninas, que eran once en total. También formaba el séquito Dña. Magdalena de Burges y Sacras, mujer de D. Antonio Heredia, Secretario del Virrey. Las diversas criadas habían entrado antes; los miembros de la Guardia de Honor se hallaban con las cabezas descubiertas en señal de respeto.

Al siguiente día, el 6 de enero, el IV Marqués de Cañete y nuevo Virrey del Perú ingresó a Lima a través de suntuosos arcos en los que, como en otros lugares de su tránsito, se leían composiciones poéticas alusivas, ha-

(1).—Jaca, bastante grande, que usaban las damas muy distinguidas antaño, para montarlas a la usanza femenina: de lado y utilizando un solo estribo.

bían emblemas, adornos y estatuas de diferentes clases, así como escudos con las armas del rey, de la ciudad, del virrey y la virreina. La pompa de este ceremonial casi regio, fue matizada con puñados de monedas de plata que se lanzaron al populacho a manos llenas. Antes de penetrar el virrey en la capital, el regidor más antiguo, Factor y Veedor del Rey, D. Francisco Manrique de Lara, Caballero de la Orden de Santiago, tomóle el juramento de costumbre sobre un tablado especialmente preparado para el caso. Prometió ante Dios y los Santos Evangelios guardar los fueros y preeminencias de su nuevo cargo, luego de lo cual montó a caballo y fue recibido oficialmente por la Audiencia.

Dicho lo principal con respecto de la incorporación del flamante Virrey del Perú, no valdría la pena dilatar más esta historia desde que todo lo relatado no conforma su meollo. Pasemos, pues, con tu venia lector amigo, a dejar transcurrir el tiempo un poquitín —que ello está dentro de las facultades de todo tradicionista—, para situarnos en el año de 1593, cuando D. García Hurtado de Mendoza enteróse que el corsario inglés, Richard Hawkins, había cruzado el estrecho de Magallanes y penetrado al Pacífico, dispuesto a hacer de las suyas contra los intereses de la Corona Española.

Sin perder tiempo en consideraciones que a poco o nada conducían, nuestro virrey no escatimó minuto disponible para alistar los escasos barcos que pudieran oponerse a la escuadra corsaria. Felizmente para él, Hawkins —quien había venido junto con las fuerzas del almirante Sir Francis Drake—, habiéndose separado de éste que tenía por misión la de operar en las Antillas, Tierra Firme y Panamá, quedóse sólo con dos naves por haber perdido igual número de buques durante un temporal habido frente al estuario del Río de la Plata. Los españoles no pudieron poner en pie de guerra sino tres buques: la **Capitana,** la **Almirante** y un **Patache,** pero, teniendo en cuenta la situación de Hawkins, ambas divisiones se hallaban más o menos equiparadas.

Y aquí es cuando entra a desempeñarse el principal protagonista de esta tradicioncita: D. Beltrán de Castro y de la Cueva, quien siendo cuñado del virrey y persona de reconocidos méritos y carácter, fue nombrado por su pariente, Almirante de la Mar del Sud y General del Puerto y Presidio del Callao (jefe de fortalezas y defensas, con mando militar supremo).

Ante la amenaza representada por los corsarios de Richard Hawkins (John Hawkins —a quien no debe confundirse con el anterior, era su padre— y ejerció idénticas actividades), D. Beltrán asumió el comando de la Armadilla aquélla, y, con velas desplegadas, hízose a la mar arrumbando al Sur en busca del enemigo. Le acompañaron en tal empresa muchos nobles caballeros de Lima, dispuestos a jugarse el todo por el todo con tal de aliviar al virreinato de tan tremenda preocupación.

Al llegar al paralelo de Cañete lograron avistar a los corsarios. Con los buques alistados muy a la ligera y el mal tiempo que desafortunadamente les sorprendió, la Armadilla colonial sufrió algunas averías y D. Beltrán, consciente de la responsabilidad que habíasele confiado, tomó decisión de volver al Callao para efectuar las reparaciones que se imponían. Diligentemente y luego de intenso trabajo, los bajeles quedaron listos y la fuerza naval procedió a zarpar nuevamente, poniendo en este caso proa hacia el Norte, desde que era de suponerse que la ruta seguida por Hawkins habría seguido tal dirección.

Efectivamente, a la altura de la costa de Esmeraldas se estableció contacto con los temidos corsarios, entablándose un reñidísimo combate en el que los marinos coloniales, haciendo derroche de valor y pericia, derrotaron en forma contundente a los incursores e hicieron muchísimos prisioneros, incluyendo al propio Richard Hawkins quien, sin tenerlas todas consigo, rindióse a D. Beltrán de Castro y de la Cueva, cuando este marino pundonoroso y valiente empeñó su palabra de honor de respetarle la vida.

Y la verdad sea dicha, no le faltaba razón a nuestro conocido Hawkins para ampararse en la caballerosidad del jefe español, puesto que, por aquellas antañeras épocas, **ni estaba el tiempo para tafetanes** en lo que a corsarios se referia ni sus contrarios se andaban en chiquitas para hacerles pasar a la otra. Si no se les ajusticiaba de inmediato colgándoles de una entena, les abrían proceso como ladrones de mar y enemigos de la Corona o se echaba mano al recurso de someterles a los rigores de la Santa Inquisición, y, entre tormentos aplicados por los dominicos —como torniceros oficiales que eran—, a la larga se confesaban como herejes y podían terminar en la pira.

Para muestra un botón: el 5 de abril de 1592, durante el fasto de Cuasimodo, fueron quemados en la hoguera públicamente tres corsarios de la escuadra de Cavendish por el hecho de ser luteranos. Así, entre atroces dolores y horribles quemaduras perecieron Edward Tillit de 21 años, Henry Oxley de 26 y Walter Tillit —primo del anterior— quien acababa de cumplir 30 primaveras. Dime ahora, lector: ¿No era la cosa como para asustar al más bravucón y obligarle a tomar sus naturales precauciones?

El caso fue que cuando se supo la noticia en Lima, al arribar los buques de D. Beltrán de Castro, se alborotó el cotarro, las campanas de las iglesias se echaron al vuelo y el propio virrey celebró el triunfo con una fiesta de pipiripao amén de organizar una suntuosa procesión. Su excelencia, D. García Hurtado de Mendoza, considerándolo un milagro gordo del Santo Cristo de Burgos —de quien era cumplidísimo devoto—, acudió en persona y con cabeza descubierta al templo de San Agustín, prosternán-

dose ante la imagen para darle las gracias y orar en silencio durante luengos minutos por el favor recibido.

Pero como los humanos somos así, pasada la alegría de la victoria sobrevino el afán de ajustarles las cuentas a los corsarios. El Tribunal de la Santa Inquisición reclamó el derecho de incoarle proceso a Richard Hawkins así como al resto de prisioneros que pasaban de cien. La Audiencia, confiando poco en la brevedad de dichos procedimientos —aunque no dudando de su efectividad para escarmentar herejes—, se manifestó partidaria de darle garrote al jefe inglés o cortarle la cabeza, pena capital que le correspondía conforme a las leyes imperantes. El corsario, viendo que las cosas estaban poniéndose color de hormiga y que sus esperanzas de mantenerse en el mundo de los vivos ya habían comenzado a tornarse magras, recordóle a D. Beltrán de Castro y de la Cueva la palabra empeñada, sin estar muy seguro de que éste le hiciera honor a su promesa ya que tantas dificultades había que enfrentar.

Pero el marino español era todo un caballero, y, como ya anoté al iniciar esta tradicioncita, habría preferido morir mil veces antes que faltar a su promesa, la que, de otra parte, fue hecha no solamente en nombre propio sino también en el del rey, su soberano.

Así fue como se resolvió interponer un recurso de apelación ante el Consejo de Indias, vertiendo el mismo D. Beltrán de Castro, y por escrito, los diversos motivos que afianzaban su posición como defensor de la vida de un enemigo de la Corona Española. Para hacerlo tuvo que basarse principalmente en razones de honra, no titubeando en malquistarse con la Audiencia ni con el Tribunal del Santo Oficio, con tal de que su palabra de honor y la promesa hecha en nombre del monarca ibérico no sufriesen detrimento alguno.

Y, contra todos los pronósticos que le sindicaban como perdedor de una causa que tan pocas probabilidades tenía de ser ganada, D. Beltrán de Castro y de la Cueva triunfó en su empeño, ¡sí señor!, dejando a inquisidores y juristas con un palmo de narices, desde que el fallo de tan alto tribunal perdonó la vida a Hawkins, disponiendo que fuera restituído a su país natal.

¡Cumplió la palabra empeñada contra viento y marea!, ¿no te parece, lector?

UNA BRAVA CAPITANA

(1595)

Hembra de fuste y campanillas, valiente y decidida debió ser Dña. Isabel Barreto de Mendaña, sí señor, puesto que a la edad en que sus congéneres sólo piensan en amamantar críos y hacer calceta, ella era como cualquier marino de la vieja hornada, de esos que comían cecina, galletas de agua y efectuaban gorgoritos con ron allá por el siglo XVI a bordo de los navíos de la Armada de Indias, como pasaré a demostrarlo en un periquete, estimado lector.

Aunque entre las referencias de que me valgo para hilvanar esta tradicioncita no he hallado retrato alguno de nuestra protagonista, no mentiré si digo que la heroína de mi historia —olvidándose que llevaba polleras y corpiño— era mujer capaz de poner las peras al cuarto a cualquier descendiente de Adán por la sábana de arriba, y que, encantándole la vida de mar así como todo lo relativo a la profesión de navegante, le importaba un ardite no encontrar taburetes o sillas para encaramarse en caso de haber ratones a la vista, desde que a bordo de los barcos de antaño, en más de una oportunidad, debió encontrarse muchas veces con ratas de las mayores que darse puedan y que tanto horror producen a los seres que, como ella, acostumbran a vestirse y desvestirse por la cabeza: ¡que si nó era valerosa Dña. Isabel!

Habiendo desposado con el intrépido marino, D. Alvaro de Mendaña de Negra, navegante español que era sobrino del Licenciado D. Lope García de Castro, Gobernador y Capitán General del Perú, compartió con entusiasmo los afanes de explorar y descubrir ignotos o nuevos territorios que le obsesionaban, haciendo planes juntos con él y brindándole el soporte moral que apoya y decide a iniciar las grandes empresas.

Por aquellos tiempos se hablaba de islas misteriosas que era más que probable encontrar en pleno Océano Pacífico. Habiendo D. Alvaro dejado sus trajines de comerciante al llegar a América, a través de sus repetidas conversaciones con su importante tío logró convencerle de sus proyectos y ganar su apoyo para que fomentara una expedición hacia el Oeste. Pronto se alistaron y aparejaron dos navíos para navegación de altura, zarpando del Callao el 19 de noviembre de 1567 y arrumbando hacia el Poniente.

Ambas naves iban bajo el mando de Alvaro de Mendaña, desempeñándose como capitán de la que no lucía enarbolada su insignia, D. Pedro

Sarmiento de Gamboa. Como Maestre de Campo fue designado D. Pedro Ortega, estando la dotación total compuesta por 120 hombres, entre marineros y soldados, amén de varios expertos pilotos y cuatro frailes.

La perseverancia y cálculos de Mendaña dieron sus frutos al ser descubiertas las islas que él llamó Salomón, entre las cuales cabe destacar las de San Cristóbal y Santa Isabel por su extensión e importancia. Sin embargo, las continuas hostilidades de sus habitantes unidas a la escasez de víveres, al escorbuto y a los malos tiempos que tuvieron que afrontar, le decidieron a dejar el archipiélago el 11 de agosto de 1568, para poner proa hacia México. Arribó al puerto de Natividad el 25 de febrero de 1569, con sus barcos averiados y luego de haber capeado varias fuertísimas tormentas. Reparados los navíos y después de haberse avituallado con lo más indispensable, procedió a regresar al Callao.

Persistiendo en su propósito, y no obstante que la situación de España —por encontrarse a la sazón empeñada en guerras— no era la más adecuada para auspiciar económicamente la formación de una colonia en los territorios recién descubiertos, logró obtener órdenes de la Península para expedicionar nuevamente en la isla de San Cristóbal, así como que se le diese el mando de ella con los títulos de Gobernador y Adelantado.

Esta vez reunió Mendaña cuatro barcos, con una dotación de cerca de cuatrocientos hombres, realizándose el zarpe el 11 de abril de 1595 y al parecer desde el puerto de Paita, pese a que algunos cronistas e historiadores afirman que salió del Callao.

Y aquí, en este preciso punto de mi relato, es cuando Dña. Isabel Barreto de Mendaña, llevada por su amor a la aventura y el deseo de compartir con su esposo los albures que sobrevendrían, entra a tallar en el juego y arma baza para que su cónyuge le permita acompañarle en la expedición, tal como si fuera un marino más y no su bella cara mitad. Sus ruegos y besos tuvieron eco; Dios mediante y contando con el implícito apoyo de D. Pedro Fernández de Quirós, hábil piloto y muy acreditado náutico, nuestra protagonista consiguió lo que quería y... ¡a zarpar tocaron!

Durante este segundo viaje —que fue, sin duda, el más importante de los dos—, se reconocieron islas como las Dominica, Santa Cristina, y San Pedro, grupo que fue bautizado como el de las Marquesas de Mendoza, en honor del Virrey D. García Hurtado de Mendoza, Marqués de Cañete, quien había sido el principal fautor de la expedición. Cansada la tripulación de las naves y cuando ya estaba a punto de sublevarse, descubrieron una isla grande a la cual llamaron, por su milagrosa aparición quizás, Santa Cruz, habiendo Mendaña asentado una colonia allí, en la bahía Graciosa.

Pero cuando todo había comenzado a marchar satisfactoriamente, durante una disputa fue muerto el jefe de los naturales por un expedicionario. Para tratar de recuperar la pérdida de relaciones y hacer justicia a la vez, el Adelantado dispuso una sumaria investigación a raíz de la cual el asesino fue regalado con una corbata de cáñamo que le convirtió en personaje de altura, como que lió petates más arriba que el público asistente a la ejecución, suspendido de la horca y entre si saco la lengua o me la muerdo. Habiéndose añadido a este desagradable incidente la seguridad de un golpe sedicioso que veníase tramando contra Mendaña, éste se vio en la necesidad de poner mano dura y reprimir la sublevación que se avecinaba con otras tres sentencias de muerte, las mismas que tuvieron que cumplirse en **menos de la que canta un gallo.**

Agobiado por tantos desengaños, débil y mortificado, D. Alvaro fue decayendo y sintiéndose de mal en peor, hasta que entregó su alma a Dios el 18 de octubre de 1596, dejando el gobierno a su mujer, Dña. Isabel Barreto.

Así pues, esta valiente y arriesgada dama en posesión de los títulos que habíale legado su difunto esposo, no titubeó en hacerse cargo del mando de la expedición. Habiendo salvado los restos de la colonia, apoyada por su buen amigo el piloto D. Pedro Fernández de Quirós, emprendió un largo y azaroso viaje de regreso. Sorteando innúmeros peligros y más de un temporal logró arribar a las islas Filipinas, haciéndolo solamente con una de las cuatro naves bajo sus órdenes. Posteriormente llegó otro de los buques de la expedición, el que, según relataron sus tripulantes, estuvo muy próximo a perecer e irse a pique. Los demás navíos se perdieron para siempre.

Y en lo relativo al título de esta tradicioncita vuelvo a quedar en paz contigo, lector, desde que Dña. Isabel Barreto de Mendaña fue la primera capitana que navegó por sus propios méritos, bravía y audazmente, a través del ignoto Pacífico, haciéndole honor a las faldas con su valiente actitud y dejando para la posteridad una historia casi increíble pero cierta: la de una mujer que llevó a buen tenedero a tan desartalada expedición, gracias a sus aficiones náuticas y a sus innatas dotes de mando.

Con lo que pongo punto final a este poco conocido episodio histórico tradicional, acaecido en el año del Señor de 1596 y curiosísimo por su singularidad dentro de las usuales narraciones marineras que conforman el presente libro, no sin admirar y rendir pleitesía a aquella extraordinaria dama —quien, tal vez por herencia o desconocido atavismo— supo reemplazar a D. Alvaro de Mendaña de Negra, y luego de haber conseguido que éste le obedeciera llevándola consigo hasta la Polinesia, comandar la fuer-

za naval bajo sus órdenes como si fuese un varón. No hay duda que esas cualidades debieron venirle de ancestro; tal vez si la autora de sus días las poseyó iguales.

Si esta especulación mía resultase verídica —y que conste que la consigno per jocum, a modo de contera—, vendría como mandada hacer la siguiente cuarteta que acaba de ocurrírseme para un final liviano:

A don Mendaña de Negra
sólo su dama mandó...
a lo mejor —digo yo—,
¡también le mandó su suegra!

MILAGRO FRENTE AL CALLAO

(1615)

A Aida C. de Vargas Prada.

En los comienzos del siglo XVII, durante el año de 1615 para ser más preciso, la ciudad de los Reyes se hallaba alborotada ante la noticia de un ataque piratesco contra el Callao, desembarco que se adivinaba y veía venir a través de las noticias llegadas de Chile. El siniestro corsario George Van Spilbergen —conocido también como Spilberg— marino alemán al servicio de Holanda, habíase dedicado a sembrar el terror y la desolación en las costas australes de Sudamérica y se aproximaba a nuestro primer puerto.

Demás está decir que Spilberg, a consecuencia de las tropelías cometidas, había perdido moralmente su patente de corso, al ponerse a la par de los piratas más odiados.

A poco de haber realizado viajes a Ceylán y a Sumatra en la Compañía Holandesa de Indias, en 1614 zarpó al mando de una escuadra compuesta de seis navíos. Después de tocar en las islas de Cabo Verde, arribó a Río de Janeiro para hacer aguada. Luego de sostener algunos combates con los portugueses, dirigióse hacia Río Gallego y doblando al Cabo Vírgenes, puso proa al estrecho de Magallanes.

Pasando por éste, en contra de la opinión de varios de sus capitanes, reconoció diversos pasos y dio fondo en la bahía de Santa María, arrasándola y quemando casi todos sus poblados.

Habiendo continuado hacia el Norte, después de salir por el golfo de Penas y rebasar el cabo Pilar, Spilberg llegó hasta Valparaíso. Sus habitantes pusiéronle fuego antes de permitir el desembarco de los piratas.

Así las cosas, el pirata decidió seguir barajando la costa hacia el Septentrión y arrumbó para el Callao, deseoso de saquear Lima y hacerse de sus proverbiales tesoros.

Naturalmente que mis paisanos sintieron que se les erizaban los cabellos con la noticia aquélla, desde que la crueldad y el vandalismo de esos piratas estaban harto comprobados a juzgar por los atropellos cometidos.

Al respecto, D. Luis Alayza y Paz Soldán, se expresa así en su libro "Mi País":

> "El flagelo más espantoso del Virreinato fueron los piratas. Estos bandoleros de los mares colectaban la hez de las poblaciones y los más execrables productos del crimen y del vicio, para asaltar en la inmensidad del océano a los buques mercantes indefensos. Las novelas y las películas han romantizado a ese cáncer de los pueblos antiguos, presentando, a menudo, a esos seres sin ley ni vergüenza como a tipos de selección. Nuestros abuelos sabían que no eran así. Los piratas de aquellos tiempos, al frente de flotas poderosas, atacaban los lugares indefensos de las costas del Pacífico, para robar, incendiar, demoler y cometer los crímenes más depravados en las personas y en los bienes de los infelices moradores.
>
> A la voz de ¡Vienen los piratas! temblaban de horror las poblaciones, volaban los hombres a las armas y las mujeres a los templos, a implorar la protección divina contra el flagelo pavoroso".

Ante noticia tan escalofriante como la venida de Chile, nuestro virrey, el Marqués de Montesclaros, comprendiendo que a la sazón el Callao hallábase desguarnecido, conformó una escuadra con los pocos navíos disponibles y poniéndola al mando de su sobrino, D. Rodrigo de Mendoza, ordenóle hacerse a la mar y salir al encuentro de los temidos piratas que tan ineluctablemente se acercaban a Lima.

Así pues, en la primera quincena del mes de julio de 1615, ocho buques heterogéneos y mal artillados zarparon de nuestro primer puerto con rumbo al Sur. Cinco de ellos solamente poseían cañones: veinticuatro piezas el que más, cuatro el que menos.

El choque con las naves de Spilberg tuvo lugar frente a las costas de Lima, a la altura de Cañete, el 17 de julio de 1615. Como la carta aquella era definitiva y había que jugarse el todo por el todo, los marinos coloniales —asesorados por el Almirante del Pulgar, quien se encontraba a bordo de uno de los navíos junto con un gran número de personajes de la nobleza limeña— entablaron un reñidísimo combate con los piratas. Al caer la noche, y habiéndose agudizado la obscuridad, la capitana acometió a su barco confundiéndolo con una nave enemiga. Como resultado de tan lamentable equivocación, el buque del almirante aquél se fue a pique, pereciendo del Pulgar con toda su tripulación.

Aprovechando las sombras nocturnas y dando muestras de su destreza marinera, Spilberg y los suyos luego de haber dejado maltrecha y fuera de combate a la escuadra colonial, continuaron hacia el Norte y pusieron proa al Callao.

A partir de ese momento quedó Lima en manos de la Divina Providencia: ¡sólo un milagro la salvaría!

Ante peligro tan seguro más de un vecino perdió la cabeza, alistándose de inmediato para viajar al interior y poner a salvo a su familia y hacienda. Frescas estaban en el recuerdo todavía las correrías de Hawkins y Drake, así como los exitosos abordajes de Sir Walter Raleigh, quien tantos tesoros arrebatara a la corona de España allá por el año de 1592.

Muy contados fueron los que permanecieron serenos o dispuestos a vender caras sus vidas si el ataque de los piratas se llegaba a efectuar. Entre los primeros había una doncella mística y fervorosamente católica, Isabel Flores de Oliva, quien era admirada en todo Lima y ciudades aledañas por su devoción, caridad y dedicación a los enfermos, virtudes que ejercitaba a diario, por amor al divino Jesucristo.

A la sazón contaba veintinueve años y vivía con la familia del Contador de la Cruzada, D. Gonzalo de la Maza, quién habiéndola conocido de cerca admiraba su bondad y espíritu cristianos. Su infancia y juventud las había pasado en la casa que habitaban sus padres, en la calle Aumente, vivienda que aun existe hogaño muy cercana al puente de Santa Rosa, casi sobre la ribera izquierda del bullanguero y pedregoso Rímac (1966).

Santa Rosa de Lima —nombre con el que es conocida actualmente, en todo el mundo, mi paisana Isabel—, fuera de amar entrañablemente a Jesús y reconcomiarse a diario si no le veía y hablaba con él, era damita celosa como todas las féminas de mi tierra, capaz de reprocharle al propio

Dios sus tardanzas cuando —por estar atrasado el reloj del cielo—, Nuestro Señor llegaba moroso a las entrevistas concertadas de antemano con su espiritual amada:

—¡Atiza! Se me está haciendo tarde... ¿qué va a decir Rosa?

Y la Virgen, cuando en un tris por tras Jesús se constituía en la ermita que la santa había construído con sus propias manos para conversar a solas con él, le recibía algo cuitada y mohina, con versos de su propia cosecha:

Las doce son dadas...
mi Dios no viene;
¿quién será la dichosa
que lo entretiene?

De que los versos y las canciones gustaban a Rosa como el alpiste al jilguero, eso ni dudarlo. A más de virgen y santa capaz de conseguir milagros gordos del Todopoderoso, era limeña y criolla de pura cepa, aficionada a pulsar la vihuela y a entonar místicas tonadillas de corte folklórico, adelantándose al tiempo e importándole un ardite que éste último término, inglés de origen, no se hubiese inventado aun en su época.

Llevada por su sincera devoción a la Virgen del Rosario, tal vez ensayó, en alguna oportunidad, aquella "seguidilla" manchega —que como todas las de su tipo— concurrió a la formación de la "zamacueca" peruana, canción española que estaba muy en boga allá por el siglo XVII:

La Virgen del Rosario
tiene un perrito,
lleno de cascabeles
hasta el rabito.

Lo cierto es que la mayoría de las canciones de Santa Rosa tienen ese corte, anunciando el advenimiento de baile tan peruano como la "marinera", que casi tres siglos después (en 1879 para ser exacto) surgió de las entrañas mismas del pueblo peruano, en homenaje a la Armada Nacional que tan brillante papel jugó durante la contienda que tuvimos con Chile por ese entonces:

¡Ay Jesús de mi vida
que bien pareces!,
entre flores y rosas
y olivos verdes.
Angel de mi guarda
vuela y dile a mi Dios
que por qué tarda tanto
.....

Una anotación —existente en apuntes inéditos de nuestro insigne vate, D. José Gálvez Barrenechea— me da la razón. No resisto a copiarla:

> "Asoman a la vida de Santa Rosa algunos signos anunciadores del criollismo. Muy aficionada a la vihuela y con aptitud para el repentino cantar, la tradición ha conservado de ella muchos versecillos, alegres unos, y otros aunque místicos del mismo carácter, como aquel ritmo mozamalesco seguramente, con picaresco tratrueque, que dice. . ."

Y a continuación Gálvez citaba la cuarteta aquélla con que Rosa recibía al Señor cuando llegaba tarde a la cita —y que ya apunté ut supra, querido lector— versos que dejo en el tintero por no repetir lo ya escrito.

Lo dicho te pinta a Santa Rosa, muy a la ligera por cierto, pero lo suficiente para introducírtela como personaje principalísimo de esta tradición. Para rubricar este aparte te diré que Isabel Flores de Olivar tenía dos amores definidos en su vida: su Dios y su Patria.

Por el primero llegó —temiendo que algún mancebo se enamorase de sus preciosas manos y la pidiera en matrimonio—, a quemárselas con cal viva para destruir su belleza.

Por la segunda, realizó un milagro de los más sonados que en sus arcas taumatúrgicas guarda y que es el que voy a relatarte a continuación, lector amigo, si es que te animas a seguirme leyendo y desistes de apagar la lámpara para platicar con Morfeo.

¡Enciende pues, y lée!

Fracasada la intervención de la escuadra colonial al mando de D. Rodrigo de Mendoza, los navíos de Spilberg, aprovechando el fuerte soplo de los Alisios, se aproximaron al Callao a todo trapo hasta las cercanías de la isla San Lorenzo. A poco de haberse divisado las henchidas velas en el horizonte, los vigías apostados en el morro Solar, cerro de la Regla y otros puntos conspicuos de la costa limeña, hicieron circular rápidamente la noticia, añadiendo de su propio magín la temida voz de: ¡ahí vienen los piratas!

Y el pánico cundió en Lima. Mientras espadas, sables, pistolas y arcabuces eran sacados de panoplias y armerías por sus dueños, corrieron las mujeres a los templos para implorar la gracia divina. En más de una casona colonial matronas hubo que, rodeadas de sus hijos y miembros de la servidumbre, empezaron a rezar a coro el santo rosario interrumpiéndolo para intercalar aquella jaculatoria tan conocida de nuestras abuelas:

Aplaca Señor tu ira,
tu justicia y tu rigor;
por tu purísima madre:
¡Misericordia Señor!

Fue entonces que se supo —por correo de brujas, imagino—, el parecer del virrey de Montesclaros respecto del peligro inminente que se cernía sobre la capital: "Si Spilberg desembarcara con 500 hombres, se adueñaría de Lima".

Y mi paisana Rosa, alejada de su oratorio de la calle Aumente —por estar viviendo con la familia de la Maza—, al no poder entrevistarse con Nuestro Señor en la ermita como era su costumbre, resolvió dirigirse al templo de Santo Domingo. Como lo pensó lo hizo.

Aquel 21 de julio de 1615, Isabel Flores de Oliva cayó postrada de hinojos ante la Virgen del Rosario, transida y con los brazos en cruz. Cuantas personas entraban a la iglesia para rezar, la vieron por horas y horas en esa incómoda pero devotísima posición, nimbada con una aureola resplandeciente que destacaba sobre el fondo obscuro de retablos y artesonados, implorando la intercesión de la purísima madre del Redentor y fiel a su promesa de no cejar en su transporte místico hasta que las naves de Spilberg no se retirasen de la rada sin atacar al Callao.

En el cielo debió armarse también la de Dios es Cristo, desde que la Divina Providencia tenía su programita ya trazado. Sin embargo, ante los méritos y virtudes de quién pedía tal gracia, unidos a los buenos oficios de la Virgen Santísima, Nuestro Señor, obedeciendo a su santa madre que rogando le pedía deshacer el entuerto, accedió finalmente y dio su brazo a torcer: el pirata Spilberg —no sabiendo como yo y tú lector, por qué lo hacía— resolvió dar la orden de pasar de largo por el puerto chalaco, sin intentos de desembarco ni disparos de cañón.

Y en el preciso instante en que Santa Rosa se enteró de la decisión divina, plegó sus brazos de inmediato y cayó desvanecida sobre las gradas del altar.

Al poco rato llegó la noticia de que los piratas habían abandonado las aguas del Callao.

Ahora, lector amigo, ponte la mano en el pecho y dime si el milagrito aquél no fue de los gordos que logró nuestra compatriota Rosa, máxime si recuerdas que luego Spilberg saqueó e incendió Paita; asoló —después de cambiar bastimentos en Acapulco trocándolos por prisioneros que

llevaba a bordo— diferentes posesiones españolas del Nuevo Mundo; se batió cerca de las islas Molucas con la escuadra española comandada por D. Juan Ronquillo; hizo diversas presas y capturó al navío **Endraght,** apresando a su comandante, el ilustre marino **Jacobo Le Maire** (epónimo del estrecho que él descubriera), quien murió a bordo del buque pirata durante la travesía. En fin, cometió tantas tropelías —que se me hace fueron dispuestas sabiamente por Nuestro Señor— para hacer resaltar, rotunda e inobjetablemente, el milagro que nos hizo Santa Rosa librando al Callao del ataque de los buques holandeses, en forma excepcional y exclusiva.

Con mucha razón, en mi patria, el pueblo tiene tanta fe en Isabel Flores de Oliva, doncella santa y virtuosísima, criolla y embajadora del folklore peruano, que allá por el siglo XVII como te citara ab initio ensayaba místicos versos para su amado Dios, poniendo especial cuidado en alternarlos con cinco y siete sílabas respectivamente, metro y ritmo que marcan las composiciones de la actual "marinera" en su segunda y tercera estrofas.

Casi tres siglos después, aparecida ya la versión morena de baile tan popular, es decir la "resbalosa", la bohemia costeña —recordando los milagros de mi paisana y sobre todo aquel sucedido en el mar del Callao, en 1615—, le ha dedicado una estrofa que todos conocemos y hemos gozado viendo bailar la última parte de aquella marinera tan sabrosa, que termina así en su "atraca bote":

Santa Rosa de Lima,
¿cómo consientes
que les pongan impuesto
a los aguardientes?

EL FRATRICIDIO NAVAL DE CAÑETE

(1615)

La generosa tierra de San Vicente de Cañete —que albergara hasta su muerte al prócer chileno, D. Bernardo O'Higgins, quien entregó su alma al Señor el 24 de octubre de 1842— no solamente se conoce en mi patria por su hospitalidad, delicioso clima y cuantiosa producción de frutales amén de panllevar, sino por otras pequeñas menudencias históricas curiosísimas, y entre ellas la que hoy me sirve de tema para elaborar esta tradicioncita, desde que su puerto y costas fueron testigos allá por el año 1615

de un lamentable fratricidio naval, cuando el corsario holandés Jorge Van Spilberg (Spilberghen para otros) arrumbaba hacia el Callao para saquearlo— intento que se hizo humo gracias a las rogativas de mi paisana Santa Rosa de Lima — quien, con sus oraciones y místico amor a Jesucristo pudo más que los buques de guerra españoles que enviara el virrey, Marqués de Montesclaros, al mando de su sobrino D. Rodrigo de Mendoza, con la expresa misión de batir al incursor— alemán de origen pero al servicio de Holanda — que desde Chiloé venía cometiendo depredaciones, atacando barcos e incendiando puertos, como almirante de una poderosa escuadra conformada por su navío **El Gran Sol,** así como por los siete restantes que integraban sus fuerzas: la **Victoria,** la **Luna,** la **Venatoria,** el **Laro,** el **Lucero,** el **Eolo** y la **Amsterdam.**

Ya en otro capítulo de este mismo libro, "Milagro frente al Callao", me ocupé muy a la ligera sobre el episodio que entre manos tengo ahora, porque no era del caso relatar sus pormenores y alejar al lector del tema central. Hoy me he propuesto abordarlo con más detalle. Comenzaré por citarte, amigo mío, un par de estrofas en castellano antiguote que se refieren al caso de marras. Para ello me remito al "Poema a Santa Rosa" de D. Luis de Oviedo, Conde de la Granja, que en dos octavas correspondientes al Canto XII dice así:

"Regateando al llegar por más ventaja,
disputan uno y otro el barlovento:
que si se parte el Sol, también se raja,
para los duelos de la mar, el viento:
cuando a lavar el carro solar, baja
sus ruedas al postrer vuelco violento:
se llegaron a dar las capitanas
las buenas noches con las dos andanas.

¡Qué disparadas muertes!, ¡qué de heridas
al bulto arrojan por los aires vagos!
Si supieran de quien son homicidas,
muchos en sí cambiaron los estragos:
¡cuantos son, sin saberlo, fratricidas!
con tiros de felices, aciagos,
hijos y padres que el error no advierten,
su propia sangre, en la que sacan, vierten".

Sin duda que lo acontecido frente a Cañete aquel 17 de julio de 1615 constituyó una tragedia. Los combates navales de todos los tiempos registran hechos similares o lamentables equivocaciones, cuando durante el furor de la lucha los hombres se obnubilan y la prudencia se deja de lado para dar paso al instinto combativo, que ciega y brutalmente, les impulsa a hacer frente al peligro sin recapacitar mucho, especialmente cuando se trata de defender la honra de una bandera o dar protección a los seres que les son más queridos.

Se me hace que el **rabudo** anda a la pesca de estas ocasiones y procura aprovecharlas cuando se presentan, para fastidiar a los mortales, mortificar la paciencia a Nuestro Señor, y en fin, deleitarse con la cara que ponen todos los miembros de la Corte Celestial al verificar sus maldades y los sufrimientos que traen aparejados. Sugerencias no caben desde que Dios se las sabe todas, pero... ¿no te parece, lector que valdría la pena ajustarle clavijas a Lucifer, aumentándole un poquitín la temperatura de las pailas infernales?

Y aquí, digresiones aparte, vuelvo a mi tema sobre el fratricidio ocurrido en Cañete siglos ha. Nos habíamos quedado en que Spilberg con su escuadra, habiendo pasado el Estrecho de Magallanes, cometió diversas tropelías en Chiloé; luego de hacer provisiones en la Mocha, desembarcó en Santa María, saqueando e incendiando la población para después zarpar hacia las costas del Perú.

Avisado el virrey Marqués de Montesclaros por el Presidente de Chile, comenzó a tomar importantes medidas con carácter inmediato: alistó la escuadra compuesta de tres navíos, poniéndola bajo el mando de su sobrino D. Rodrigo de Mendoza, caballero de la Orden de Calatrava, quien era General de las Armas del Callao, yendo en ella del Pulgar en calidad de Almirante y muchos nobles de Lima. Luego de reconocer varios puertos de Sur sin haber encontrado al corsario, regresó al Callao nuevamente para reforzarse. También conformó seis columnas de caballería para proteger al puerto contra cualquier desembarco; sus jefes fueron Hijar, Sarmiento, Carvajal, Castro, Córdoba y Cueva. Creó tres Tercios de Infantería (regimientos), al mando de Bravo Lagunas, Carrillo y Calderón. Este último pasó a bordo de la escuadra con su gente, haciéndosele honores de almirante. Varios religiosos de la Orden de San Francisco embarcáronse también; iban a cargo del ex-padre provincial, fray Bernardo Gamarra, listos a administrar los auxilios de la Santa Madre Iglesia si el caso se presentaba.

Reforzada la escuadra con otras tres unidades adicionales, al recibirse aviso de que Spilberg había sido avistado frente a Pisco, zarpó nuevamente e hizo proa al Sur para efectuar una búsqueda por delante del enemigo. Pronto tuvo éxito porque, al llegar a las cercanías de Cañete, los navíos holandeses fueron identificados por los vigías. Esto sucedió el 17 de julio de 1615.

El entusiasmo y deseo de combatir se puso inmediatamente de manifiesto a bordo de la escuadra virreinal, en cuyos buques hallábanse embarcados muchos nobles caballeros de la crema y nata limeña. La acción se inició apenas los barcos se pusieron a tiro de cañón, tornándose aquello en un infierno de disparos sin cuenta.

La nave **Capitana** en la cual viajaba el propio D. Rodrigo de Mendoza quien como ya sabemos, era militar nato y General de las Armas del Callao, tuvo inicialmente buena fortuna y logró hundir a uno de los barcos corsarios cuando la noche comenzaba a caer. A renglón seguido fue cuando **se armó la de San Quintín** puesto que, no sabría decirte, lector amigo, si por desconocimiento de los asuntos navales o simplemente mala suerte, el improvisado marino ordenó atacar con toda la potencialidad artillera de su navío a uno de los buques enemigos, resultando que aquel no era holandés y corsario sino perteneciente a su propia escuadra..., ¡nada menos que el navío **Almirante** comandado por del Pulgar!

Así, cañonazo va y cañonazo viene, la **Capitana** hizo una tremenda masacre bordas adentro del supuesto "contrario", cometiendo fratricidio por desconocimiento de su verdadera identidad y llegando, finalmente, a echarlo a pique en medio de un mar tinto en sangre, justo frente al citado puerto de Cañete...

Algunos de los sobrevivientes —que fueron poquísimos— relataron después que el mismo Spilberg, el que como "viejo lobo" dióse cuenta inmediata de la situación, acercándose con su barco al **Almirante** mientras este navío se hundía sin remedio, ofreció ayuda a del Pulgar y los suyos en caso de que se rindieran. La respuesta del español fue altiva y valiente: ¡prefería la muerte con honra, que la vida, con deshonra!

Entre quienes liaron bártulos para la otra y acompañaron a su almirante, te citaré lector algunos nombres de ilustres caballeros —por si entre ellos encuentras algún antepasado tuyo —, entresacándolos de los escritos del Conde de la Granja a quien nombré ut supra:

Perecieron en el **Almirante,** Toledo Francia, Espina, Aguila, Tenorio, Cisneros, Palomino, Peredo, Medina, Aramburú, Cartagena, Garcés, Merlo, Morga, Salcedo, Benalcázar, Polanco, Paredes, Salinas, Perales, Vásquez de Acuña, Osnayo, Tamayo y Astete.

Entre las víctimas también se contó fray Alonso Trujillo, ejemplar religioso cuya muerte fue muy sentida. Fuera de los ya mencionados y del hundimiento del **Almirante,** los corsarios hicieron zozobrar al **Patache,** comandado por Albendin; los principales nobles que a su bordo estaban resultaron: los Ochoas, Barretos, Paniaguas y Maldonados. Y no sigo engrosando la relación de difuntos por respeto a tu paciencia, desde que muchísimos fueron quienes pasaron a mejor vida durante tan infortunada acción naval.

Terminado el combate, ambas flotillas aparecieron con diversas averías, mástiles desarbolados, agujeros en los cascos y revestimientos, piezas fuera de batería y otras menudencias por el estilo, por lo que hubieron de separarse y continuar cada cual por su lado para reparar, sepultar a sus muertos y atender a los innúmeros heridos.

Demás estaría decirte, lector, que la llegada de la escuadra virreinal al Callao fue lamentable y lamentada, desde que constituyó una tristísima fecha histórica en la que muchos hogares se cubrieron de luto y, ¿por qué no expresarlo con franqueza?, de impotente rabia, debido a la tremenda equivocación tenida frente a Cañete.

Mientras tanto... **¡no estaba el tiempo para tafetanes!,** puesto que resultaba imprescindible seguirse preparando para precaver la posible reacción de Spilberg, quien recaló en la isla de San Lorenzo y prosiguió amenazando al primer puerto y a las tres veces coronada villa.

Felizmente contaba el Virreinato del Perú con Isabel Flores de Oliva —mi paisana Santa Rosa de Lima—, espiritual doncella y mística amada de Nuestro Señor Jesucristo, quien, dirigiéndose al templo de Santo Domingo cayó de hinojos con los brazos en cruz, ante la Virgen del Rosario, rogando por su intermedio a su divino hijo que nos librara de la amenaza que representaban los corsarios.

Y lo que no pudo hacer la escuadra virreinal en pleno, parece que lo consiguió la santa con sus plegarias y su fe en Dios: Spilberg y los suyos, luego de una pequeña escaramuza, levaron anclas arrumbando hacia el Norte para continuar con sus depredaciones y saqueos, cañoneos, incendios y asesinatos, pasando por alto a la Ciudad de los Reyes sin saber por qué lo hacían.

Debido a este milagro gordo que muchos afirman fue exclusivo de Santa Rosa de Lima, es que la imaginería colonial comenzó a representarla con un ancla a los pies —durante el proceso que se siguió para su canonización—, tal como puedes verla hogaño, lector, si te da por oir misa en la iglesia de la Recoleta.

¡Bien que se lo mereció!, ¿no te parece, amigo mío?

VERSOS Y PASIONES... EN NAVIOS Y GALEONES

(1620)

Acabo de ratificar, lector amigo, que estos trajines míos para hurgar antiguallas y revivir olvidados recuerdos, es afición que me viene por atavismo. Hace ya siglo y medio, en 1834, D. Manuel Antonio Valdizán, español y avencindado en la ciudad de "Los Caballeros del León de Huánuco", extrajo e hizo reimprimir —de la colección de obras sueltas de Lope de Vega— las dos epístolas en verso de "Amarilis" y "Belardo", para publicarlas en Lima. (1)

Como tal intercambio de correspondencia no vino a ser otra cosa que un romance epistolar por correo marítimo, que yendo y viniendo entre el Pacífico y el Atlántico, atravesó los dos océanos a bordo de navíos y galeones, tela tengo entre manos para confeccionar una tradicioncita al respecto, la misma que versará sobre las poéticas cartas con que se regalaron Lope de Vega —"El Fénix de los Ingenios"— y una ilustradísima paisana mía, la misteriosa "Amarilis", allá por los comienzos del siglo XVII.

Para que **las cosas aparezcan claras y el chocolate espeso,** acotaré, lector, que "Belardo" fue el pseudónimo adoptado por Lope de Vega. Así retribuía, con la misma moneda, el anagramático nombre de "Amarilis", cuya verdadera y comprobada identidad aun se discute como se verá más adelante. Aquí debo indicar que si bien el famosísimo escritor y dramaturgo español era sacerdote, todo hace pensar que su amiga y enamorada intelectual de allende los mares..., ¡era monja o pretendía servir solamente al Señor!

¿Romance de primera plana en puertas?, ¡quiá! Mejor echamos ahora una parrafada sobre los personajes principales de esta tradición, para conocerles más de cerca y condimentar debidamente el aliño del poético guiso que me va a resultar cuando la termine, ¿estamos?

Comenzaré por "Amarilis". De primera intención surge la sospecha fundada de que tal mote encierra dos nombres femeninos: ¿María y Lis, quizás?

---

(1).—"Diccionario Histórico-Biográfico del Perú", M. de Mendiburu, Vol. III pág. 343, Lima, 1878.

D. Marcelino Menéndez y Pelayo, el inteligente crítico e investigador literario español, basándose en datos aportados por la misma "Amarilis" —de que en ella se unían las sangres de dos esforzados conquistadores—, cree probable que el apellido de la poetisa fuera Alvarado, y como su pseudónimo es anagrama del nombre de María, estima que la heroína de Lope de Vega se llamó Dña. María de Alvarado.

D. José de la Riva Agüero disiente de la anterior opinión, para, tomando como punto de partida también la indicada revelación de "Amarilis", concluir en que fue hija de D. Juan Tello de Lara, descendiente del conquistador D. Juan Tello de Sotomayor y de María Arévalo Espinosa, quien, a su vez, provenía de la misma rama de otro de los conquistadores: Gómez Arias Dávila. Según esta hipótesis, "Amarilis" debió llamarse Dña. María Tello de Lara y Arévalo.

Y mi pariente —aquel D. Manuel Antonio Valdizán que te citara ut supra, lector, el que hizo reimprimir las famosas epístolas en 1834— asegura por su lado que "Amarilis" fue Dña. María Figueroa, hermana de Dña. Isabel Figueroa quien casara con el encomendero D. Bartolomé Tarazona. Conjetura que esta última dama, "célebre —dice— por su hermosura, linaje y magnificencia", sería la adorable "Belisa" de la quien se expresa "Amarilis" en tan cariñosos términos en sus poemas, porque... ¡"Belisa" es el rebozo del nombre de Isabel!

Sea cual fuere el nombre real de la misteriosa "Amarilis": María de Alvarado, María Tello de Lara o María Figueroa, lo cierto es que su númen resultó indiscutible y que su estro poético no ha muerto con los siglos. Como para muestra dejó un botón, copiaré ahora algunos pasajes de su extensa epístola a Lope de Vega, carta ésta que considero como la declaración apasionada de un amor intelectual casi imposible, cuyos versos y figuras son finos, sutiles y elegantes en todos sus aspectos; por mar fue hasta España:

"Tanto como la vista, la noticia
de grandes cosas suele las más veces
al alma tiernamente aficionarla,
que no hace el amor siempre justicia,
ni los ojos a veces son jueces
del valor de la cosa para amarla:
mas suele en los oídos retratarla
con tal virtud y adorno,
haciendo en los sentidos un soborno
aunque distinto tengan el sujeto
que en todo y en sus partes es perfecto,
que los inflama todos,
y busca luego artificiosos modos,

con que puede entenderse
el corazón que piensa entretenerse
con dulce imaginar para alentarse,
sin mirar que no puede
amor sin esperanza sustentarse.
El sustentarse amor sin esperanza,
es fineza tan rara que quisiera
saber si en algún pecho se ha hallado,
que las más veces la desconfianza
amortigua la llama, que pudiera
obligar con amar lo deseado:
mas nunca tuve por dichoso estado
amar bienes posibles,
sino aquellos que son más imposibles,
a estos ha de amar un alma osada;
pues para más alteza fue criada,
que la que el mundo enseña;
y así quiero hacer una reseña
de amor dificultoso,
que sin pensar desvela mi reposo,
amando a quien no veo, y me lastima:
ved, que extraños contrarios,
venidos de otro mundo y de otro clima.
. . . . . .
. . . . . .

En este imperio oculto, que el Sur baña,
mas de Baccho piadoso, que de Alcides,
entre un Trópico frío y otro ardiente ,
adonde fuerzas ínclitas de España
con varios casos y continuas lides
fama inmortal ganaron a su gente,
donde Neptuno engasta su tridente
en nácar y oro fino:
cuando Pizarro con su flota vino,
fundó ciudades y dejó memorias,
que eternas quedarán en las historias;
a quien un valle ameno,
de tantos bienes y delicias lleno,
que siempre es primavera
merced del sueño de la cuarta esfera
la ciudad de León fue edificada,
y con hado dichoso
quedó de héroes fortísimos poblada.
. . . . . .

Ha sido mi **Belisa** celebrada,
que este es su nombre, y **Amarilis** mío,
entrambas de afición favorecidas:
yo he sido a dulces musas inclinada.
Mi hermana, aunque es menor, tiene más brío,
y partes, por quien es, muy conocidas;

al fin han sido merecidas
con alegre himeneo
de un joven venturoso que en trofeo
a su fortuna y vencedora palma
alegre la rindió prendas del alma.
Yo siguiendo otro trato,
contenta **vivo en limpio celibato,**
con virginal estado,
a Dios con gran afecto consagrado,
y espero en su bondad y su grandeza,
me tendrá de su mano,
guardando inmaculada mi pureza.
. . . . . .

"Amarilis", a través del poético epistolario, pretendió convencer a Lope de Vega para que escribiese la "Vida de Santa Dorotea", de quien tanto ella como su hermana "Belisa" eran sumamente devotas. A la larga no lo logró, tal vez porque su admirado "Belardo" no tenía predilección alguna por el tema, quizás porque andaba con la cabeza revuelta por algún amorcillo de esos en que tanto se prodigó. ¿No me crees lector?, pues echemos una miradita sobre la personalidad de Lope de Vega, para conocer un poco más al otro protagonista de esta tradicioncita:

Se ha dicho que "El Fénix de los Ingenios" —D. Lope de Vega Carpio— perteneció "a esa raza de aventureros que empiezan confinando con los pícaros y acaban acercándose a los santos". En efecto, como en su tiempo "sólo por Iglesia o Mar o Casa Real se prosperaba", antojósele vestir los hábitos sacerdotales, y, sin acordarse de ello después, enamoróse a los cincuenta y cuatro años, como un loco, de una dama casada y que sólo contaba veinte y seis: Dña. Marta de Nevares y Santoyo.

Lope de Vega nunca fue capaz de dominar sus pasiones. Una cosa era su fe religiosa, admirablemente descrita en veces, y otra su moral. Se le ha comparado con D. Juan Tenorio, por el embrollo continuo de sus relaciones amorosas que, según graciosa frase de un biógrafo suyo, "exigían un cuadro sinóptico en que se clasificaran sus amores y sus hijos legítimos, al mismo tiempo que los amores y los hijos ilegítimos".

Su producción literaria fue abrumadora. En "La Moza del Cántaro" dice el propio Lope que había escrito mil quinientas comedias (esto lo afirmaba en 1632). Montalván —a quien se cree algo exageradillo hogaño— las eleva a mil ochocientas a la fecha de su muerte, y a "unos cuatrocientos autos sin contar los entremeses".

"Mil quinientas ha escrito
bien es que perdón merezca".

Hoy se conservan 436 comedias conocidas y 43 autos de Lope de Vega. En su época suscitó la admiración de propios y extraños. Las gentes le saludaban con el mayor respeto y hasta el propio rey se detenía a su paso. Lord Holland —quien a principios del siglo XIX comenzó a hacerle justicia—, aseguraba que si Lope no hubiese sido tan talentoso ni escrito como escribió, no habría dejado lugar a que Moliere y el gran Corneille realizaran sus obras maestras.

Pues bien, mientras que el Correo de las Indias viajaba hasta España atravesando el Atlántico, dentro del "paquete de correspondencia" que iba a bordo del navío se encontraba la carta que... "Amarilis" enviaba a Lope de Vega, el "Belardo" que encarnaba sus admiraciones de poetisa. Llegada que fue a las manos del "Fénix de los Ingenios", éste, quien además de galante enamorado se preciaba de ser cumplido caballero, con su feraz capacidad de trabajo empezó a preparar la respuesta a tan original misiva. Habiendo zarpado el barco de regreso hacia América y llegado a puerto luego de la gran demora que por esos tiempos existía, la ansiosa "Amarilis" tuvo la oportunidad de leer y releer la epístola de contestación escrita en tercetos. Hé aquí, lector, algunos fragmentos sobre lo que respondiera a su amada intelectual de allende el océano:

"Ahora creo, y en razón lo fundo,
Amarylis indiana que estoy muerto,
pues que vos me escribís del otro mundo,
lo que en duda temí, tendré por cierto,
pues **desde el Mar del Sur nave de pluma**
en las puertas del alma toma puerto:
¡Que clara, que copiosa y dulce suma!
nunca la hermosa vida de su dueño
voraz el tiempo consumir presuma:
bien sé que en responder crédito empeño,
vos de la línea equinoccial Sirena
me despertáis de tan profundo sueño.
¡Que rica tela, que abundante y llena
de cuanto el más rethórico acompaña!
¡Que bien parece que es indiana vena!
Yo no lo niego, ingenios tiene España,
libros dirán lo que su musa luce,
y en propia rima imitación extraña.
Mas los que el clima Antártico produce
sutiles son, notables son en todo:
lisonja aquí, ni emulación me induce.
Apenas de escribiros hallo el modo
si bien me lo enseñáis en vuestros versos,
a cuyo dulce estilo me acomodo.
En mares tan remotos y diversos
¿cómo podré ya veros, ni escribiros
mis sucesos ó prósperos, ó adversos?

Del alma que os adora, sé deciros
que es gran tercera la divina fama;
por imposibles me costáis suspiros.
. . . . . .
. . . . . .
Y pues habéis el alma consagrado
al cándido pastor de Dorotea,
que inclinó la cabeza en su callado:
cantad su vida vos pues que se emplea
virgen sujeto en casto pensamiento,
para que el mundo sus grandezas vea.
Que vuestro celestial entendimiento
le dará gloria accidental cantando,
entre las luces del empíreo asiento.
Honrad la patria vuestra propagando
de tan heroicos padres la memoria,
su valor generoso eternizando".

Para mí, lector, "Amarilis" resulta delicada, femenina y con indudable estro poético. Sin embargo, no ha faltado pluma —como la de D. Ricardo Palma Soriano en este caso— que escriba sobre sus tercetos diciendo "que la epístola a Lope, más que de una dama culta y de buen tono, es de una comadre cotorrera".

Incluso expresa el genial autor de "Tradiciones Peruanas", pensamientos como estos: "Se nos presenta, en 1620, la **Amarilis** de Huánuco, con su epístola en silva, dirigida a Lope de Vega". "Tengo para mí —añade— que el viejo Lope de Vega no tragó el anzuelo, porque contestó a Amarilis llevándola el amén y dejándose querer, en tercetos muy desmayados para ser suyos". (1)

Dudas sobre Lope y dudas
sobre "Amarilis" he visto,
¿dudará también que Judas
fue traidor a Jesucristo?

Yo, lector, apoyándome en la opinión de D. Marcelino Menéndez y Pelayo, en lo que al respecto anota Mendiburu, en el parecer de mi pariente, D. Manuel Antonio Valdizán y en lo que entresaco fragmentadamente de ambas epístolas, soy menos escéptico que Palma y creo, a pie juntillas, que "Amarilis" no era un mito sino mujer de carne y hueso, muy dada a las letras, a Dios y al cuidado de su virginal castidad. Si nó. . ., ¡que me lo demuestren!

¡Y que viva mi paisana: como poetisa, como amante y como dama!

---

(1).—"Tradiciones Peruanas", **Las Poetisas Anónimas**, Ed. Aguilar, Madrid, 1953, págs. 261 y 262.

EL DOBLEZ DE UN OIDOR

(1629)

En nuestra América, ¡a Dios gracias!, el Perú cuenta con un ancestro marinero de abolengo y nombradía. Deber nuestro es hacerlo resaltar cuando la ocasión se presenta, contando las buenas y malas cosas que acontecieron en su pasado naval, unas para enorgullecernos y las otras para obtener ejemplarizadoras enseñanzas, porque, si nó. . . , ¿crees lector, que la objetividad de la historia valdría dos pepinos?

Esta tradicioncita —contada a mi manera y según el modo que tengo de ver los sucedidos pretéritos— trae consigo determinada situación paradójica e incompatible de cierto funcionario que comió pan en Lima hace más de tres siglos: el Oidor de la Real Audiencia, D. Blas de Torres Altamirano.

Algunos apuntes tenía quien estas líneas escribe acerca del caso, mas no se animaba a organizarlos ni a darles forma hasta que ayer, justamente, tuvo ocasión de leer un bien meditado trabajo del distinguido polígrafo y diplomático, D. Gonzalo de Reparaz, que llevando diferente intención versaba sobre el mismo tema. (1)

Así pues sale a la luz la presente tradición, pero llevando distinto gorro: "El doblez de un Oidor" le he llamado y a las pruebas me remito, pretendiendo demostrar que no anduve por las bermas del camino sino por su verdadero centro, cuando decidí motejarlo como queda dicho:

Allá por el siglo XVII, cuando los navíos procedentes de Acapulco arribaban al primer puerto norteño del Virreinato del Perú —que era Paita, generalmente—, se enviaba de inmediato un propio hacia Lima para noticiar al Virrey sobre novedad tan suculenta como era la llegada de la "Armadilla de la Mar del Sur", avisando a las autoridades a su paso por Huacho para que apostaran vigilantes con el fin de evitar cualesquier contrabando estando el buque próximo al Callao.

Ante el mensaje recibido, el Virrey reunía casi de inmediato a Real Acuerdo de Hacienda, con el fin de tomar las medidas pertinentes en toda la **costa abajo,** esto sería decir, desde el litoral Norte hasta nuestro primer puerto.

---

(1).—"Rutas del Antiguo Perú": "Los Caminos del Contrabando". Pág. Editorial de "El Comercio", Lima 18 febrero 1968.

Por ese entonces la "Armadilla del Sur" venía desde México trayendo sederías, porcelanas de oriente, muebles tallados en finísimas maderas y con incrustaciones de marfil y nácar procedentes de Manila —mercaderías todas que enviaban los portugueses desde Macao, vía Acapulco—, por un valor anual contante y sonante de "cinco o seis millones de dólares" en nuestra equivalencia actual, cantidad que en esos venerables tiempos resultaba simplemente astronómica.

Personaje importantísimo en todos estos trajines que tanto alborotaban al cotarro limeño, desde que mis paisanos y paisanas siempre fueron "noveleros" —sobre todo ellas, en tratándose de trapos, muebles y vajilla— era D. Blas de Torres Altamirano, quien, fuera de desempeñarse como Oidor de la Real Audiencia, ejercía también el cargo de "Juez de la Ropa de Contrabando de China", siendo, como su pomposo título indicaba, responsable y dirimente de que las importaciones anduviesen de acuerdo con los aforos aduaneros y de poner al descubierto los entuertos, castigando debidamente a los culpables. Por descontado quedaba el que D. Blas tenía que ser persona de intachable moralidad, probo, digno y honrado, como corresponde serlo a todo buen juez.

Cuando el 8 de septiembre de 1629 ancló en el Callao el navío recién llegado de México, traía a su bordo mercaderías variadas con un valor superior al millón de dólares —dejo constancia que siempre me estoy refiriendo a la equivalencia actual, para hacer más comprensible la figura al lector—, D. Blas de Torres Altamirano se apresuró a tomar la correspondiente acción para lo cual colocó, de inmediato, cuatro vigilantes de su confianza en el buque para hacer respetar la ley.

Capital tan considerable como habría de ser el talego que tantos patacones rendiría al erario, se me hace que era más que suficiente, en aquellos tiempos, para haber comprado un siglo antes la Insula Barataria —prometida por Don Quijote a Sancho Panza—, dejando muchísimos duros aún para colocarlos al rédito y adquirir también el reino de Micomicón, sujuzgado (a través de la imaginaria versión de Dorotea, moza discreta y de gran donaire) por el gigante Pandafilando de la Fosca Vista. . .

Y paréceme, lector, que nuestro D. Blas de Torres algún parentesco ancestral hubo de tener con Pandafilando, desde que durante la inspección de papeles y fardos de mercadería, si no tuvo fosca la vista cuando menos la hizo gorda, al informar posteriormente "que no descubrió cosa de consideración" en el navío examinado.

Sin embargo se colige que no todos sus contemporáneos, sabiendo quizás de qué pie cojeaba, estuvieron de acuerdo con las medidas tomadas ni mucho menos con el informe del "Juez de la Ropa de Contrabando de China" puesto que, el Maestre de Campo Tesorero, D. Sebastián Hurtado

de Mendoza, pretendió, a su vez, colocar sus propios guardias a bordo del navío acabado de llegar, dudando implícitamente de la honorabilidad del Oidor.

Tal determinación hizo que a D. Blas de Torres se le subiera la mostaza al caletre. Sin vacilar recorrió en un santiamén el polvoriento camino existente entre el Callao y Lima, para presentarse furioso ante el virrey siendo las diez de la noche pasadas y exponerle sus quejas.

El Conde de Chinchón —aquél quien, según conocemos, fue el primer funcionario español que aceptó la administración de la quinina para salvar la vida de su esposa, postrada en el lecho de enferma y presa de fiebres y tercianas— reunió al día siguiente al Real Acuerdo de Hacienda, después de lo cual "se compusieron las diferencias" y se le concedió franquicia a D. Blas. Esto equivale a decir que se continuó confiando en la seriedad de su trabajo, pero...

Su labor buena y prolija
nada, en realidad notó...
mas después nos resultó
¡tremenda y gran "lagartija"!

La reventazón del "chupo" acaeció justamente al finalizar septiembre; cuando ocurrió a bordo del navío de marras una gran pelea entre tres soldados y un sargento, hubo heridos en la gresca y se descubrió que el origen de ella había sido el reparto de la mercadería contenida en cierto cajón —que se les regalara en el puerto de Huacho— "para que hiciesen buen pasaje", expresión de la época que se traduce hoy por "hacer la vista gorda" durante su vigilancia, imitando a D. Blas y convirtiéndose en parientes del suprascrito funcionario.

Pero como las cosas en este querido Perú siempre han marchado lentas en muchos aspectos, la desconfianza que comenzó a levantarse alrededor del "Juez de la Ropa de Contrabando de China" también resultó frenada durante prácticamente un año. El 17 de diciembre de 1630, merced a una confidencia de alguien que malquería al Oidor, fueron decomisados nada menos que veintiún fardos y cajones de ropa y loza orientales, que no habían sido aforados ni pagado los derechos que ordenaba la ley.

¿Sabes, lector, a quién pertenecían?. Pues a nadie menos que a D. Blas de Torres Altamirano el que, solamente en ese viaje del navío mexicano, había hecho su agosto con la friolera de veinte mil patacones (unos sesenta mil dólares actuales), dejando así al descubierto su doble función de represor del contrabando, a la par que de jefe de contrabandistas. ¿Cuántas veces habría comido huevo la gallina anteriormente?

Y nuestro protagonista, habiendo resultado cogido con las manos en la masa, se limitó a presentar su renuncia como "Juez de la Ropa de Contrabando de China", quedándose, rubores aparte, como Oidor de la Real Audiencia de Lima y sin que fuese sancionado por su falta.

Cuando algo así suceda
en este Perú, lector,
¡ojalá gire la rueda
de diferente manera
aplastando al Oidor!

DOS TESOROS EN BUSCA DE DUEÑOS

(1654 - 1656)

En las Ordenes Generales de nuestra Armada, esporádicamente se emiten autorizaciones solicitadas a la Superioridad Naval, con el fin de proceder a la búsqueda y localización de probables tesoros yacentes en el fondo del Pacífico o en cavernas, grutas, islas y otros puntos cercanos al litoral. Los más de estos pedidos se basan en supuestos derroteros sobre hundimientos de galeones antañeros o en planos heredados de algún pariente que tuvo que ver con piratas y corsarios, que tanto abundaron frente a las costas del virreinato durante los pasados siglos.

La presente tradicioncita versa sobre tema tan apetitoso y brinda al lector una oportunidad, veraz y posible, para echarse a buscar un par de tesoritos que deben andar perdidos por allí, en aguas de poca profundidad y alrededor de bajos perfectamente localizables. Como el autor —al igual que todo marino idealista, vive de su sueldo—, te ruega, lector amigo, que en el caso de decidirte a ser millonario y tener éxito en tu empresa. . ., no le olvides en el reparto de utilidades y le separes su tajadita, ¿te comprometes?

Y ahora voy a mi historia, para prevenirte sobre los peligros que encontrarás. Aunque te parezca orate o quidam, comenzaré por hablarte de negros, porque alguna relación guardan con el proyecto de marras.

El Licenciado D. Pedro de la Gasca, nacido en Navarregadilla, tierra del Barco y perteneciente al obispado de Avila allá por el siglo XVI, arribó a América el 17 de julio de 1546, investido de amplísimos poderes por su soberano, con el objeto de poner las piezas en orden en el Virreinato del Perú. Las cosas andaban por aquí de mal en peor, debido a la errónea política de Blanco Núñez de Vela, el levantamiento de Gonzalo Pizarro y otras frioleras por el estilo.

Entre las muchas y enérgicas medidas que de la Gasca puso en práctica, hubo una bastante cruel. Me concretaré a examinarla para no irme por las ramas en esta original tradicioncita. Se trata de la "Ordenanza" relativa a los negros y esclavos libres, expedida en el año del Señor de 1548:

> "Mandó que la existencia de ellos se remitiese al cabildo para formar un padrón exacto. Que los amos pagasen por una vez dos pesos por cada uno, de los diez años para arriba, y un peso, por los de menos edad. Por los que naciesen en adelante, un peso; y por los que viniesen después, cuatro pesos de entrada. La simple ausencia de un esclavo, debia ser castigada con cien azotes y prisión en cepo de cabeza; pero, si el objeto de ella había sido ir a vivir con alguna india, **la pena era cortar al negro las partes pudendas públicamente.** Si permanecía huído diez días, **se le destroncaba un pie a elección del amo,** o sufría castigo mayor si además de la fuga había perpetrado otro delito. **Era permitido matar a los negros que se resistían cuando se les iba a capturar;** los amos pagaban los gastos de aprehensión, y también se aplicaba la pena de muerte a los que huían por tercera vez...".

En medio del horror que causa ahora el conocer penas tan crueles y repugnantes, más nos debe sorprender que semejantes atrocidades fueran autorizadas por un sacerdote —puesto que Don Pedro de la Gasca, lo era—, pero en su descargo, y si cabe hacerlo en ínfima parte, citaré que dicho magistrado era Inquisidor y, en consecuencia, hallábase acostumbrado a la inhumanidad ejercida en la época por el abominable tribunal del que formaba parte.

El terror de caer en manos de sus perseguidores, hizo que muchísimos negros que habían comido la misma manzana que deglutió nuestro santo padre Adán en el Paraíso, tomasen las de villadiego y se afincaran en lugares alejados de aquella "justicia" tan sui géneris. En su ruta hacia el Norte rebasaron Nueva Granada y llegaron aun hasta Panamá, dedicándose a diversos oficios para asegurar su manutención y supervivencia. Unos se convirtieron en bucaneros, otros en piratas, algunos cultivaron tierras, y otros, sacando ventaja del color de su piel..., ¡se volvieron buceadores profesionales, ya para explotar bancos de almejas, pescar langostas o sacar, de vez en cuando, una ostrita perlífera en mares tropicales!

E insisto en aquello del negruzco pigmento de la epidermis y en la defensa que contra peligros presupone, porque es creencia muy popular-

zada y aun aceptada en diversas naciones del Globo, que los escualos no mordizquean carne negra. Tiburones, peces-martillo y "tintoreras" (las feroces hembras de los primeros), hacen ascos, según se afirma, a cuanto macuito se sumerge en sus dominios sub-acuos. Prueba de ello es que en la Armada Italiana siempre se han usado los vestidos convencionales de los buzos revestidos del fúnebre color. Actualmente —y en lo que al buceo autónomo se refiere—, prácticamente la totalidad de equipos que se emplean son negros. . . , ¡razones mediarán!

Establecida la relación anterior, te contaré, lector, aquello de los tesoros hundidos que he colocado de gorro a esta tradición:

El año 1654 zarpó del Callao la Armada del Mar del Sur con destino a Panamá, portando caudales de la Corona para que, al otro lado del itsmo, los recibiesen los galeones comandados por el Marqués de Villarrubia y los condujera hasta España.

Aun existe —y quien estas líneas escribe lo ha recorrido en un buen trecho— el llamado "Camino de los Españoles", en Panamá. A través de él, y fuertemente custodiados contra asaltos de piratas y bucaneros, se llevaban los tesoros procedentes del Perú y Nueva Granada, para hacerlos pasar del Pacífico al Atlántico y embarcarlos en las flotas de galeones que, muy bien artilladas, enviaban los soberanos españoles para enriquecer sus arcas.

Y ahora abre los ojos a la información que te prometí en un comienzo, lector: navegando por las costas del puerto de Guayaquil, varó y se destruyó la nave **Capitana** en los bajos llamados de Chanduy. El Presidente de Quito, D. Pedro Vásquez de Velasco, ordenó, de inmediato, que se emprendiese la labor necesaria para recuperar el tesoro perdido.

Ni corto ni perezoso, el Virrey, Conde de Salvatierra, tomó acertadísimas providencias al respecto, contratando para ello a un gran número de **negros buceadores,** expertos en dichos menesteres por haberlos venido ejerciendo ancestralmente y en varias generaciones, los mismos que fueron traídos desde Panamá y otros puntos aledaños de la costa.

Así, el trabajo que al principio parecía poco menos que imposible se realizó, recuperándose una buena porción de las riquezas que yacían en el fondo del mar. No obstante, parte del oro en lingotes, joyas y dinero no pudo ser rescatada del seno de las aguas, en los bajos de Chanduy.

La escuadra del Marqués de Villarrubia, demorada largamente en Cartagena, zarpó para Cádiz recién al año siguiente. Llevaba a bordo valiosísimos intereses que habíanse aglomerado y los galeones iban cargados casi hasta los imbornales. Durante la navegación hacia España, el buque **Almirante** naufragó en los bajos de Mimbres con la friolera de cinco millones y medio de pesos a bordo. De seiscientas personas que lo dotaban

solamente salvaron cuarenta y cinco, perdiéndose, además de sus preciosas vidas, el segundo tesoro de mi historia que, la verdad sea dicha, resultaba tan suculento como para ser envidiado por el propio Creso.

En aquel desastre pereció, entre muchísimos otros, el señor Marqués de Baydes con toda su familia. Los demás galeones llegaron a Cádiz el 22 de marzo del año 1656, con la única excepción del comandado por D. Juan de Hoyos, el que tuvo que volver de arribada a Cartagena debido a desperfectos en su casco y arboladura.

Y..., colorín colorado, ¡la historia sobre los dos tesoros se ha terminado!

Si en el porvenir, lector,
los hallas..., ¡Dios lo permita!
No te olvides del autor
y..., ¡dale su "tajadita"!

MI PAISANO CORBETE

(1673)

Hace unos días, mientras con suma deleitación me encontraba echando una ojeadita a vidas de antiguos e ilustres marinos, tuve una sorpresa mayúscula: en la página 431 de la "Enciclopedia General del Mar" y en su tomo II, la Madre España, como quien lo hace descuidadamente, se adueña de un almirante peruano y lo registra como suyo, cuando me consta que el tal viejo lobo de mar fue paisano mío y limeño mazamorrero como el autor de estas tradiciones navales, por lo que, en resguardo de la verdad y puridad históricas me apresuro a poner las cosas en su sitio. Dice así el citado libro impreso por Garriga S. A., Madrid - Barcelona, en su edición del año 1957:

> "**Corbete, Pedro.** Biogr. General de Marina español del siglo XVII. Con el galeón **Santa Cruz** pasó a formar parte de la escuadra enviada al Mediterráneo en 1676 para operar con la escuadra holandesa de Ruyter y en el encuentro de Agosta (22 de abril), combatió con el navío **Santiago.** Después del combate de Palermo, en el ajuste de mandos que se hizo, se le dio el título de Almirante. Estuvo algún tiempo encargado de la guarda de la carrera de Indias y hay constancia de que en 1673 llegaba al puerto de Veracruz llevando en su armada al duque de Veragua, nombrado virrey de México. En 1691, siendo almirante general, mandaba una de esas escuadras heterogéneas que fueron las que marcaron el final de la marina de Carlos II, y con ella llevó tropas a Italia con escalas en Rosas, Génova y Nápoles. En 1693 seguía operando por aquellas aguas".

Al comienzo pensé en un error, pero cuando leí aquello de "español" se me subió la mostaza al caletre y resolví **"Dar al César lo que era del César y a Dios lo que es de Dios"**, con que a las uvas me remito:

Y que conste que en esto último de las uvas —y me refiero al Perú, solamente— también la marina tuvo que ver en su oportunidad. ¿Me permites una digresión marginal, mi querido lector?

Cuenta la tradición y comprobado está sin duda alguna, que D. Francisco de Caravantes, hidalgo natural de Toledo y uno de los conquistadores del Perú, como buen bebedor que era y notando la escasez y hasta la carestía de vino que de cuando en vez se daba por aquí, envió por vides a España.

Tomó la nave el comisionado y arrumbó de inmediato a la península, tocando previamente en las islas Canarias que se encontraban en su ruta. Habiendo verificado que en tierra se daban uvas —y pensando en llevarlas más frescas por la menor distancia—, se avitualló profusamente de ellas y retornó al Perú contentísimo de su hallazgo. No habiéndose detenido a examinar la calidad de la vid, resultó después que las uvas eran negras..., ¡pero ya no había razón para pedirle peras al olmo!

Posteriormente se propugnaron sembríos en algunos valles de la costa y se enviaron a Chile. El capitán D. Bartolomé Terrazas, también de los conquistadores y uno de los que siguieron a Almagro hacia el Sur, obtuvo abundantes cosechas en el año de 1555 en el repartimiento de Achanquillo, provincia de Condesuyos, enviando hasta el Cuzco a treinta indios bien cargados con el precioso fruto. Hizo este regalo a su amigo Garcilaso de la Vega —padre del autor de los "Comentarios Reales de los Incas"— quien en tal obra expresa que él fue comisionado para llevarlas en fuentes a las casas de diversos caballeros, cumpliendo así con parte del encargo de Terrazas.

Años después se trajeron de España algunas otras clases de uvas, la moscatel incluída, y fue así como, gracias a la genial idea de Caravantes y al concurso de la nave que trajo al país el zumo que embriagara en los tiempos bíblicos a Jacob, los peruanos y americanos, en general, pasamos de la chicha al vino y aprendimos a paladearlo como Dios manda..., ¡qué si la marina no tendrá tradición hasta en aquellos menesteres de emborrachar cristianos!

Pero como con el tema de las uvas nos hemos olvidado de D. Pedro Corbete, Caballero de la Orden de Santiago y Capitán General que fue de la Real Armada de España en las postrimerías del reinado de Carlos II, vuelvo a afirmarte, lector, que era limeño de pura cepa y nacido en esta

tres veces coronada villa. Así lo puntualiza la pluma de D. Francisco Echave, quien en su obra "Estrella de Lima" le titula General de Flota y Almirante del Mar Océano, rangos que pueden andar algo exageradillos, pero que traen cola.

Para confirmarla, nadie menos que el ilustre escritor y vate peruano, D. Pedro Peralta y Barnuevo, asegura que su paisano llegó a ser Capitán General de Marina, consagrando a su memoria —en el Canto 7º de su grandilocuente poema "Lima Fundada"— las siguientes octavas:

"¿Ves aquel general que glorioso
de rostrada corona está ceñido,
y en el aire un Neptuno valeroso
el bastón en tridente ha confundido?
Este será el Corvete generoso
que hará ver, como siempre engrandecido
el genio que más alto se sublima,
o navegue o combata, **influirá Lima,** (1)

Este, **entre tanto hispánico Argonauta,**
de sus glorias será famoso ilustre;
calle de Agripa la proeza cauta,
calle de Doria la experiencia ilustre;
que ser podrá, naval bélica pauta
de cuanto héroe el tiempo nunca frustre;
que a ser perenne, necesario fuera
inventar nuevos mares que rindiera".

Y para terminar estos apuntes sobre mi colega marino de tiempo ha, citaré que el padre Feijoó, según anota Mendiburu en su "Teatro Crítico" tomo 4º, pág. 12), contradiciendo la opinión "de que los americanos pierden su inteligencia y energía prematuramente", dice entre otras cosas: "En los últimos años del señor D. Carlos II, fue Capitán General de la Real Armada D. Pedro Corvete, sin que jamás decaeciese por los años (que eran muchos) de la entereza de genio y hermosura de espíritu que tuvo".

Con que demostrado queda líneas arriba, lo justo es que España mantenga la paternidad de los títulos y honores a que se hizo acreedor tan gran almirante.

Pero. . ., ¡que le deje al Perú el derecho a considerarse como cuna de su nacimiento!

¿No te parece, lector, que razones para tal reclamación abundan y sobran?

---

(1).—Corvete es el apellido original. Posteriormente se ha tergiversado por Corbete.

JOSE VALDIZAN GAMIO

CURIOSIDADES... ENTRE MARINOS Y MILITARES

(1685)

Allá, a mediados del siglo XVII, ocurría una curiosísima situación en lo referente al mando militar: el grado de almirante, por ejemplo, no resultaba equivalente —como a priori se supone— al rango de general de marina ni mucho menos. El Almirante o General de la Mar del Sur, título que poseía quien comandaba los buques de guerra desde el itsmo panameño para abajo, percibía en aquellos tiempos el sueldo de un capitán de infantería. Para justificar situación tan anómala, se le reservaba la jefatura de una compañía veterana de la guarnición del Callao y..., ¡basta de explicaciones porque aquí mando yo!

Tan cucañero sistema exigía que las supradichas compañías quedasen a cargo de un subalterno, circunstancia que, está demás decirlo, acarreaba innúmeros y continuos inconvenientes en el servicio militar.

De esta manera, los almirantes pasaban a ser subordinados del General de las Armas y del Presidio, en materia de galones se entiende, mas no en las peculiares atribuciones de su profesión. En ellas, cuando de capear temporales se trataba y había huésped de kepí con mayor rango a bordo, éste se encontraba generalmente "devolviendo pesetas" por la borda debido a aquello de..., **¡zapatero a tus zapatos!**

Bajo el peso de tan extravagante situación fue como D. Antonio Beas, Almirante de la Mar del Sur, tuvo que tomar el mando de una improvisada escuadra alistada especialmente para llevar con seguridad los caudales de la Corona Española hasta Panamá, en vista de la amenaza representada por los buques del filibustero Eduardo David, natural de Flandes, quien comandando una fragata de treinta y seis cañones, la **Tigre,** otros dos buques y un brulote, había sido visto frente a las costas chilenas. Tal aviso se recibió en Lima enviado por el presidente de Chile, D. José de Garro, con fecha 12 de marzo de 1684. Posteriormente se supo que a David —quien contaba con dotaciones inglesas— se le habían incorporado en las islas del Rey dos expediciones de colegas franceses que indudablemente otearon el mismo tufillo a oro en barras, con lo que la piratesca tortilla quedó lista y sazonada en la cocina internacional de la ambición.

Y el bocadito aquél no era de despreciar ni mucho menos; para muestra un botón y me atengo a lo dicho: en las estadísticas que publi-

cara tiempo antes en España D. Manuel Nifo, se detalló que sin contar los millones de arrobas de añil, cascarilla, palo de campeche, azúcar, algodón y cebo que recibió la Madre Patria de sus colonias de América durante el reinado de Carlos III (1759-1788), se benefició también con la truculenta suma de 447,000.000 de pesos contantes y sonantes.

Pero volvamos, lector, al almirante D. Antonio Beas, a quien se hizo venir desde Panamá comandando a la fragata **Capitana** para organizar la expedición contra los filibusteros. Llegado al Callao, negóse de plano a someterse a la degradante situación de ser jefe de la escuadra y subalterno a la vez. Aceptó el nombramiento de Almirante de la Mar del Sur, y, en gesto que honra su memoria, ofreció servir sin goce de sueldo hasta que se resolviera el asunto como procedía. El Virrey tuvo que proponer a Su Majestad Católica por escrito, que se rentase a los jefes de marina con 200 pesos mensuales al primero y 150 al segundo, consulta que fue aprobada en el año de 1863.

Mientras tanto la cosa apuraba, había que carenar y alistar buques para el zarpe, porque una flota de galeones españoles esperaba al otro lado del itsmo panameño con el fin de transportar los tesoros hasta la península. Durante estos atrenzos fue que se tuvo la noticia acerca de los filibusteros franchutes, que capitaneados por Marcerty habían engrosado las filas de David.

La escuadra que conformó Beas estaba integrada por la **Capitana,** la **Almiranta,** el **San Lorenzo,** el **Rosario,** el **Pópulo** y el **Santo Toribio,** además de un brulote. Contando con 130 piezas de artillería en total, zarpó del Callao el 7 de mayo de 1685, arrumbando hacia las islas Perlas provista de su millonario cargamento.

Lo malo del caso radicó en que dicha fuerza naval llevaba a bordo al propio cuñado del Virrey Duque de la Palata, D. Tomás Paravicino, General de Artillería y de las Armas del Callao.

Y lo peor estuvo en que este último —mandoncito él, y no muy trejo que digamos en cuestiones de mar—, embarcó para asesorarse y como Maestre de Campo de la Infantería, a D. Santiago Pontejos, militar ducho en esos menesteres por haber mandado antes la Armada del Callao.

Aquí, lector viene lo bueno, porque, como comprenderás, no en vano se dice que **"muchas manos en la masa deforman la hogaza",** y aquello de tener tres engalonados a bordo era cuestión de grandes bemoles, ¡qué caray!

Llegada la expedición a Perico —dice Mendiburu—, allí se desembarcaron los caudales que debían llevarse al otro lado del itsmo; seguidamente, se hizo a la vela para las islas del Rey, y encontrando a David, se trabó un combate el 8 de junio con las mejores probabilidades de éxito.

Pero a bordo del buque insignia debió armarse la de ¡Dios es Cristo! —y esto lo supongo yo—, desde que cada generalote daba sus propias órdenes contraviniendo las del almirante, por el humano deseo de sentirse el jefe de una acción que muchas trazas tenía de ser victoriosa, capaz de redundar en honores, prebendas y admiración de quienes esperaban un sonado triunfo contra los piratas.

Ni de perillas viene a colación una verídica anécdota que me relataron en Colombia, determinados oficiales navales. Contáronme que, allá por 1930 poco más o menos, ejercía el comando de la escuadra un marino, siendo Director o Comandante de la Armada, un militar. El Capitán de Navío —que este grado tenía— dirigióle un oficio al General de marras, solicitándole cierta cantidad de pesos "para comprar velas" pues algunas embarcaciones menores carecían de ellas.

La contestación no se hizo esperar mucho: por limitaciones presupuestales, era negativa. Se añadía una sugerencia que hizo reir a caquinos a toda la oficialidad. Consistía en "recomendarle que los guardiasmarinas y cadetes no practicaran ni estudiaran de noche, ¡por no ser bueno hacerlo con luces tan macilentas". Y punto en boca que está dicho todo.

Pero, digresiones al margen, volvamos a nuestra historia original. Dejamos al almirante Beas combatiendo contra David, Marcerty y sus piratas, mientras que el general Paravicino y su cooperador circunstancial, el maestre Pontejos, mezclaban órdenes confundiendo retaguardia con popa, centinela con vigía y matalote..., ¡con ese que va allá!. La falta de unidad y los variados pareceres armaron la trifulca más grande que pudo darse, con la consecuencia inmediata de que los filibusteros, aprovechándose de tantos dimes y diretes, pese a hallarse como se dice con la soga al cuello, lograron ocupar una posición ventajosa y valiéndose del escaso viento que soplaba en ese paraje tropical, cazaron escotas y con velas desplegadas dejaron a la escuadra española con un palmo de narices, burlada y sin que pudiese ahondar las averías que ya les había causado en cascos y arboladuras.

En resumen: fue imposible darles caza y tuvieron que retornar vergonzosamente a Paita en vez de continuar la persecución emprendida.

Mientras tanto en Lima, Virrey y autoridades avisados del probable encuentro que habrían sostenido las naves propias con las de los piratas, dando el triunfo por seguro, comenzaron a programar e iniciaron festejos populares, quemas de castillos de fuegos artificiales, corridas de toros y jolgorios de pipiripao..., que, como es de suponer, costaron muy buenos pesos y consumieron energías.

Pero. . ., ¡qué lejos estaban de pensar que el fracaso íbase a convertir en catástrofe.

Estando al ancla en Paita, declaróse a bordo de la **Capitana** un voraz incendio que la hizo añicos al explotar la santabárbara. Perecieron más de 400 personas, salvándose gracias a haberse asido de un madero D. Pedro Pontejos, hijo del Maestre de Campo de la Infantería.

Amén del general Paravicino, quien, afortunadamente, se encontraba en tierra cuando sucedió la explosión.

Y David pudo continuar sus depredaciones, saqueando e incendiando después Guayaquil, Paita y Pisco, hasta que fue derrotado cerca de Santa Elena por una división de barcos, que a sus costas, armaron algunos comerciantes de Lima. Inversión arriesgada pero fructífera en resguardo de sus exportaciones, digo yo.

Mientras tanto D. Antonio Beas, como por aquellos tiempos las comunicaciones eran lentísimas e inexactas las más de las veces, independizado de Paravicino continuó buscando a David y a sus filibusteros al mando de dos navíos bien armados, arrumbando hacia el Sur y llegando hasta la altura de la isla Juan Fernández desde que él suponía que el pirata, luego de tomar las de villadiego, había corregido rumbos para dirigirse a las costas que más riqueza le prometían. Obstinado resultaba el almirante.

Mas aquel bucanero que se las sabía todas, hallábase a la sazón descendiendo desde California y barajando el litoral hacia el Sur, para asolar los puertos del Virreinato que ya cité ut supra, estimado lector.

Y así, burla burlando, continuó el pirata hasta que, en Santa Elena, experimentó en carne propia el dicho aquél de que **"a cada cerdo le llega su San Martín"**, con lo que termina la historia que hoy te traigo, amigo que tanta paciencia has tenido, hasta llegar al final de estos garabatos tradicionales en busca de la conseja que trae aparejada el entredicho que sobre el mando se dio, entre un marino y dos militares allá por el año de 1865. ¿Qué tal si la concretamos en una décima, lector?

Manda en tierra el que parece
que mejor debe mandar,
pero . . ., quién manda en el mar
¡ordena y se le obedece!
Si nó, sucede que ese
marino con cicatrices,
para evitar días grises
por su país luchará,
y al final se quedará . . .
¡con un palmo de narices!

A PARIENTE PAPANATAS . . . , ¡MARINOS CONTRA PIRATAS!

(1687)

La presente tradicioncita se halla estrechamente relacionada con otro episodio que relato en este mismo libro: me refiero al intitulado "Curiosidades. . ., entre Marinos y Militares".

Y trata de cómo —habiendo fracasado contra el pirata David el General de Artillería y de las Armas del Callao, D. Tomás Paravicino— quien, a mayor abundamiento, era cuñado del virrey Duque de la Palata, su pariente, al ver que el tal militar y no obstante estar asesorado por el Maestre de Campo de la Infantería D. Santiago Pontejos, había demostrado su incapacidad para comandar acertadamente la escuadra que puso a su disposición, a regañadientes y disimulando al máximo el fracaso de su hermano político, se vio obligado a encargar la tarea de perseguir a David a un selecto grupo de marinos y así obtuvo un éxito rotundo en la empresa que entre manos tenía.

Pero por aquello de que. . ., **marinero con espuelas se enreda y rasga las velas,** no le quedó otro recurso que el de suprimir a los militares y entregar el mando a los marinos como era lo adecuado, desde que **cada gallo canta en su corral,** o lo que viene a ser lo mismo: **¡zapatero..., a tus zapatos!**

Porque como recordarás lector, si es que has echado un vistazo a la tradicioncita que afirmo como relacionada con esta, el Almirante de la Mar del Sur, D. Antonio Beas, pese a los esfuerzos que hizo para maniobrar hábilmente y destruir a los barcos de David cuando se encontraron ambas escuadras, tuvo que, a revienta cinchas, acatar órdenes y más órdenes de quienes tenían la sartén por el mango a bordo, esto es decir, de sus superiores jerárquicos los dos generales de marras, originándose una trifulca que aprovechó David para escapar y continuar ejecutando fechorías a diestra y siniestra.

Y allá te van para muestra varios botones: Eduardo David tomó y saqueó el 4 de marzo de 1686 la hermosa ciudad de Saña, destruyéndola casi por completo. Desde entonces decayó notablemente desde que la gran mayoría de sus pobladores, al verla derruída y expuesta a peligros

como el que menciono, se trasladó en busca de mejores aires a Lambayeque; durante el asalto y desembarco de los piratas murió entre otros muchos vecinos, el doctor D. Andrés Estrada, persona notable y distinguidísima por sus méritos y saber. Igualmente se comportó aquel vándalo de los mares con las poblaciones de Santa y Casma, habiendo matado al cura párroco por negarse a declarar sobre los lugares en que se había ocultado el dinero. En Huaura apresaron a su alcalde, el señor Carrera, exigiéndole una fuerte suma de patacones a manera de rescate; como no la satisfizo. . ., pues le cortaron la cabeza y ¡san se acabó!, desde que **jefe del ayuntamiento —sin testa—, no tiene predicamento;** fusilaron también al padre fray Francisco Casasola. Perpetraron en Cañete, a continuación, muchísimos robos y asaltaron Pisco el 11 de junio de 1686. La resistencia que tuvieron los piratas en dicho puerto fue notable y estuvo dirigida por el Justicia Mayor, D. Ventura Izásegui, de la Orden de Calatrava, quien cayó prisionero lo mismo que su familia poco después de haberse incendiado la pólvora del fuerte, circunstancia que contribuyó al triunfo de los piratas y causó daños irreparables. Entre los diversos vecinos que murieron durante la lucha, falleció un clérigo muy estimado por los pobladores.

Finalmente David exigió un rescate, para liberar a varios prisioneros por una cantidad que ascendía a los 80,000 pesos. Haciendo grandes sacrificios, algunos de ellos fueron recuperados mediante el pago de 24,000 morlacos contantes y sonantes.

Luego de todo lo referido y al saberse que nuevamente los piratas, rehechos después de la fallida intentona de D. Tomás Paravicino cerca de las islas Perlas, volvían a las andadas y hostilizaban nuestras costas, al virrey no le quedó otro camino que atender una propuesta hecha por varios ciudadanos, ya que la Armada del Mar del Sur hallábase ocupada en conducir auxilios a Panamá así como los caudales del comercio y la Corona.

Para el efecto presentáronse a Su Excelencia los siguientes caballeros cuyos nombres anoto a continuación, por si entre ellos encuentras algún antepasado tuyo, lector amigo, y luego me ayudas a pagar deudas comprando varios ejemplares de este libro para confirmar los pergaminos de tu árbol genealógico:

D. Cristóbal Llano Jaraba, de la Orden de Santiago.
D. Agustín de Caycuegui.
D. Francisco Oyagüe, de la Orden de Santiago y sargento mayor de las tropas reales.

D. Juan Garay Otañez, de la Orden de Alcántara, ostentando el mismo grado militar que el anterior.
D. Bernardo Gurmendi, de la Orden de Santiago.
D. Francisco Paredes, capitán.
D. Juan Fernández Dávila, capitán.
D. Francisco Zavala.
D. Domingo Cueto.

Todos estos señores pidieron permiso y protección al virrey para establecer una compañía marítima destinada a armar navíos en son de guerra, presentándole sin dilación las siguientes condiciones:

Que se tasaran los barcos que ellos eligiesen, y que les fueran entregados pagando su valor al contado.

Que se les proporcionase la artillería y municiones que pidieran, obligándose por escrito a su devolución y a abonar el precio de lo que faltase una vez terminada la misión.

Asimismo, que se les entregara pedreros, mosquetones, esmeriles y demás armas que solicitasen.

Que en el caso de perderse la artillería, no satisfarían su costo.

Que se les autorizase a reclutar gente de la Maestranza Real u otros bajeles, para alistar su escuadra y luchar contra los piratas.

Que el virrey nombrara y diera títulos a los capitanes, oficiales, etc., cada vez que los armadores los propusieran o quisiesen cambiarlos, sin cobrarles derecho de media anata, debiendo gozar de las mismas preeminencias y honores que los de la Real Armada. (1)

Que los bajeles de la Compañía así formada, no se podrían detener ni ocupar en otro objeto que no fuese el de hostilizar al enemigo.

Que los socios de la Compañía estarían exentos de cualquier contribución o donativo que excediera a los 500 pesos.

Que las presas tomadas: oro, perlas, plata, joyas y hasta... negros (se referían a esclavos), pertenecerían a la Compañía. Se reservaría para el rey solamente la artillería y no otra cosa.

(1).—Anata: impuesto equivalente a la cantidad producida en el lapso de un año; por ello antiguamente se cobraba media anata solamente en tal calidad.

Que la escuadra se denominase "Nuestra Señora de la Guía", estando autorizada para aumentar el número de sus buques.

Que de las causas civiles y criminales de su gente, sólo conociese la Compañía, con apelación al Virrey.

Asimismo, que tendrían absoluta independencia en lo que a gastos y cuentas se refería.

Y, finalmente, que nadie impediría se alistasen todos quienes quisieran hacerlo —aunque fuesen desertores—, que, desde luego, quedarían indultados.

¡Menudas condiciones las impuestas!, ¿no te parece, lector?. Sin embargo, el virrey tuvo que aceptarlas porque no había otra manera de luchar efectivamente contra los piratas, si se tiene en cuenta que su cuñado había fracasado y que los barcos de la Real Armada navegaban lejos del Callao escoltando caudales.

Así fue como el Duque de la Palata tuvo que estampar su garabato en el contrato y la cosa comenzó a marchar a velocidad y satisfacción de todos los socios, alistándose pronto dos navíos: el **San José** y el **San Nicolás** al mando de dos bravos marinos vizcaínos, D. Dionisio Artunduaga y D. Nicolás de Igarza, así como un **patache.** Bien artillados todos y contando con diestras tripulaciones, pronto se hicieron a la mar arrumbando hacia el Norte en busca de los piratas de David. Se me hace que el último de los capitanes citados, D. Nicolás de Igarza, algo tuvo que ver con el árbol genealógico del autor de este libro desde que tal apellido no es muy común que digamos en el Perú, y resulta que, mi abuelo materno, también lo llevaba complacido y con muchísimo orgullo, habiéndole sido legado en Arequipa y por las sábanas de abajo puesto que su nombre era D. Domingo Gamio de Igarza.

En las aguas de Guayaquil encontraron a los piratas comandados por Eduardo David quien hallábase embarcado en la urca **Tigre** de 36 cañones. El 27 de mayo de 1687 iniciaron contra ellos un recio combate que duró la friolera de siete días, desarbolándoles varias embarcaciones y tomando prisioneros a dos de sus barcos. Habiendo quedado los restantes sumamente quebrantados, aprovecharon una de esas noches para fugar barajando la costa hacia el Norte.

Mas aquellos valerosos marinos coloniales navegaron en su seguimiento. En parajes de tan cambiante fondo —debido a los arenamientos variables que produce la desembocadura del río Guayas—, tuvieron la mala fortuna de que se varase el navío **San Nicolás** cerca de Atacames, consiguiendo, no obstante, salvar a toda su dotación y recuperar la artillería del buque, ¡mala suerte la de mi pariente, el de Igarza!

Con Artunduaga al comando continuó la persecución y los piratas fueron nuevamente alcanzados en una isla cercana a Amapala, frente a las costas de Nicaragua; los buques provenientes del Callao los destrozaron completamente, a punto tal que obligándoles a abandonar sus buques, los forzaron a tomar las de villadiego por tierra y buscar una salida hacia Honduras utilizando el río Segovia.

Y cuenta la historia que a los 21 meses de haber zarpado de nuestro primer puerto, retornaron aquellos valientes trayendo consigo —fuera de la gloria de haber destruído la amenaza de los piratas y logrado escarmentarles de una vez por todas— nada menos que 7 barcos de diferentes tipos que alcanzaron a capturarles. A poco de su llegada al Callao se hizo presente en Lima D. Diego Vivanco de la Orden de Calatrava, portando el real nombramiento como Corregidor de Sicasica para D. Dionisio de Artunduaga, en premio a su atinado comando y exitosa empresa.

Diversas otras prebendas y honores cupiéronle al resto de expedicionarios —las que aparte de las que otorgábales el curioso contrato que firmaron con el virrey—, de algo les sirvieron para engordar el caldo de sus ollas familiares, amén del respeto y nombradía que les otorgó su hazaña.

D. Melchor de Navarra y Rocafull, Duque de la Palata, Príncipe de Massa y Marqués de Tolva, Caballero de la Orden de Alcántara, descendiente de los reyes de Aragón y Navarra así como de los Condes de Barcelona y Flandes, Virrey del Perú por añadidura, fue muy parco en su elogio e informes acerca de la proeza realizada por Artunduaga y el de Igarza contra los piratas de Eduardo David. Con decirte, lector amigo, que ni siquiera se molestó en nombrar a aquél mi pariente a quien te citara ut supra.

Por ello es que, casi después de tres siglos, quien estas líneas escribe se ha tomado la revancha para vindicar al olvidado D. Nicolás de Igarza, a D. Dionisio de Artunduaga y a tantos otros excelentes marinos, ya que la indiferencia con que el Duque de la Palata tocó el punto fue por defender el mal desempeño de su cuñado, el General de Artillería y de las Armas del Callao, D. Tomás Paravicino, quien fracasó por mandoncito y por dárselas de marino. . .

Y el título de esta tradición basta para poner punto en boca a un natural desahogo: **"A pariente Papanatas . . , ¡marinos contra piratas!".**

FILIBUSTERADAS

(1687)

El título de esta tradicioncita merece una explicación sensata, desde que en el Diccionario de la Lengua no existe tal vocablo. La razón es sencillísima: ¡acaba de nacer!

En efecto, lector, lo he inventado para inyectar un poquitín más de expresión al idioma —que de por sí es vivo y necesita continuamente demostrarlo—, soslayando a la Academia respectiva cuyo lema "Limpia, fija y da esplendor" me convierte ahora en culpable de desacato. ., pero ¡qué le vamos a hacer!

Porque cualquier quidam —de esos que llamamos "calaveras" por su vida disipada y aficiones a rendirle culto a Baco y Afrodita, amén de su noctambulismo consuetudinario— normalmente, cuando efectúa alguna de sus travesuras, se siente orgulloso de haber hecho su "calaverada". Luego, y si esto acontece a menudo, nada de malo tendrá que el autor, al relatar historias de antaño sobre "filibusteros" y sus andanzas por estos mares de Dios, pues. . ., diga que cometieron "filibusteradas", y punto en boca para que las moscas no se introduzcan, que explicaciones sobran.

En uno de los episodios de este mismo libro —aquel de "Curiosidades. ., entre Marinos y Militares"—, algo te conté, lector, sobre las aventuras del filibustero David y sus secuaces en América. En la presente narración voy a ahondar un poquitín sus ires y venires, para hacerte ver más de cerca el peligro que ellos representaron en épocas de la Colonia, así como la solidaridad que existía entre los hombres decentes de esos tiempos para contribuir a su extinción, aun a costa de sacrificios personales y merma de sus arcas.

Comenzaré por anotar que la palabra **filibustero** viene a ser una tergiversación de los dos vocablos latinos: **finibus** y **terrae** ("al fin de la tierra") por entenderse que todos ellos eran gentes desterradas de Francia y Europa en general "hacia el fin del mundo" En pocas palabras: no se les quería por indeseables.

Después del combate que David y los suyos sostuvieron en 1685 contra la escuadra española, acción en la que, por haber dos generales y un almirante a bordo con pretensiones de mando se armó la de ¡Dios es Cristo!, aprovechándose de la ocasión los filibusteros para escapar hiciéronlo hacia el Norte, en su mayoría, y llegaron hasta las costas de México. Barajándolas luego con dirección al Sur, el grupo principal que comandaba David tomó momentáneamente Nueva Granada, pasando luego a Guayaquil.

La población se defendió valientemente utilizando trincheras para oponerse al desembarco de dicha canalla de mar, pero pese a sus esfuerzos, fue ocupada el día 20 de abril de 1687, tomando los filibusteros presos a un crecido número de ciudadanos.

Ansiosos de riquezas y dispuestos a todo para obtenerlas, aquellos bandidos se apoderaron de las cajas reales y extrajeron de ellas más de 92,000 pesos. Fuera de ello arrebataron a los comerciantes diversas mercaderías, incluyendo joyas, perlas, esmeraldas, diamantes y plata en pasta labrada por un total de 200,000 pesos adicionales.

No saciados todavía —y conscientes de que la vida de sus prisioneros era susceptible de ser explotada y traducida al idioma piratesco del oro contante y sonante— demandaron la friolera de 1'000,000 de pesos por su rescate, so pena de hacerles pasar a la otra con crueldad y ensañamiento. En Guayaquil la noticia cayó como obús y comenzaron las colectas.

Pero de seguro que no habían muchos vecinos de campanillas entre los presos, porque aquella casi astronómica cifra fue reduciéndose, tras diversos contactos, hasta llegar a la mucho más modesta de 42,000 pesos. Ajustados los números finales, las faltriqueras fueron exprimiéndose con muy buena voluntad sin que los trámites se aceleraran mucho, en espera de una ayuda providencial quizás.

Mas los filibusteros, para demostrarles que no se andaban en chiquitas y que igual les daba un vecino buenmozo, que el mismo, descabezado, degollaron en un santiamén a cuatro de los rehenes y remitieron sus cabezas a la ciudad, como prueba fehaciente de sus intenciones y malvado proceder. Mayor intimidación no cabía.

Tan drástica medida alborotó al cotarro guayaquileño, porque aquello de contemplar al tío Panchito o al primo Torcuato, entristecidos y preocupados, con cara de estar buscando sus troncos y extremidades, es cosa que a nadie se la deseo por la tristeza que presupone para los deudos o allegados.

Por supuesto que la suma exigida por los filibusteros fue satisfecha en menos de lo que tarda un gallo para lanzar su ¡qui qui ri quí!, con lo que los torvos beneficiarios levaron anclas y abandonaron la plaza para proseguir pirateando, asesinando y enriqueciéndose, a costa del terror del prójimo y abrumados por los aplausos de Lucifer.

Llegadas que fueron tan infaustas noticias a Lima, muchos caballeros de la nobleza y más de un comerciante de buen corazón armaron a su costa dos navíos cuyos mandos dieron a D. Nicolás Igarza y D. Dionisio Artunduaga, bravos pilotos vizcaínos que fama tenían en el puerto del Callao.

Y para **dar al César lo que es del César y a Dios lo que es de Dios,** consignaré que el principal armador fue D. Cristóbal de Llano Jaraba, natural de Lima, quien franqueó más de 100,000 pesos de su caudal. Sus coempresarios principales fueron D. Agustín de Caycuegui, D. Francisco de Zavala, su tocayo D. Francisco Oyagüe, D. Juan de Garay, D. Manuel Fernández, D. Francisco de Paredes, D. Bernardo Gurmendi y D. Domingo Cueto.

El Divino Hacedor puso también su partecita, pero no en pesos ensavados sino en bendiciones y suerte, permitiendo que los buques zarparan del puerto sin tropiezo alguno y que encontrasen a los bajeles piratas cerca de la isla del Muerto, en las proximidades de la desembocadura del río Guayas en el Pacífico.

Considero mi deber consignar aquí, lector amigo, que el grupo filibustero estuvo inicialmente conformado por los buques que capitaneaba el citado David, a quien se le unieron algunos colegas franceses comandados por Marcerty. La Armada del Mar del Sur, bajo las órdenes del almirante D. Antonio Beas, trató de batir a dichos barcos en las cercanías de las islas Perlas sin conseguirlo definitivamente, debido a la interferencia que hubo sobre el mando de las operaciones navales, puesto que a bordo de la capitana hallábanse embarcados también dos militares: el General de Artillería y de las Armas del Callao, D. Tomás Paravicino (cuñado del virrey, Duque de la Palata) y el Maestre de Campo de la Infantería, D. Santiago Pontejos, y **como muchas manos en un plato causan arrebato,** los filibusteros aprovechando el desconcierto, tomaron las de villadiego para continuar cometiendo sus tropelías.

Pero en esta segunda ocasión, luego de los actos vandálicos efectuados en Guayaquil, las circunstancias habían cambiado y no existían dimes y diretes acerca del mando de la expedición punitiva. Durante siete días con sus noches, desde el 27 de mayo hasta el 2 de junio de 1687, los navíos enviados desde el Virreinato del Perú mantuvieron un recio combate con los filibusteros, desarbolándoles parte de sus naves, averiándolas duramente y tomando prisioneras a dos de ellas. Las restantes, aprovechando la obscuridad nocturna, se evadieron para no volver más por estas aguas gracias al escarmiento que se les infringió.

Sin embargo, previamente a la acción que comento, algunos barcos disidentes habíanse dirigido hacia el Sur para probar fortuna frente a las costas de Chile. De dicho flotilla me ocuparé posteriormente, en otra tradicioncita.

Escapa a mi conocimiento las penas que fuéronles impuestas a los filibusteros capturados, pero teniendo en cuenta la crueldad que habían

demostrado y las costumbres nada protocolares de la época, se me hace, lector amigo, que tuvieron que hilar muy fino para defenderse adecuadamente o contar con mucha suerte para conservar la cabeza sobre los hombros y no dar el paso al más allá después de un juicio sumario. Se lo merecían.

Y aquí termino la historia
sobre "filibusteradas";
si antaño fueron escoria,
¡hogaño son pepitoria
en las pailas endiabladas!

LIMA Y EL NAUFRAGO DE LOS TRES NOMBRES

(1714)

A manera de un apunte curioso para este tomo de tradiciones, permíteme que te recuerde, lector, a cierto personaje —quien aunque sea un viejo conocido tuyo— alguna vez sació tus fantasías cuando eras pequeño, tanto por su increíble odisea en una isla remota del Pacífico como por sus aventuras de solitario ermitaño, mientras pasaba cuatro años y cuatro meses entre cabras y conejos ariscos, frutos silvestres y bellísimas mariposas, coleccionando estas últimas y alimentándose con los primeros, amén de peces y langostas que tanto abundan en la porción insular de Juan Fernández, mar afuera y frente a las costas de Chile.

Ya habrás adivinado de quien se trata, amigo mío. Pues sí, me propongo echar una parrafada contigo sobre Robinson Crusoe, el pintoresco protagonista de la novela que lleva su nombre y que fuera escrita por Daniel Defoe, quien se inspiró para ello en un caso real: el de Alexander Selkirk, corsario escocés que combatió contra las naves españolas en los comienzos del siglo XVIII, bajo la protección y patente de la Corona Británica y con el fin de arrebatar los ingentes tesoros que se transportaban desde América hasta la Madre Patria procedentes de sus colonias.

Con lo expresado quedan explicados dos de los apellidos con que se conoce al protagonista central de esta tradicioncita. No obstante, tuvo un tercero y poco sabido, el de Schmit, cuando como supuesto ciudadano suizo vino al Perú para conocerlo de cerca, motivo por el cual tuvo que cambiar su nombre para evitar represalias harto explicables de parte de los españoles.

¡Y cuidado que en esta materia no se andaban en chiquitas los paisanos de Cervantes!. Si no se incoaba directamente el proceso contra un corsario, alguna manera había para tomarse la revancha indirectamente. Díganlo para muestra los casos de los piratas ingleses John Oxnem, su contramaestre Thom Jervel y su piloto John Butle, acusados y sentenciados a morir en la pira por luteranos el 29 de octubre de 1581, en el tercer Auto de Fe que se realizara en la capital peruana, durante el gobierno del Virrey D. Martín Henríquez. Seis años más tarde y cuando el Inquisidor, al mismo tiempo que Juez Pesquisidor del Santo Tribunal, doctor Ruiz del Prado, efectuara otro Auto Público de Fe, se vieron en parecidos y odiosos atrenzos los corsarios británicos Richard Ferrel y el primo de Sir Francis Drake, John Drake, teniendo que abjurar de plano "in vehementis" para no ser quemados en la hoguera.

Nada de extraño hubiese tenido que, casi un siglo después y cuando el Santo Oficio hallábase todavía en pleno ejercicio de sus crueles medidas, nuestro buen conocido, Alexander Selkirk, optase por apellidarse Schmit y hacerse el "suizo" en lo que a nacionalidad se refería, si es que tomando esa determinación ponía a salvo el pellejo de quien, como él, tantas pruebas había dado de querer que siguiese forrando a su esqueleto, desde que se pasó casi un lustro sólo y viviendo como anacoreta en una isla desierta.

Selkirk nació el 30 de noviembre de 1676 en Largo, Escocia. Era el séptimo hijo de un zapatero remendón, y, para escapar a la hambruna que acosaba a las clases pobres de Inglaterra por aquel entonces, se embarcó como grumete en Liverpool cuando apenas contaba trece años de edad. Con el tiempo fue aprendiendo mucho sobre la vida de mar, cambiando de barcos a medida se requerían sus servicios y la paga le ofrecía mejores perspectivas, hasta que en 1704 llegó a ser experto contramaestre del buque corsario **Cinque Ports,** al mando del capitán Stradling.

Habiendo surcado el estrecho de Magallanes y pasado al Océano Pacífico, cometieron variadas depredaciones sin que les acompañara la suerte. El 25 de septiembre desembarcaron en la caleta Deseada de la costa chilena, en la que luego de realizar actos vandálicos y embriagarse hasta la saciedad, se hicieron nuevamente a la mar con el único escaso botín que robaron en la iglesia local: "una custodia que parecía ser de oro".

De que no lo era, ni duda cabe, porque a poco de comprobarlo se amotinó la tripulación, hubo varios asesinatos y colgaron del palo mayor al capitán Stradling. Como Selkirk se opuso a esta ejecución, casi le victiman también; de no ser por la enérgica intervención de uno de los amotinados de apellido Preston —quien era amigo suyo—, hubiese liado petates con una corbata de cáñamo apretándole el gañote. Le abandonaron en Juan Fer-

nández con un bote pequeño, un barril de agua dulce, algunas armas, galletas de mar y. . , ¡san se acabó!

Pero el destino tiene sus ironías. El **Cinque Ports,** que era el barco que abandonó a Selkirk en tan deplorables condiciones de supervivencia, naufragó a los tres días pereciendo buena parte de los corsarios que lo tripulaban y salvándose tan sólo unos cuantos. Mientras tanto, el marino desembarcado en la isla ya citada fue aclimatándose a ella, habituándose al medio feraz en el que le tocaba vivir, y, en fin, descubriendo innúmeros recursos naturales que le ayudarían a superar su obligado ostracismo. Te contaré lector amigo, que conociendo como conozco la citada isla —en la que tuve la suerte de pasar algunos días allá por la primera mitad del presente siglo—, el lugar resulta casi paradisíaco tanto por su hermosa flora, imponente vegetación, fauna caprina como por los frutos silvestres que crecen y se dan profusamente allí. Entre ellos recuerdo el "maqui", especie de racimos parecidos a los de la mora, frutilla con la que se confecciona un sabrosísimo refresco que fuera de teñir dentaduras en color morado por un día o dos, posee la peculiaridad de parecer helado por más caluroso que sea el tiempo reinante. Aparte de todo lo dicho, sobre los acantilados verdes hacen diabluras muchos conejos, y entre los riscos playeros, variedades de peces, amén de gigantescas y gruesas langostas de blanca y delicada carne retozan esperando ser pescados, ignorando lo codiciados que son en una buena mesa.

Fue así como Alexander Selkirk pasó cuatro años y cuatro meses, en completa soledad, viviendo dentro de una gruta que aun se conserva como curiosidad turística, vistiéndose con atuendos de piel de cabra y alimentándose con los recursos isleños. Cientos de veces subió al llamado "Mirador", alta plataforma rocosa que domina Juan Fernández así como el amplísimo y límpido horizonte que rodea la isla, con la esperanza de avistar un barco salvador.

Pero como **no hay mal que dure cien años ni cuerpo que lo resista,** cierta mañana fondeó en la rada una división de buques corsarios ingleses, el **Duke** y el **Duchess,** bajo el mando del capitán Woodes Rogers.

Demás estaría decirte, lector, que se alborotó el cotarro caprino con la novedad mientras que su dueño y pastor, Alexander Selkirk, comenzó a descender desde su gruta preso de indecible alegría. Rogers, en sus memorias publicadas posteriormente, le describe así poco más o menos:

> "De pronto apareció en la playa de la isla una estrafalaria figura cubierta de pieles, que daba brincos endemoniados y soltaba alaridos ininteligibles. . .

> Era una especie de gigante rubio y barbudo, delgado pero fuerte y musculoso, con un chocante vestido de piel de cabra y una especie de gorro del mismo material. . .
>
> Al principio creíamos que era un salvaje, pero, cuando le trajeron ante mí, comprendí que era un europeo. . .
>
> Mathews, el cirujano de abordo, expresóse con disgusto diciendo: ¡apesta a pura cabra!".

Aquello sucedió en el año 1709, y luego de ser salvado Selkirk —cuyo atuendo y características conocidos posteriormente gracias al libro de Rogers, inspiraron a Defoe para crear a Robinson Crusoe— se incorporó a sus compatriotas corsarios.

En calidad de tal asistió al ataque a Guayaquil hecho por Rogers, en donde al mando solamente de nueve hombres, abordó y capturó al barco hispánico **Trinidad,** rebautizándolo con el nombre de **Increase.**

Fue durante esta acción que, en forma providencial, encontróse con su amigo del **Cinque Ports,** Preston, que le salvara la vida mediante su intervención personal cuando iban a ahorcarle los amotinados. Al ser rescatado de las aguas el citado corsario, fue hecho prisionero y enviado a Lima. En esta ciudad permaneció dos años al servicio de un acaudalado vecino, fugando posteriormente e ingeniándoselas para reincorporarse a los buques británicos.

Y fue Preston quien le suministró entusiastas informes sobre la sociedad colonial, la belleza tradicional de las mujeres peruanas, las riquezas del país, el colorido del paisaje serrano, y, en fin, le hizo tan minucioso y acertado relato que Selkirk, desde ese casual instante, se prometió a sí mismo regresar algún día para conocer de cerca las maravillas que le pintó su interlocutor.

La expedición corsaria de Rogers retornó a Inglaterra en el año de 1714, llevando consigo un preciado botín cuyo valor se calculó en 800,000 libras esterlinas, cantidad más que apreciable por aquellos tiempos. Entregada que fue la tajada principal —que correspondía a la Corona—, el resto repartióse entre los corsarios, en forma proporcional a sus méritos y desempeños en los puestos que habían ocupado. Diez cuotas (shares) correspondiéronle a Selkirk, convirtiéndose en hombre acaudalado de la noche a la mañana.

Gracias a ello pudo viajar a Largo, su tierra natal, visitar a sus familiares y amigos y pasar momentos agradabilísimos en su compañía. Pero el gusanillo de la curiosidad siguió royendo al incansable viajero. Un buen día embarcóse para América y no paró hasta el Callao, provisto de papeles amañados y de un apellido postizo, el de Schmit.

Así fue cómo las viejas calles de Lima —ignorando la presencia de Robinson Crusoe en la ciudad— viéronle, en más de una ocasión, pasear sobre sus empedrados y concurrir a la alameda para admirar la gracia de sus mujeres, comprar recuerdos en los viejos "cajones de ribera" o deleitarse saboreando los dulces que vendían sus "mixtureras". Seis meses duró su permanencia en el Perú, y sin fatuo orgullo para nosotros, parece que nuestra tierra llegó a subyugarle a punto tal, que después de su visita escribió estas líneas para la posteridad:

> "Este es el mundo del futuro. Cuando Europa, cansada ya deje el timón, las Indias dirigirán al mundo y sus armadas navegarán los siete mares".

Selkirk murió como un valiente a bordo del H.M.S. **Weymouth** del que era segundo, cuando en combate contra naves españolas reemplazó al fallecido capitán. Al ser echado a pique su barco, hundióse junto con la nave voluntariamente, siguiendo la tradición del mar. (1).

QUIEN MUCHO ABARCA, POCO APRIETA

(1720)

El pirata inglés, John Cliperton, debió ser un hombre excesivamente galante y sumamente ambicioso a juzgar por los papeles que tengo sobre la mesa para escribir esta tradicioncita. De que no era un sujeto común, ni duda cabe, desde que los rasgos más saltantes de su personalidad así lo indican. Allá por los comienzos del siglo XVIII todos los vándalos del mar eran aproximadamente iguales en tratándose de joyas y de faldas —vulgo: mujeres de fortuna—, pues se apropiaban de las primeras y mancillaban a las segundas como que dos más dos son cuatro. Díganlo si nó las atrocidades cometidas por los hombres de Morgan en enero de 1670, cuando sa-

---

(1).—Esta versión —dada por el capitán Rogers en sus memorias de viaje— difiere con la que se encuentra grabada en una placa que existe en la isla de Juan Fernández. En dicho bronce —situado en el "Mirador", lugar desde el cual el náufrago escrutaba continuamente el horizonte—, se afirma que Selkirk murió siendo oficial de la fragata inglesa **Topaze.**

Sin embargo, y según lo anota Mendiburu, la **Topaze** llegó a las islas de Juan Fernández y Pascua allá por el año de 1868, llevándose diversos monolitos de piedra y otras curiosidades que hoy se encuentran en el Museo Británico de Londres. Y la diferencia de tiempo entre ambas versiones —sobre su muerte en la **Weymouth** o su fallecimiento a bordo de la **Topaze**—, sobrepasa **a un siglo.**

quearon e incendiaron Panamá llevándose ingentes tesoros, estuprando damas y violando hasta a las monjas de los conventos itsmeños. Con decirte, lector, que cuarenta de aquellas religiosas viajaron hasta Lima horrorizadas por el sacrílego comportamiento de los piratas, te digo mucho acerca de lo que puedes imaginar respecto de sus tropelías. Meses más tarde, y retirado Morgan ante la amenaza representada por la Armada del Mar del Sud con sus diez y ocho buques, las siervas del Señor retornaron a Panamá para continuar con su santo apostolado.

Medio siglo después apareció Cliperton: sus procedimientos y modales eran distintos; su ambición igual; su trato con las damas, completamente diferente al ejercido por sus predecesores. En suma, era un pirata respetuoso si se quiere llamarle así, quien, si bien abarcaba mucho en lo referente a sus deseos de enriquecerse. . , no era aficionado a abrazar cinturas en demanda de ósculos y caricias mal habidos. Dicho en dos palabras: ¡apretaba poco!

Si te aprieto, negra linda,
la cintura. . .
tal vez la plaza se rinda
y me ofrezcas como guinda,
tu hermosura. . .

Mas esta quintilla no se había hecho para Cliperton. El resultaba ser un pirata de guantes blancos para con las damas, razón por cual —me digo yo— **fue por lana y salió trasquilado,** o, lo que es muy parecido: **perdió soga y cabra,** llanamente y para expresarlo al compás sabihondo del refranero castellano.

Vamos pues lector a examinar lo acontecido, para que me des la razón en un periquete y no te quedes con la miel en los labios.

Cuando allá por el año de 1720 John Cliperton contorneó el Cabo de Hornos —navegación que todo marino reconoce como muy dura, debido al casi perenne mal tiempo reinante—, lo hizo al mando de una fragata armada con cuarenta cañones e irrumpió en el Pacífico con viento en popa y velas desplegadas, no deteniendo su navegación hasta Guayaquil. El buscaba algo gordo con qué redondear sus arcas, sin exponer demasiado al único buque que conformaba su fuerza. De atacar puertos artillados o encontrarse con barcos que pudiesen batirlo, ¡adiós sus esperanzas de hacer fortuna!

Pero la Providencia, cuando menos lo esperaba, le presentó en bandeja a un navío español frente a las costas guayaquileñas, nave que venía desde Panamá y que traía a su bordo al Marqués de Villa Rocha y a su es-

posa, gentes de renombre y alcurnia puesto que el noble mencionado acababa de ejercer la Presidencia en el itsmo. Si bien se le conceptuaba como hombre riquísimo, en aquella ocasión no llevaba consigo sino una pequeña parte de sus caudales, fuera de las joyas que portaba su mujer como dama de alta clase social que era.

Cliperton, ayudado por el viento para maniobrar con adecuación, mejor artillado que el navío y provisto de la audacia que siempre fue el común denominador de todo pirata, pronto se hizo dueño de la situación y capturó al barco aquél **en menos de lo que canta un gallo.** Con sus nobles prisioneros a bordo, habiendo despojado de sus pertenencias al marqués respetó a la marquesa, que andaba más asustada que ratoncillo con un batallón de gatos en acecho ante su agujero. Para mí que el pirata se las sabía todas y, pretendiendo dárselas de magnánimo cuando le anunció que la desembarcaría sin tocarle un solo cabello, lo que estaba haciendo era dejarla en libertad para asegurarse el pago de un jugoso rescate por el marido. A él le conservaría a bordo como rehén, hasta que los patacones le fueran pagados uno sobre otro.

Mas durante los contados días que la dama permaneció en el buque pirata, maña se dio para establecer algunos contactos con determinados tripulantes que, menos ambiciosos que su capitán, recibieron diversas dádivas de la matrona, incluyendo una que otra joyita y la promesa de remunerarles adecuadamente si cuidaban bien al esposo. Prometido quedó un mayor premio en el caso de que, cuando se presentara la oportunidad, arreglasen todo lo concerniente a su escapatoria. De cumplirse con éxito, lo gastado en estos menesteres subrepticios constituiría una ínfima parte del rescate ambicionado por Cliperton. ¡Ahorrativa la de Villa Rocha!, ¿no te **parece lector, que el usual apelativo de cara mitad desentonaba en su caso?**

Así las cosas, el capitán pirata hizo honor a la palabra empeñada: la marquesa fue desembarcada en Nicoya con todo su equipaje y pertenencias, mientras que Cliperton arrumbaba hacia el Sur hasta Chile, para retornar nuevamente a Panamá en busca de fortuna y presas gordas.

Llegado a la altura de Paita tuvo la suerte de apresar otro navío que llevaba como pasajera a la Condesa de Lagunas, esposa de D. Nicolás Ontañón, Gobernador de Popayán. Siguiendo los dictados de su natural, o tal vez por acreditarse como pirata-caballero, permitióla pasar a tierra con todos sus bártulos. La noticia corrió como un reguero de pólvora: ¡un hombre que así procedía, en recibiendo el rescate exigido entregaría al prisionero sin causarle daño alguno!

Y este detalle era digno de ser tenido en cuenta, porque, como tú sabes lector, casos se han dado y se darán mientras que haya criminales en el mundo, en que una vez con el dinero en la mano **se suelta al chivato en la pampa,** pero faltándole algo: ¡la cabeza, por ejemplo!, cosa que ¡válgame Dios!, no hubiera sido nada placentera para la Marquesa de Villa Rocha, porque... ¿qué se hubiera hecho con un marido incompleto?

Al saberse de las correrías y travesuras de Cliperton, el virrey y arzobispo D. Diego Morcillo, despachó tres buques armados al mando de D. Bartolomé Ordinzú, que reforzó después con otros dos bien artillados: el uno, la fragata **Aguila Volante** cuyo jefe era D. Nicolás Gerardino, y otro más que zarpó después al mando del general D. Pedro Medranda.

Dicha armadilla recorrió las costas de Panamá y retornó hacia las del Perú y Chile, sin encontrar trazas del pirata. La búsqueda fue inútil en toda la extensión de la palabra, debido a que nuestro conocido Cliperton habíase dirigido hacia las islas Marianas, husmeando quizás la persecución de que sería objeto.

Y fue allí, precisamente cuando el buque inglés se encontraba en un abra del indicado territorio insular, donde... la bomba de tiempo que la señora Marquesa de Villa Rocha había montado con tan buen tino, funcionó a la perfección —durante uno orgía piratesca a bordo— y al beber la dotación más ron del debido, facilitando los coludidos la fuga del marqués sin que nadie lo notara hasta el siguiente día. Ya para entonces había puesto pies en polvorosa, y cuando Cliperton preguntó por su paradero.., ¡las del humo!

Y aquí termina este cuento
que es de pura tradición,
pues sucedió hace un montón
de lustros; en un momento
en que ambicioso y sediento
aquél pirata, su meta,
perdióla —no por asceta—
sino por libar buen ron...
¿tengo o no tengo razón?:
¡quien mucho abarca, no aprieta!

JOSE VALDIZAN GAMIO

HILACHAS MARINERAS

(1746 - 1828)

Dentro de todos los temas que lo son por derecho propio o que van haciéndose tradicionales con el transcurrir del tiempo, existen algunos que pueden ser relatados en pocas palabras sin que pierdan por ello su abolengo. Diríase que son como las píldoras medicinales —escasas en tamaño pero amplias en sus efectos— desde que sin mayores alharacas o aspavientos concurren a fortificar creencias, corregir olvidos y fortalecer el patriotismo que una nación debe siempre mantener latente, como legado potencial recibido de los hombres que forjaron su ancestro.

Dejando sentado que la brevedad no quita consistencia a la textura y que **por medio del hilo se saca el ovillo,** te invito a examinar conmigo, lector, algunos pedazos dispersos de historia que he querido denominar "Hilachas Marineras", tanto por sus relaciones directas o indirectas con el medio naval peruano como por la calidad que de ellas se colige.

Sin embargo, no vayas a creer que los flecos que te mostraré se circunscriben a un solo tema: el patriotismo. Habrá de todo dentro del conjunto, limitándose la extensión de lo tratado hasta llegar a los márgenes en que tu paciencia para leerme comience a frisar con el aburrimiento... De inmediato pararé el coche para apearme, ¡te lo prometo!; con que mejor abordamos el primer asunto, y así sucesivamente, para que te convenza mi buena intención de no irme por las ramas. Ahora vamos al grano:

Y vaya el primer jirón
antes del "toque de queda";
¡examina si es de seda,
de lana, brín o algodón!

EL SEÑOR DEL MAR.—

Cuando el 28 de octubre de 1746 —fecha de ingratísima recordación para el Callao— se le ocurrió al Supremo Hacedor hacer temblar la tierra y enviarnos de yapa un maremoto de polendas; durante cuatro minutos horrorosos las gentes corrían desesperadas de un lado al otro de la población, saltando entre escombros, evitando paredes que venían abajo y socorriendo a los heridos. Las jaculatorias de cuanta beata chalaca había en edad de balbucear llenaban el ambiente, escapándose a través de puertas

y ventanas como bálsamo de cristiana esperanza, sin que el buen Dios atendiese sus súplicas con la debida premura puesto que, como ya dije, el secundario de los relojes... pasó cuatro veces por las doce.

Mientras tanto la tierra se abría, los despernancamientos y roturas de cráneos se sucedían, la mar se retiraba y el pánico cundía. Las personas volaban más que corrían en dirección a Lima, procurando situarse en lugares altos con sus familiares y algunas contadísimas pertenencias, tratando así de ponerse a salvo contra la furia de las aguas que ya comenzaba a sentirse con ensordecedores bramidos.

Terminado el sacudón, a nadie se le ocurrió pensar en hacer inventarios. Posteriormente se ha sabido que sólo 22 casas quedaron entre ¡apuntálame, que me caigo! y ¡guarda, que me derrumbo!; que los fallecimientos sobrepasaron el crecido número de 6,000, y que, cuando el mar irrumpió para hacer de las suyas, llegó hasta el tambo de Nuestra Señora del Carmen de la Legua —llamado así por encontrarse a esa distancia de la antigua portada del Callao—, haciendo que 23 navíos que se hallaban anclados en la rada rompiesen cadenas, para ser transportados, por arte de birlibirloque, hasta el mismísimo mercado chalaco situado casi en los límites del Callao con Bellavista.

Ya te imaginarás, lector, cómo quedarían los ánimos después de tan tremenda catástrofe. Mientras que desde la capital —fustigada también duramente por el terremoto— se encaminaban hacia el Callao algunas partidas llevando auxilios, los vecinos chalacos que pudieron hacerlo salieron de su inacción y comenzaron a atender a los más necesitados. Uno de aquellos, D. Antonio Casavilca, acompañado de su media naranja y de algunos de sus hijos, decidió prestar ayuda a los damnificados por el terrible fenómeno telúrico. Como buenos cristianos que eran, y no sabiendo si el mar que había tornado a retirarse se decidiría por volver a las andadas, después de pedir a Dios que les llevara con bien salieron campo traviesa en les inmediaciones de Bellavista. ¿Cuál no sería su sorpresa cuando, a la mitad del camino, topáronse de manos a boca con el propio Redentor de la Humanidad?

Y yo no estoy contando mentirijillas, lector amigo, puesto que Cristo —quien parecía acabado de salir del pretorio romano— hallábase dignamente sentado, con la frente coronada de espinas, llevando una caña como cetro y mirando hacia el mar como pareciendo decirle: ¡De aquí no pasarás!— Y no pasó.

Pero la verdad sea dicha, y completa: aquel Señor no era precisamente ni una aparición ni Dios en persona. Se trataba de una bellísima

imagen estatuaria, atribuída a la inspiración de Juan Martínez Montañez, célebre arquitecto y escultor español del siglo XVII. Cuando menos esto es lo que aseveraron sus colegas de hogaño, Domingo y Valentín Real Quinto, quienes restauraron tan valiosa joya artística en el año de 1951. Estos aseguraron que la estatua habría permanecido sumergida en el mar, puesto que hallaron residuos de agua grisácea y salada en su interior. Debió pues haber pertenecido, sin duda, a alguno de los barcos que zozobraron frente al Callao el 28 de octubre de 1746.

Desde aquel entonces sale en procesión desde el templo de Santa Rosa —declarado parroquia en 1865—, cada vez que llega la fecha recordatoria del gran cataclismo que azotó al Callao a mediados del siglo XVIII.

Y esta es, a grandes rasgos estimado lector mío, la historia existente sobre "El Señor del Mar" cuya venerada imagen despierta tanto fervor en nuestro primer puerto desde hace más de dos centurias, a punto tal que podría comparársele con el culto multitudinario que se le tributa en Lima al "Señor de los Milagros" —quien, si bien tuvo que ver con terremotos en su época—, debe colegirse que anda a la zaga del Cristo Chalaco en lo que a maremotos se refiere.

EL TESTAMENTO DE GUISE.—

Como una muestra fehaciente —tanto de las cualidades morales y espirituales que adornaban a la persona del Vice-Almirante D. Martín Jorge Guise, como de las detalladas costumbres religiosas y legales de la época—, va esta "Hilacha Marinera" llevándote, lector, la copia ad litteram del testamento en que expresara sus últimos deseos ante el notario D. Ignacio Ayllón Salazar, en Lima y a los 16 días del mes de septiembre de 1828. (1)

MEDIO REAL

Sello sexto para los años de 1828 y 1829.

"En nombre de Dios Todo Poderoso, con cuyo principio tienen "todas las cosas buen medio y dichoso fin, amén; sepan cuan- "tos esta carta de mi testamento, última y final voluntad vie- "ren, como yo don Martín Jorge Guise, Vice-Almirante de es- "ta República Peruana, y vecino de esta Capital de Lima, na- "tural que declaro ser de Highuasis Coart Glosters en Ingla- "terra, hijo legítimo del señor Baronet don Juan Guise, y de la "señora doña Isabel Wright, mis padres y señores difuntos, "que santa gloria hayan, estando como estoy en pie, bueno "y sano que le doy a su Divina Magestad las más debidas gra-

(1) .—Suplemento de "El Mercurio Peruano", Nº 427, edición correspondiente al sábado 17 de enero, 1829.

"cias, y en mi entero y sano juicio, memoria y entendimiento "natural, creyendo como firme y verdaderamente creo en el "Altísimo Misterio de la Santísima Trinidad Padre Hijo y Es- "píritu Santo, tres personas realmente distintas, y una sola "Esencia Divina; y en todos los demás misterios que tiene, "cree, predica y enseña nuestra Santa Madre Iglesia Católica, "Apostólica, Romana, bajo cuya fe y creencia he vivido y pro- "testo firmemente vivir y morir, como católico y fiel cristiano; "invocando como invoco, por mi abogada e intercesora a la "serenísima reyna de los ángeles María Santísima Madre de "Dios y Señora Nuestra, a los apóstoles S. Pedro y S. Pablo, "santo de mi nombre, Angel de mi Guarda, Santo de mi de- "bоción, y demás Santos, Vírgenes, y bienaventurados de la "Corte Celestial, para que intercedan con Nuestro Señor "Jesucristo, perdone mis culpas y pecados, y ponga mi alma "en carrera de salvación cuando de este mundo salga, teme- "roso de la muerte, que es natural a toda criatura humana, "mucho más hallándome como me hallo, próximo a salir de "general en jefe de la escuadra, con motivo de la guerra que "ha declarado a esta República, el Presidente de la de Colom- "bia, Simón Bolívar, en que con los repetidos encuentros de "los corsarios, es más arriesgada la vida, aún prescindiendo de "los peligros de la mar: por tanto otorgo, que hago y ordeno "mi testamento, en la forma y manera siguiente:

"Primeramente encomiendo mi alma a Dios Nuestro "Señor que la crió y redimió con el precio infinito de su san- "tísima sangre, pasión y muerte, y el cuerpo mando a la tierra "de que fue formado, y cuando su Divina Magestad fuese "servido de llevarme de esta presente vida a la eterna, es mi "voluntad, que siendo en esta ciudad mi cuerpo sea amorta- "jado humildemente con el hábito y cuerda de nuestro pa- "dre San Francisco, en cuya iglesia se celebrarán las exequias "fúnebres a las seis de la mañana, de donde será conducido "al panteón general construído extramuros de esta misma ciu- "dad, todo sin convite alguno, pompa ni vanidad, sin más "que un paño negro en el suelo, doce luces y mi mortaja, pro- "hibiendo como desde luego prohibo, el que se me ponga in- "signia alguna de las que me corresponden como general ni "más acompañamiento que la cruz alta de mi parroquia, cura "y sacristán, porque quiero y es mi voluntad expresa que mi "entierro sea con la humildad y moderación con que he vivido, "y así mismo quiero, que el día siguiente a mi entierro, se me "hagan las honras en la referida iglesia de nuestro padre San "Francisco a la hora acostumbrada, con una vigilia de canto "llano, serio y devoto, en cuya función no excluyo el convite "por ser todo conforme a mi expresa y deliberada voluntad"

Martín Jorge Guise.

Lima 16 de septiembre, 1828.

Tienes ante tu vista, lector amigo, la última voluntad de quien, junto con D. Bernardo Monteagudo Cáceres, fundara la Marina de Guerra del Perú en los albores de nuestra Independencia.

De la lectura efectuada pueden colegirse varias cosas: el catolicismo acendrado de aquel marino, su devoción hacia San Francisco de Asís y, sobre todo, su natural humildad y desprecio por lo que significara pompa, boato o humana vanidad.

Que este ejemplo de austeridad y sencillez, dictado por un hombre que se aprestaba a enfrentar la muerte, sirva como luminaria a su sagrada memoria, mostrando a la posteridad sus indiscutibles calidades humanas puestas a la luz poco antes de rendir su vida por el Perú aquel aciago 24 de noviembre de 1828, durante el combate de Guayaquil y cuando —como Nelson a cuyas órdenes peleara en Trafalgar— fallecía en brazos de sus oficiales a bordo de su buque insignia, la fragata **Presidente,** emulando a su jefe aun en el postrer instante de su vida y convirtiendo aquel barco en el **Victory** de América.

Porque ambos, paralelamente, supieron imitar al rayo en sus fúlgidas trayectorias: ¡murieron triunfando y mataron... iluminando!

EL CANDELABRO DE PARACAS.—

Sobre uno de los cerros que conforman el litoral, al Sur de Pisco y por las inmediaciones de la bahía de Paracas, existe un misterioso dibujo de grandes proporciones al que llaman "El Candelabro".

Las versiones acerca de su origen son múltiples y contradictorias. El naturalista norteamericano Murphy, por ejemplo, en su obra "Bord's Islands of Perú", sostiene que es un gigantesco jeroglífico precolombino. Muchísimas opiniones concuerdan en suponer que los antiguos habitantes del Perú —por el hecho de que en uno de sus extremos posee una cruz—, conocieron la doctrina de Cristo. Lo expresado anteriormente se enlaza con las distintas hipótesis respecto de que la presencia del apóstol Santo Tomás durante el primer siglo de la Era Cristiana, fue un hecho en América. El conocido escritor peruanista, D. Luis Alayza y Paz Soldán, consigna haber oído otra versión —de un anciano iqueño— atribuyendo el dibujo al Padre Guatemala, muerto en olor de santidad. Los marinos: Melo, García y García, así como Stiglich, también escribieron sobre el eso-

térico símbolo en sus respectivos derroteros de la costa, contrayéndose a describirlo sin atreverse a fijar fecha alguna, ni siquiera aproximada, referente a su origen. No ha faltado algún viejo lobo de mar que lo considere la representación estilizada del legendario tridente de Neptuno. Hay quienes conjeturan que aquella figura hierática fue una marca ostensible, puesta por los pescadores de hace siglos, para asegurar la recalada de sus pequeñas embarcaciones en la bahía, sobre todo cuando soplaba la temible "Paraca".

Como verás, lector amigo, el candelabro aquél resulta discutido, misterioso e indescifrable. Durante estos años en que el autor no ha pasado todavía a pudrir tierra y sigue garabateando sobre tradiciones del mar, allá, en Paracas, existe un magnífico hotel lleno de "bungalows", piscinas y orgulloso de su moderno y aristocrático "cachet". Pues bien, dentro de los folletos de propaganda turística que pone a disposición de su selecta clientela, registra —entre otros atractivos de las zonas aledañas— una fotografía en colores del famoso "candelabro", a manera de cebo arcaico para pescar huéspedes contemporáneos.

Cuando este tradicionista ejercía como comandante del submarino **Iquique** (S-44), allá por el año de 1960 poco más o menos navegó muchas veces cerca del "candelabro" de marras, al entrar y salir de la bahía con su buque mientras realizaba ejercicios con la escuadra. Estas oportunidades le trajeron la inquietud de examinarlo detenidamente, tras lo cual, —y para echar diferente clase de verduras al caldo— vínole la idea de elaborar otra hipótesis de carácter subjetivo sobre su discutido origen, la que, al no poder ser comprobada, añadirá sal y pimienta al litigio de opiniones. . .

Para quien estas líneas escribe, el "Candelabro de Paracas" tiene procedencia hebraica, no solamente por su apariencia física sino debido a algunas razones que ha encontrado por ahí —y que pueden relacionarse, en cierto modo, con la ambición ancestral judía para hacerse de incalculables tesoros arqueológicos a poco precio—, adquiriéndolos de manos de pescadores y "huaqueros" ignorantes ¡sabe Dios desde qué época!, y llegando en veces hasta el crimen para satisfacer sus deseos de lucro. En este mismo libro encontrarás un ejemplo, lector amigo, si es que te roe el gusanillo de la curiosidad y te animas a leer la tradicioncita que he intitulado: "El Gran Fardo Funerario".

En adición, y teniendo en cuenta sus colosales dimensiones así como su carácter conspícuo y notable desde el mar, podría conjeturarse su posible uso como "señal de recalada", para embarcaciones mayores que tratasen de ingresar subrepticiamente y ejercer un comercio ilícito, sobre todo en lo que a nuestro patrimonio arqueológico se refiere.

¿Y qué mejor y objetivo medio que el valerse de un símbolo escasamente conocido en nuestro ambiente, pero que —en opinión de este tradicionista— constituye una réplica del llamado "Candelabro del Tabernáculo", hecho por Moisés de conformidad con el modelo que le presentara el Señor en el monte Sinaí?

Pruebas al canto y comparemos, lector, esta idea que podría parecerte disparatada:

> "**El Candelabro del Tabernáculo** o **de los Siete Brazos,** así llamado a causa de las siete lámparas que sostenía, denominado asimismo **Candelabro de Oro,** por el metal en que estaba construído y **Candelabro Puro y Sagrado,** fue hecho según el modelo presentado por Dios a Moisés en el monte Sinaí. Constaba de una base y un tallo vertical del que derivaban tres brazos en cada lado, paralelos y sobre un mismo plano vertical, elevándose los seis en semicírculo a la misma altura del tallo. El tallo y brazos, bastante delgados, estaban decorados con copas, botones de flores y flores abiertas, motivos que formaban un solo todo con el candelabro, siendo el conjunto de oro puro". (1)

Siguiendo la ruta de salida de la bahía y sobre la orilla izquierda del lado Sur, frente a una pequeña playa con rompientes de pórfido rojo —como toda la formación geológica de esa zona—, se levanta tierra adentro el misterioso "Candelabro de Paracas".

Consta también de un tallo central y delgado, de ochenta a cien metros de longitud, estando cruzado por tres brazos horizontales que, paralelos y en semicírculos hacia arriba, rematan en una especie de flamas o, quizás, botones de flores. Sumando cada extremo de los brazos que entrecruzan el tallo y la cúspide de éste, resulta el número cabalístico de 7. . , ¡que es exactamente el mismo del "Candelabro del Tabernáculo"!

Si se mira de cerca la enorme figura, no hay duda que quepa: es un candelabro de tres brazos dobles —uno a cada lado del tallo o espiga central—, grabado sobre la costa mediante un ancho surco. El duro manto salino de caliche que lo rodea ha impedido que se borre con los años, pese a las innúmeras y fuertes "Paracas" que deben haberlo azotado a través del tiempo —que tal vez haya sumado siglos—, a juzgar por los escritos y las pseudo-tradiciones orales que existen sobre el mencionado candelabro, puesto que, como ya he expresado, si bien el norteamericano Murphy lo considera un grabado precolombino, en cambio, para el peruanista Luis Alayza y Paz Soldán, "es Colonia pura, con su característica religiosidad". (2)

---

(1).—"Enciclopedia Universal Ilustrada", J. Espasa, Barcelona, Vol. 11, pág. 74.

(2).—"Mi País", 4ta. Serie, pág. 204, año de 1945, Lima.

Antes de acabar esta "Hilacha Marinera", citaré un curiosísimo detalle: Si a tí, amigo lector, se te ocurriese efectuar una exploración en el sitio, una vez que dejes atrás el candelabro y sigas trepando cerro arriba, al culminar la ascensión te toparás, casi de manos a boca, con las colinas del "Cerro Colorado" que emergiendo en la desértica zona constituyen la más rica necrópolis de Paracas —ahora declarada Monumento Nacional—, pero centro antaño de múltiples depredaciones y "cateos", para extraer de ella reliquias arqueológicas únicas y de incalculable valor.

Dígalo si nó el sonado caso del multimillonario coleccionista neoyorkino, Mr. J. Arenfeld, quien en las postrimerías del siglo XIX —si mis papeles no me engañan—, enviaba hasta Paracas un barco de su propiedad, el **Riverside,** con el objeto de reunir cerámicos, mantos, momias y otras curiosidades arcaicas para enriquecer su museo particular. Al respecto, corro traslado nuevamente para mayor abundamiento y afianzar opiniones, a la tradición que en este mismo volumen aparece bajo el rubro de: "El Gran Fardo Funerario".

TRES INVENTOS COLONIALES

(1780 - 1793 - 1810)

Durante la época de la Colonia, en la que por no haberse descubierto el fluido eléctrico ni los rayos catódicos ni las hondas hertzianas, los esfuerzos de la agrupación humana que se dedicaba a exprimir el caletre para inventar rarezas que pudiesen ayudar a los marinos en general, tenían que ser más modestos que los realizados hogaño. Esta tradicioncita consta de unos apuntes que, a manera de curiosidad, he encontrado revisando viejos infolios y que no quiero dejar en el tintero para que se sequen y olviden.

Por descontado que los inventos de que trataré en ella son simples en su esencia y no constituyen nada del otro mundo. Antes bien, uno de ellos — me refiero específicamente al tercero de la partida— resulta casi infantil y cándido, si así quiere llamársele, debido a los notorias pocas luces del experimentador y su inocente desconocimiento de las matemáticas y la geografía.

Pero antes de enfrascarme en los tres temas por mí escogidos, quisiera, lector, hacerte otras tantas aclaraciones para establecer la relación que aquellos tienen con los asuntos marineros, ¿me las permites?

Sabido de todo el mundo es que si algo ha preocupado a las marinas de todos los tiempos ha sido el alcance y la potencia de sus armas. El primer invento que examinaré se referirá a pólvoras y cañones a ser empleados en el mar.

No se ignora tampoco que una costumbre ancestral a bordo de los barcos antaño, era la de suministrar diariamente a cada navegante —como ración no acumulativa, pero capaz de canjearse por dinero en el caso de los abstemios— una medida de ron o aguardiente. La segunda invención tratará sobre este punto.

Finalmente, la preocupación por hacer disminuir el tiempo empleado en los viajes extracontinentales, siempre fue y seguirá siendo la causa de quebraderos de cabeza. La tercera parte abordará tan discutido tema, soslayando la navegación marítima y.., ¿me crees orate, lector?, dando un paso, más que progresista estrambótico, ¡hacia los vuelos interoceánicos!

Como con las explicaciones dadas el manjar está servido en bandeja, voy ahora al grano para no dilatar más estas digresiones epigráficas.

SOBRE POLVORAS.—El 21 de julio de 1780 efectuó su ingreso a la ciudad de Lima el nuevo virrey, D. Agustín de Jáuregui, en reemplazo del general D. Manuel de Guirior. Su recepción pública tuvo lugar el 5 de noviembre del expresado año, celebrándose recién —después de la entrega del cargo — con bombos y matracas en la Real Universidad de San Marcos, el 27 de agosto de 1781. En dicha función pronunció el acostumbrado elogio el doctor D. José Baquíjano y Carrillo, en medio de la solemnidad y pompa que el acto requería.

Entre los múltiples acaecimientos habidos durante el gobierno del virrey Jáuregui, D. Lucas Rodríguez, vecino de la capital y hombre preocupado en perfeccionar las armas de mar y tierra, inventó una máquina para la trituración de los ingredientes y pastas para confeccionar pólvoras, sin los golpes con que por medio de mazos se las operaba en los morteros.

Solicitado por Jáuregui, el rey dispuso que se demostrase la seguridad y provecho que ofrecía el nuevo sistema, siguiéndose a continuación un largo proceso a instancias del interesado, mediante el cual se proponía demostrar las ventajas que su procedimiento traía aparejadas.

Mendiburu dice que se hicieron varios experimentos por jefes y empleados idóneos, "pero que se dudó de la permanencia de las pólvoras y su fuerza, sin embargo de haberse palpado el superior alcance de ellas". "Era preciso —añade el suprascrito— comprender si este resultado debía atribuirse a la máquina, o al beneficio que se diera a los simples componentes, depurándolos de una manera especial".

Se practicó una elaboración expresando las horas y demás circunstancias, y se depositó la pólvora empaquetándose dos muestras: una para enviar a España, y otra para que la conservase el Virrey hasta que se supiese la llegada de aquella y pruebas que se hubiesen verificado.

Pero mi paisano Rodríguez, por aquello de **patente de invención enriquece el talegón,** se negó de plano a revelar el secreto de un líquido de que hacía uso, y sostuvo varias cuestiones sin éxito definitivo.

Y como **quien mucho abarca poco aprieta,** parece que se quedó con los crespos hechos y acariciando proyectos para hacerse rico, desde que el virrey de Jáuregui cansóse y dejó el expediente de todo lo averiguado a su sucesor.

Así fue como el trámite burocrático y oficinesco frustró tanto sus esperanzas de fama y dinero, como las posibilidades de que los buques de guerra de la Colonia pudiesen mantener a raya, aprovechando el superior alcance de sus cañones, a tanto corsario y bucanero que por entonces entreteníanse en dar guerra a los tesoros de la Real Corona Española.

SOBRE RACIONES DE RON.—Sabido es de todos que este espirituoso licor se elabora con las melazas extraídas de la trituración de la caña de azúcar. Pues bien, llevando entre sus intenciones la antes expresada —que, marineramente hablando— hubiese resultado una veta explotable para el racionamiento de ron a bordo de los galeones coloniales, D. José Laos y Cabrera, profesor de diversas artes mecánicas que había trabajado mucho en construcción de máquinas, presentó un invento al virrey D. Francisco Gil de Taboada Lemus y Villamarín, que constaba de un mecanismo destinado a moler caña de una manera fácil, rápida y casi revolucionaria, cuyo modelo presentó en el año de 1793.

Lo examinaron el catedrático de matemáticas, D. Cosme Bueno y el comandante de ingenieros, D. Vicente Beza, quienes lo aprobaron. Agregaron en su informe, que, por la circunstancia de que podría substituirse la fuerza humana en dicha máquina al utilizar el empuje del agua, sus ventajas y costo de producción serían mejores.

También la exaltaron el barón de Nordenflicht y el capitán D. José Coquett, este último Director de Minería.

La expresada máquina estaba conformada por una rueda vertical en cuyo eje se hallaban colocadas, a uno y otro lado, pequeñas coronas dentadas que, moviendo a otra horizontal (debidamente afianzada sobre el molinete del medio) producía el movimiento completo accionada sólo por dos hombres. Laos y Cabrera ofrecía hacer triplicar el rendimiento de los antiguos ingenios, estableciendo variaciones en sus piezas. Aseguraba que el azúcar, la melaza y el ron se producirían en mucha mayor cantidad y a menor precio, para beneplácito de los hacendados, las amas de casa y... los marinos.

Si deseas una mayor información lector amigo sobre la invención de Laos y Cabrera, échate a buscar un ejemplar del "Mercurio Peruano"

del 9 de junio de 1793, en el que, fuera de relatar pormenores de su obra, se añade la idea de hacer mover la rueda vertical utilizando la fuerza impulsora del agua, en conformidad con lo propuesto por el sabio profesor y matemático D. Cosme Bueno, de acuerdo con los principios establecidos por Beledor.

No está entre mis apuntes si el invento aumentó la producción de ron para la marina o si el consumo a bordo de las naves creció. Lo que sí sé, a ciencia cierta, es que años después, allá por el mes de noviembre de 1819, Sir Thomas Alexander Cochrane comisionó al entonces Capitán de Fragata, D. Martín Jorge Guise, para que, teniendo en cuenta la escasez del espirituoso licor en su escuadra, incursionara en las costas de Ica con el fin de hostigar a los españoles y. . , ¡proveerse de aguardiente para reemplazar al ron!

Y Guise cumplió a satisfacción el encargo, adueñándose de la friolera de 16,000 cancos de pisco, con lo que la fragata **Lautaro** y los bergantines **Galvarino** y **Jerezana** tuvieron suficiente bebida por mucho tiempo. (1)

SOBRE DURACION DE VIAJES.—En el año de 1810, un respetable vecino de Arequipa, D. José Hurtado y Villafuerte, efectuó una experiencia sui géneris que, según su reservado parecer, serviría para acortar considerablemente los viajes interoceánicos, ¡como que pensaba unir la Ciudad Blanca con Cádiz, en cosa de siete horas poco más o menos!, ¿qué te parece lector?

Y que conste que su afirmación resultaba peligrosísima, puesto que el segundo período de la Santa Inquisición de Lima (1815-1835) estaba en pleno ejercicio. Ya durante el primero —en el año de 1584, para más luces y explicaciones— el intrépido navegante D. Juan Fernández (epónimo de la isla situada mar afuera, frente a Chile), se las había visto negras ante los Familiares del Santo Oficio, por hacer buen uso de los vientos y lograr unir el Callao con Valparaíso en un mes escaso, viaje que duraba de noventa a cien días normalmente. Fue acusado de hechicería y de pactos con el **rabudo,** y casi le condenan a liar petates en la pira limeña. Felizmente se salvó y resultó absuelto "ab cautelam". (2)

Pero el caso de nuestro experimentador fue distinto y no pudo constituir materia de juzgamiento, desde que utilizó recursos zoológicos y por lo tanto obró de acuerdo con el Divino Hacedor, sin hacerse sospechoso de tratos con **Carrampempe.**

---

(1).—"Tradiciones Navales Peruanas", vol. 1, pág. 48, Ed. Sanmartí, Lima, 1966.

(2).—"Tradiciones Navales Peruanas" del mismo autor, vol. 1, pág. 33, Ed. Sanmartí Lima, 1966.

En efecto, el 15 de febrero de 1810 en el periódico de Lima "Minerva Peruana", apareció una carta al editor debidamente firmada por D. José Hurtado y Villafuerte y fechada el 20 del mes anterior, en lo que expresaba más o menos lo siguiente a gruesos rasgos:

"Que conociendo el aguante y la fuerza de vuelo de los cóndores, pensó que estas aves podían transportar por los aires a seres racionales. Que para poner en obra su proyecto se proporcionó dos polluelos que cuidó en su haciendo con el mayor esmero durante dos años. Que cuando los vio crecidos, hizo cabalgar sobre ellos como por juego a dos muchachos, y que con este ejercicio, logró ver elevarse a uno que tenía doce años de edad hasta la cumbre más alta del cerro de Uchumayo, de donde volvió el cóndor a su querencia trayendo al que lo montaba". En la citada carta concluye Hurtado por pronosticar que pronto se podrían emprender viajes rápidos atmosféricos por medio de los cóndores...

Y concluye su misiva, con admirable candidez, calculando que a su juicio "¡siete horas bastarían para volar desde Arequipa hasta Cádiz (España), sobre las rutas usuales que empleaban los barcos para atravesar el Océano Atlántico!".

Teniendo en cuenta la época en que estas ideas se propalaron, debemos pensar que a nuestro protagonista o le faltaban conocimientos geográficos y nociones sobre aritmética o tenía algún defecto de sincronización en el caletre.

Hoy, en plena Era Atómica, cuando los aviones superan varias veces la velocidad del sonido, el hombre tripula satélites artificiales y da la vuelta a nuestro planeta en cuestión de minutos, las Grandes Potencias están muy cerca de enviar seres humanos a la Luna, y, en fin, los cohetes interplanetarios llegan a sus destinos prefijados para estudiar la composición de los cuerpos celestes, elaborar informaciones preciosas sobre ellos y hasta trasmitir fotografías, la idea de Hurtado de Villafuerte no parece tan descabellada y resulta cercana a lo factible. Sabe Dios qué sorpresas, ahora increíbles, nos deparará el destino y el progreso de la ciencia en los años venideros.

Pero lo que no le perdono a mi paisano del Misti, es aquello de haber pensado en los cóndores y sus viajes a Cádiz en siete horas, cuando esas aves del Señor siempre han sido tan ajenas a los adelantos científicos.

¿No crees, lector, que él debió imaginarlos con propulsión a chorro?

Tal vez sí, tal vez nó.., ¿chi lo sa?, porque yo tengo una opinión muy mía y me la callo.

JOSE VALDIZAN GAMIO

EL ULTIMO CORSARIO

(1807)

Cuando el capitán Jonsens, del H.M.S. **Cornwallis,** se encontraba con su buque en Madrás cumpliendo una comisión del servicio naval, ni idea tenía sobre las órdenes que contenía un sobre lacrado que acabábale de llegar a bordo. Abriéndolo parsimoniosamente con la tradicional flema británica, de repente dio un salto que casi hace caer cuanto se encontraba sobre su escritorio, incluyendo el tintero y la larga pluma de ganso que se remojaba en dicho receptáculo. La cosa no era para menos: Inglaterra y España hacía cuatro años que se encontraban en guerra, y el Almirantazgo habíale escogido a él, precisamente a él, para armar su buque en corso y destinarle a efectuar correrías casi piratescas frente a las costas sudamericanas, añadiendo que debía perseguir y apresar a cuanto barco de bandera española encontrase en el Océano Pacífico transportando riquezas y mercaderías pertenecientes a la Corona.

Jonsens, como hombre disciplinado y buen marino que era, de inmediato comenzó a tomar sus providencias. Durante los primeros meses del año de 1807 todo fue ajetreos, ires y venires en el **Cornwallis.** Habiendo zarpado probablemente en abril, entre mayo o junio del indicado año atravesó el estrecho de Magallanes después de haber recalado en las islas Madera, apareciendo en el Pacífico en compañía de otras dos fragatas más pequeñas que el insignia pero no menos armadas. Debo dejar constancia, lector, que según lo consignado por el distinguido historiador y amigo mío, D. César García Rosell, quien también se ha ocupado de este asunto, el **Cornwallis** era un navío de alto bordo, con 15 cañones de a 18 por banda, 8 obuses adicionales y una tripulación que llegaba a los 350 hombres. Al respecto se expresa así:

> "El **Cornwallis** venía a ser el último de los corsarios ingleses que habían infestado las costas sudamericanas a partir del siglo XVI, cometiendo todo género de atrocidades en puertos, poblaciones y buques de bandera española. Aunque estos corsarios habían dejado de presentarse en aguas del Perú durante algún tiempo, —los escasos períodos de paz con Inglaterra—, las hostilidades de comienzos del siglo XIX habían reanudado esa práctica marítima de perniciosos antecedentes, suprimida y condenada por acuerdos internacionales. El **Cornwallis** sería por lo tanto el último corsario inglés que visitó Sur América, ya que con posterioridad a la presencia de este bu-

que armado en corso, la bandera inglesa sólo se hizo presente en cruceros amistosos a los pueblos americanos, ya en plena insurrección contra el dominio español".

Parece que esta vez también la noticia vino de Chile, al aparecer los corsarios frente a sus costas. En esta ocasión, felizmente, no sucedió lo que afirma el historiador chileno Gay que pasó en 1623, al ser avistados los navíos del pirata Jacobo Clerk por un ganadero de la región: ¡el infeliz fue ahorcado sin piedad por la alarma que causó su aviso, que se declaró falso pese a que, posteriormente, fue confirmado como verdadero!

Y es que el portador de la alarma fue nadie menos que el subdelegado de Tarapacá, quien habiéndose enterado por informes procedentes de Coquimbo que el paquebot **Gran Señor** había sido atacado y apresado por una fragata cuya identidad se ignoraba, no paró en mientes y, reventando cinchas después de empaparse de pormenores adicionales, llevó las nuevas al Intendente Salamanca sin que peligrara su gañote: **¡jinete y caballero, puede más que un pobre ganadero!**

Por descontado que la noticia sobre la presencia de los corsarios ingleses en aguas del Pacífico voló hacia Lima y comenzó a alborotar el cotarro virreinal. Medidas se tomaron de inmediato, y entre ellas, la de enviar hacia el Sur la fragata **Jesús María y José** al mando del capitán D. Joaquín Millet, quien encontró al barco corsario frente a la punta Nazca, luego de haber aquél barajado la costa y tocado en Arica e Ilo en donde capturó dos bergantines.

La acción tuvo lugar el 21 de febrero de 1807. A las 0800 hrs. se advirtió al buque británico tratando de dar caza al nuestro, por lo que éste se puso "en son de combate, con la artillería cargada y todos los pertrechos sobre cubierta". Al comenzar la tarde el enemigo disparó los primeros cañonazos, manteniéndose a popa de su contrario. "Se atravesó —dice el parte respectivo— y disparó un cañón cuya bala pasó por encima de la fragata, afirmando la bandera inglesa. Hicimos lo mismo sin atravesarnos con los guardatimones de a doce, afirmando nuestro pabellón con cuyo hecho se volvió a atravesar y nos tiró una descarga con toda su batería, que se componía de 8 piezas por la banda de estribor; inmediatamente las correspondimos con los mismos cañones de popa".

"Como el navío andaba en seguimiento y alcance nuestro, se nos acercó bastante y nos iba pasando por la banda de babor con buen tiro de cañón. Esperamos ya el combate de costado a costado, con bastante acierto nuestro y mucho daño que reconocimos hacer en ellos. El corsario comenzó a distanciarse para eludir el fuego del enemigo, por lo que se cre-

yó que iba escarmentando alejándose del campo de combate. Pero de pronto viró en redondo, disparando nuevamente su batería, y, al parecer, con el propósito de colocarse a barlovento de la fragata. Llegó el momento que ambos buques estaban tan cerca que hicieron disparos de fusil, hasta que al oscurecer el día arrumbó al Norte". "A las cinco y media de la tarde se concluiría el combate, y viéndola después de las seis de la tarde bastante lejos, volvimos a marear nuestro camino. Sin embargo de las averías del buque nuestro, estaba la tripulación tan encarnizada y con tanta determinación para el abordaje que no deseaban otra cosa, por lo que tuvimos una gran pesadumbre cuando se empezó a separar, y más, por la imposibilidad de poderle dar alcance por su mucho andar".

Anota García Rosell que los resultados de la jornada de Nazca fueron aproximadamente iguales para ambos bandos: el buque peruano recibió varios disparos de palanqueta que le dañaron el mastelero, causando algunas bajas en los artilleros y rompiendo las jarcias; el fuego de metralla inutilizó a varios hombres. Por su parte el corsario salió con la jarcia hecha pedazos, y varios impactos en el casco que perforaron su revestimiento de cobre. Al caer la noche se perdió de vista.

Pero se me hace que aquella lección no fue del todo contundente, lector amigo, desde que el 19 de julio se le avistó nuevamente en las cercanías de Pisco y el 21 del mismo mes en la rada de Chorrillos, para luego pasar con fecha 23 a dirigirse hacia la isla de San Lorenzo sin fondear, y después de cargar mayores, mesanas, juanetes y foques, alejarse de la costa con velas desplegadas.

Aunque no se precisa con detenimiento sobre la envergadura del barco corsario, todo hace pensar que era el **Cornwallis,** desde que según los datos que nos han llegado "iba acompañado de dos bergantines de la misma nacionalidad". Ello quiere decir que los informes iniciales que se recibieron de Chile —sobre un navío y dos fragatas inglesas— andaban ligeramente exageradillos, sin lugar a dudas.

Aquella división fue avistada nuevamente en Chancay, el 27 de julio de 1807, habiendo atacado al **Avilés,** perseguido a la fragata **Orué** y logrado apoderarse de la **Atlántica** que fue abordada por el corsario.

Así, barajando la costa hacia el Norte, el **Cornwallis** pasó por Santa, intentó desembarcar gente en Pacasmayo sin conseguirlo, siendo rechazado en Paita por el intenso tiroteo de la dotación del fuerte que guarnecía el puerto.

Varios meses después, siempre en su viaje hacia el Septentrión, dicho buque en convoy con el **Charlton** comandado por West y el **Ceren**

Botin a cargo del capitán Clark, se cruzó en su travesía con el barco enviado expresamente por el Virrey de México, D. Pedro de Garibay, el mismo que traía a su colega del Perú la noticia del cese de las hostilidades —4 de julio de 1808—, "por cuanto España era ya amiga de Inglaterra y su aliada, en su lucha contra Napoleón".

Y aquí termina, lector, la breve historia del último corsario que asolara las costas del Pacífico allá por los comienzos del siglo XIX, reviviendo una ya olvidada costumbre que hacía poner los pelos de punta a cuanto navegante o autoridad portuaria hallábanse en las caprichosas rutas seguidas por esos vándalos del mar, por el peligro que corrían sus vidas y propiedades ante los caprichosos ataques de que eran objeto.

Porque eso de atesorar patacones para que otro se los robe, da rabia ¡qué caray!

Pero, sin embargo, entre quedarse mudo debido a un nudo de cáñamo que le apriete a uno el gañote o perder sus pertenencias. . , ¡preferible es lo segundo, creo yo!

LAS CAPACIDADES DE CAPAZ

(1818)

Dentro de mi oficina de trabajo, sobre el revestimiento de caoba que cubre la pared frontal, cuelga un hermoso recuerdo marinero: se trata de un gran medallón circular y metálico, color de plata quemada, enmarcado y reposando en fondo de terciopelo guinda obscuro. Representa a la primera escuadra libertadora de San Martín en la que figuran cuatro veleros navegando en mares encrespados. Circundando su periferia existe una leyenda harto significativa: "DE ESTAS CUATRO TABLAS PENDEN LOS DESTINOS DE LA AMERICA".

Me fue obsequiado en el año 1967 por el Comandante en Jefe de la Escuadra de Chile, contralmirante D. Jorge Swett Madge, en Mejillones, cuando teniendo bajo mis órdenes al Grupo de Tarea de mi patria que intervino en la operación multilateral "Unitas VIII", arribé a dicho puerto junto con su similar norteamericano para efectuar maniobras combinadas con unidades chilenas. Comandaba tal escuadra internacional el contralmirante U.S.N., Frederick Joseph Harlfinger II, como Jefe de la Fuerza de Tarea 86.

Y como el supradicho medallón tiene bastante que ver con el tema principal de esta tradicioncita, lo pongo en la palestra para explicarte, lector, que la presente historia versa sobre un marino español, quien allá por el año de 1818 era el segundo comandante de la fragata de guerra **Reina María Isabel,** de 44 cañones; ostentaba al grado de Teniente de Navío y se llamaba D. Dionisio Capaz.

Habiendo pasado luego a capitanear su propio barco, los azares del destino le hicieron combatir precisamente con aquellas "cuatro tablas de las cuales pendían los destinos de América", a saber: el navío **San Martín,** la fragata **Lautaro,** la corbeta **Chacabuco** y el bergantín **O'Higgins.** La suerte le fue adversa y la misión que le trajo a nuestro Continente se truncó, llegando hasta a ser procesado por motivos que relataré más abajo, lector, y corriendo gravísimo peligro su carrera y reputación profesional.

Pero. . , gracias a las capacidades de que hizo gala nuestro amigo Capaz, no solamente se enfrentó al destino y volteó la tortilla que ya se quemaba, sino que siguió medrando y haciéndose de distinciones hasta llegar a Vice-Almirante (Teniente General) en España, siendo Gran Cruz de la Orden de San Hermenegildo cuando le llegó la Parca.

Y vamos a nuestra historia: el 21 de mayo de 1818 el coronel de infantería, D. Rafael Cevallos Escalera, salió de Cádiz con el regimiento "Cantabria 25 de Línea" del que era segundo jefe. El resto de la tropa estaba constituído por el "Primer Escuadrón de Dragones" y una compañía de infantería, 1,800 hombres en total, a los que añadiéndose las tripulaciones de los transportes y de la fragata **Reina María Isabel** que eran alrededor de 400, sumóseles unos 4,000 fusiles y abundante parque, con el objeto de partir hacia América y entablar lucha contra los criollos separatistas que pretendían lograr la emancipación. Convoyaba la expedición la fragata **Reina María Isabel** al mando del Capitán de Navío, D. Manuel del Castillo. Habiendo éste caído enfermo en las islas Canarias, tuvo que ser reemplazado por su segundo, D. Dionisio Capaz, el que continuó la navegación que tanto urgía.

La empresa que menciono resultó desgraciada para los españoles: uno de los transportes tuvo que quedarse en Tenerife debido a su mal estado; otro, la **Trinidad,** arribó a Buenos Aires y fue entregado por la tropa, que habiéndose sublevado a bordo asesinó a los oficiales. De los tres que quedaban se desembarcaron 500 hombres al llegar a Talcahuano, los cuales al mando del coronel D. Fausto del Hoyo, apresuráronse a reunirse con la división realista del brigadier Sánchez. Finalmente, y mientras la fragata **Reina María Isabel** —por haberse distanciado durante el mal tiempo que tuvieron— anclaba y procedía a esperar a los demás buques ignorando sus

paraderos así como el peligro que sobre ella se cernía, fue capturada mediante una estratagema de que hizo uso el Almirante D. Manuel Blanco Encalada, al hacer que sus "cuatro tablas" enarbolaran el pabellón inglés, afianzando el chileno una vez que estuvieron cerca al barco realista, cuando ya no era posible una reacción eficaz y adecuada de su parte.

Sin embargo alcanzó a responder los fuegos del enemigo, pero, con el ataque tan sorpresivo, varó a consecuencia de haber cortado, su misma tripulación cadenas y amarras, para fugarse a tierra en botes y aun a nado.

Finalmente, los patriotas separatistas lograron ponerla a flote y fondearla en las cercanías de la isla Santa María. Su labor fue dificultada por la reacción de los españoles de los restos de la división del brigadier Sánchez, a quienes se habían sumado los que desembarcaron de los transportes en Talcahuano. Sánchez había pertenecido a las tropas del brigadier Osorio, quien acababa de ser derrotado en Maypú.

Los patriotas dejaron flameando, con toda astucia, el pabellón español en la **Reina María Isabel.** Al llegar el resto de buques del convoy sin saber lo acontecido, acercáronse a su capitana y. . , ¡también fueron capturados!

Mientras tanto nuestro protagonista D. Dionisio Capaz, se vino desde Chile hasta Lima. Aquí se le formó causa por la pérdida de la fragata y el desgraciado fin de la expedición. Hicieron de fiscales el Capitán de Fragata D. Joaquín Bocalán y el Teniente de Navío, D. Eugenio Cortez.

Pero cavando y ahondando, nuestro ingenioso Capaz se dio trazas para que el juicio fuera visto y fallado en Consejo de Guerra, en Madrid, donde contaba con un buen amigo que hizo de defensor en su causa. Me refiero al Capitán de Navío D. José Ignacio Colmenares, quien se me hace pertenecía también al Partido Liberal —como Capaz—, por esa época preponderante en España. Cartas e informaciones tuvo la oportunidad de enviarle a destajo, desde que mientras el Virrey D. Joaquín de la Pezuela ignoraba en Lima los ataques de que era objeto su proceder de gobernante de parte del defensor; Colmenares en su afán de liberar de culpas a Capaz y como "angel protector" de este último, despotricaba a más y mejor del pobre virrey, poniéndole por los suelos y como trapo de cloaca.

De aquí lector aquello del gorro que lleva esta tradicioncita sobre "Las Capacidades de Capaz":

Por no saber el virrey
los manejos de Capaz,
le trataba como a un rey
encumbrándole, además.

El 3 de junio de 1821 —justamente durante el año en que se ventilaba la responsabilidad del comandante de la **Reina María Isabel—,** éste fue ascendido a Capitán de Fragata (con la antigüedad del 5 de noviembre de 1819), se le abonaron los sueldos dejados de percibir, y, finalmente, el propio virrey Pezuela le nombró Plenipotenciario para que en compañía del conde de Villar de Fuente, tratase sobre la paz con los comisionados del general San Martín: D. Tomás Guido, D. Juan García del Río y D. José Ignacio de la Rosa. Dichas reuniones, habidas en el pueblo de Miraflores, fracasaron por falta de avenimiento de las partes.

En España las cosas marchaban en forma muy distinta. El Capitán de Navío D. José Ignacio Colmenares quien actuaba como defensor de Capaz, habiendo recibido instrucciones e información completa de este último acerca de todas las circunstancias que podían contribuir para atenuar o excusar su responsabilidad (recuerda, lector, que había sido capturada la fragata **Reina María Isabel** y que la escolta del convoy que le había sido encomendada fracasó enteramente), comenzó a deshacer al pobre Virrey Pezuela y a su yerno, el brigadier Osorio derrotado en Maypú. Las acusaciones sustantivas que mantuvo, fueron las siguientes:

1º.—Que Osorio no había esperado la llegada de los refuerzos que le venían de España por mar, pese a que tenía noticias seguras sobre ellos, para emprender la campaña que terminó con la derrota de Maypú.

2º.—Que el mismo Osorio, luego de ser vencido y antes de venirse a Lima, no dejó instrucciones al brigadier Sánchez —quien permaneció con su división en Chile—, ni dispuso que buque alguno explorase el mar en busca de posibles barcos enemigos. Antes bien, desmanteló Talcahuano y derribó fortificaciones, no obstante no ignorar que la expedición naval escoltada por la **Reina María Isabel** requeriría de protección y abrigo a su arribo.

3º.—Que el virrey Pezuela —al arribar al Callao la goleta mercante **Macedonia** capitaneada por Smith—, tuvo noticias de lo acontecido en Buenos Aires con la **Trinidad** y debió comunicarlo a las autoridades de Talcahuano. Que sin embargo del ofrecimiento de Smith (quien había pasado de largo por Talcahuano merced a la velocidad de su buque) de regresar a dicho puerto para informar a las españoles sobre lo sucedido en Buenos Aires, Pezuela no aceptó que lo hiciera.

Pero es que resulta también, lector, que el tal capitán Smith era una buena pieza de hombre y sujeto muy bragado: ¡como que le propuso al virrey que le dejara desembarcar, sin mayores controles aduaneros, el rico cargamento que traía en bodegas a cambio. . de aquel favor!

Así fue como aquellas "cuatro tablas de las que pendían los destinos de la América", en su intervención inicial pusiéronles las peras al cuarto a los españoles, aplicándoles un castigo que no estaba en sus papeles y que ni siquiera soñaban. Merced a la decidida acción que emprendiera el almirante Blanco Encalada —quien había sido marino realista anteriormente—, la sagacidad y astucia de los criollos hizo fracasar, en todos sus aspectos, la finalidad que consigo traía la expedición marítima enviada desde Cádiz en 1818, apresándose a los transportes de tropas y aun al propio barco que los convoyaba, la **Reina María Isabel,** fuera de poner en grandísimos aprietos a su comandante, D. Dionisio Capaz, casi en la picota al brigadier Osorio y causando a la larga la destitución del virrey Pezuela: ¡tal como lo ves escrito, lector amigo!

Lo cierto del caso fue que mientras este último apoyaba a Capaz y le hacía medrar en carrera y posición, el Consejo de Guerra habido en Madrid en 1821 falló sobre la causa que se le seguía declarándole "Libre y exento de todo cargo y acreedor a las gracias y recompensas del rey por sus servicios y buen proceder", disponiendo, de otro lado, "que se exigiese la responsabilidad a las autoridades superiores del Perú, que aparecían culpables de aquel revés. .".

Capacidades de Capaz, sin duda alguna, y comentarios al margen porque después, merced a la presión política ejercida por el Partido Liberal —al que pertenecía el supradicho marino— de la Pezuela fue substituído en el Virreinato del Perú por el General La Serna. **De las aguas mansas líbreme Dios, que de las bravas . . . ¡me libro yo!** debió pensar, pese a ser demasiado tarde, el gobernante depuesto. ¡Jamás concibió de que Capaz sería capaz de responderle de aquel modo. .!

Y como aquí se acaba la pequeña historia que me sugirió la contemplación del emblema marinero colocado sobre la pared de mi oficina, pongo punto final a esta tradicioncita que hoy he traído a colación a manera de conseja sobre el proceder de los humanos que comemos pan en este pícaro mundo.

Y aquí te digo, lector, las consabidas palabras con que nuestros abuelos acostumbraban a dar término a sus narraciones: ". .Y colorín colorado, esta tradición ha terminado"

Hasta la próxima, querido amigo mío, y ¡que Dios te guarde!

ABORDAJE EN EL CALLAO

(1820)

El 14 de noviembre del año 1820, el Vice-Almirante, Lord Thomas Alexander Cochrane, Jefe de la Escuadra Libertadora que vino con San Martín hasta el Perú, paseábase ensimismado por la toldilla de la fragata **O'Higgins** fondeada en las cercanías de la isla de San Lorenzo, hilvanando mentalmente los últimos renglones del informe que elevaría a su Capitán General. Terminadas de pulir las ideas bajó a su cámara, hizo hacer lo propio al amanuense junto con sus papeles, pluma y tintero, y luego de apurar un par de sorbos del excelente ron jamaiquino que nunca le faltaba, comenzó su dictado arrellanándose cómodamente en el ángulo de un pequeño sofá; aquello iba a ser apenas el borrador. Luego lo repasaría y haría corregir debidamente:

"A bordo de la fragata **O'Higgins,** en frente del Callao, 14 de noviembre de 1820.

Excmo. Señor:

Los esfuerzos de S.E. el Supremo Director y los sacrificios de los patriotas del Sud, para adquirir el dominio del Pacífico, se han frustrado hasta aquí, principalmente por la enorme fuerza de las baterías del Callao, que, siendo superiores a las de Argel o Gibraltar, hacían impracticable todo ataque contra la fuerza naval del enemigo por cualquier clase o número de buques de guerra.

Deseoso, sin embargo, de adelantar la causa de la libertad nacional y de la independencia política, que son los grandes objetos que tiene por mira V.E. para promover la felicidad del género humano, estaba ansioso de deshacer el encanto que ha paralizado hasta aquí nuestros esfuerzos navales. Con este fin examiné prolijamente las baterías, buques de guerra y cañoneras de este puerto, y me convencí que la fragata **Esmeralda** podía ser sacada por hombres resueltos a hacer su deber; inmediatamente dí órdenes a los capitanes de la **Independencia** y la **Lautaro** para que preparasen sus botes, y les hice saber, por medio de la siguiente proclama, que el valor de aquella fragata, como también el premio ofrecido por la toma de los buques de Chile, sería la recompensa de los que voluntariamente quisiesen tener parte en esta empresa:

"Soldados de marina y marineros: esta noche vamos a dar un golpe mortal al enemigo, y mañana os presentaréis con orgullo delante del Callao. Todos nuestros ca-

maradas envidiarán vuestra suerte. Una hora de coraje y resolución es cuanto se requiere de vosotros para triunfar. .". (1)

Y así fue continuando su información el Vice-Almirante Sir Thomas Cochrane, muy satisfecho de la hazaña realizada frente al Callao el 5 de noviembre al caer la noche, con el fin de enterar al Generalísimo D. José de San Martín sobre los pormenores del hecho.

De que aquel experimentado marino se las sabía todas. ., ¡ni dudarlo! — Echemos una miradita, lector amigo, a algunas de las precauciones que tomó para llevar a cabo abordaje tan sonado como pañuelo de marinero con catarro, proeza que allá por los años que precedieron a nuestra independencia, levantó más habas en la piel a los españoles que mosquito hambriento o pulga deseosa de asaetear cristianos:

Los botes a remo procederían a remolcar las lanchas en dos líneas: la primera bajo las órdenes del capitán Crosbie, y la segunda al mando del capitán Guise. Cada bote iría a cargo de un oficial y, todo el conjunto, actuaría inmediatamente subordinado al Almirante.

Cuanto títere con cabeza se embarcara en tal misión, vestiría chaquetas o camisas blancas (para no ser confundidos en la obscuridad), yendo armados de pistolas, sables, cuchillos, hachas o chuzos.

Los botes tendrían un cuidador cada uno, o un par de ellos de ser posible, para evitar que se fueran al garete durante el abordaje. No debían abandonar dichas embarcaciones bajo ningún pretexto, debido a que, luego de capturar la fragata, la operación proseguiría sobre los demás buques realistas susceptibles de ser tomados. Ellos eran dos bergantines de guerra, de los cuales se harían cargo los tenientes Esmond y Morgell (veterano este último del bombardeo de Algeciras y especialista en el lanzamiento de cohetes Consgrave). (2)

Al asegurar la fragata los marineros de la Escuadra Libertadora —para engañar al enemigo— gritarían: "¡Viva el Rey!".

Y, finalmente, para el caso de que los uniformes blancos no fuesen divisados perfectamente en la obscuridad, las palabras del santo y seña serían: "Gloria y Victoria".

---

(1).—Luis Uribe Orrego, Vice-Almirante A.R.CH., "Nuestra Marina Militar", pág. 337, Valparaíso 1910.— Talleres Tipográficos de la Armada.

(2).—Ibidem, pág. 273, había sido instruído por el más calificado desde el punto de vista técnico: el teniente Freeman.

Todos estos minuciosos detalles no constituyen sino una pequeña parte del cuidadoso planeamiento efectuado por Cochrane y su Estado Mayor. Es de suponerse que, ante sutilezas tales, los realistas quedáronse con un palmo de narices apenas se inició el ataque y fue menuda la sorpresa que se llevaron. Las cosas sucedieron así, poco más o menos:

Sir Thomas, quien iba en el primer bote de la línea comandada por Crosbie, fue alertado desde uno de los buques españoles pero no se detuvo. Atracando a el por la banda de estribor, se puso de pie y gritó al oficial de guardia: "¡Silencio o la muerte; otra palabra y todos serán degollados!".

Ni don Turulato —quien debió sentirse como indico cuando le pusieron tal nombre en la pila bautismal—, quedó tan confundido al ver que un almirante trepaba la escala de su buque y procedía —en vez de saludar o pronunciar palabra adicional— a descerrajarle un balazo al primer centinela que le salió al paso, matándole inmediatamente.

Al ser contestado su disparo por otro colega del difunto, le envió también a contar nubes y estrellitas en un tris y de un solo plomazo. Ciertamente que si el valiente Guise no hubiese abordado a la **Esmeralda** simultáneamente, por su costado de babor y a espaldas de la guardia, otro gallo le hubiese contado al arriesgado almirante y tenido que extender su alfombra haciendo como quien lía petates, para volar de inmediato al más allá y ayudar en el inventario de nubarrones y estrellas a ambos centinelas realistas: ¡menuda pelea la que se iba a armar y con desventaja de su parte: dos sorprendidos contra un avisado, pero. . , con rencorcillos explicables!

"¡Arriba muchachos: la fragata es nuestra!", fueron sus inmediatas palabras.

Los españoles, atrincherándose en el castillo, mantuvieron durante diez y siete minutos un nutrido fuego de fusilería hasta que, desalojados de el, optaron por rendirse.

En el libro "Travels in South America", escrito por W. B. Stevenson —quien actuaba como secretario de Lord Cochrane cuando fue abordada la **Esmeralda**—, se pueden encontrar algunos detalles adicionales que merecen no ser dejados en el tintero. Los fragmentaré para ir directamente al desenlace de esta tradicioncita porque al fin de cuentas copiar no significa acopiar, aunque ambos vocablos tengan las mismas desinencias:

> "La fragata se encontraba en un excelente estado de defensa, y su tripulación, bajo una buena disciplina; la gente dormía al pie de sus cañones y la guardia de infantería en

el alcázar, y tan listos anduvieron éstos, cuando Lord Cochrane saltó al portalón, que parecía como si hubieran tenido orden de recibirle... Su Señoría en estas circunstancias fue herido, pero, hasta que el buque fue nuestro, no le prestó a la herida mayor atención que vendarla con un pañuelo".

"Era la intención de Lord Cochrane, de acuerdo con las instrucciones dadas, despejar la bahía de buques españoles; pero hallándose herido y habiendo resistido el enemigo a bordo más de lo que se esperaba, el capitán Guise ordenó cortar el cable, con lo que la fragata comenzó a moverse de su fondeadero. Las baterías no dejaron de hacer fuego durante el encuentro, y cuando la **Hyperion** y la **Macedonia** cazaron sus gavias para moverse fuera del alcance de las balas (norteamericana e inglesa, respectivamente), el cañoneo aumentó. Estos buques izaron entonces dos luces: una en el pico de mesana y la otra en el botalón de foque como señales distintivas, lo que, observado por Lord Cochrane, ordenó que se izaran las mismas luces a bordo de la **Esmeralda:** de esta manera fue sacada del fondeadero, sin haber recibido más avería que la producida por la bala de la cañonera". (1)

Y aquí observarás, lector amigo, que el almirante Cochrane se las sabía todas. Era un valiente, sin duda, pero capaz de recurrir a cualesquier estratagema llegado el caso: ¡resultaba más criollo que el pintoresco "Caramanduca"!

La moraleja que perseguía Lord Cochrane con este audaz y eficacísimo ataque a las fuerzas navales españolas, puede colegirse de otros fragmentos de su informe oficial. Los copio, nuevamente:

"La Esmeralda monta 40 cañones, y no se halla en un estado indiferente, como se ha dicho, sino muy bien dispuesta y perfectamente equipada Tiene tres meses de provisiones a bordo, a más de un repuesto de jarcia y otros artículos para dos años...

Yo espero que la toma de la fragata **Esmeralda,** asegurada por perchas, baterías y cañoneras, en una situación que se ha creído siempre inexpugnable, y a la vista de la capital, donde no se puede ocultar el hecho, producirá un efecto moral mayor que el que en otras circunstancias podría aguardarse".

---

(1).—Se refiere a que, cuando habían tomado posesión del alcázar, una cañonera española que estaba cerca de la popa de la **Esmeralda** hizo un disparo sobre ella, hiriendo gravemente a su capitán Coig y matando a dos marineros ingleses y a uno chileno. Luego de este exitoso impacto, los realistas abandonaron la cañonera.

Y aquí —como buen psicólogo, porque no hay duda de que lo era, en épocas en que el innato practicismo inglés prevalecía sobre la arrogancia española y la correspondiente jactancia del criollo hispano-americano, se permitió rubricar su informe con un toque magistral: con un añadido digno del indómito Cid Campeador, D. Rodrigo Gómez de Vivar—; terminó escribiendo:

"Me es satisfactorio remitir a V.E. el estandarte del general Vacaro, para que se sirva ofrecerlo a S.E., el Supremo Director de la República de Chile".

Así terminó, en rasgos generales, el abordaje a la **Esmeralda.** Aquella famosa frase: **"De estas cuatro tablas penden los destinos de América",** comenzó a hacerse verdad con la actuación de la Escuadra Libertadora. Más tarde, examinando detenidamente las actividades de Cochrane, ya en el Brasil ya en Rusia —sin tener en cuenta las habidas en el Perú—, su figura como marino avezado sigue incólume.

Su otro aspecto —y seamos veraces al hacer un poquitín de historia— le resta brillo: ¡era un valiente y un gran marino!, sin embargo, su avidez para hacer tangentear el Sol sobre el horizonte con el fin de tomar una recta de altura, no se debió solamente a los afanes que de navegante tenía. . , ¡el Sol simboliza al oro, qué caray! Y Cochrane, con todo el respeto que se le debe a su heroico comportamiento, era. . , un tanto egipcio en sus creencias personales: ¡veneraba a Amón Ra!

Y. . . , ¡punto en boca, para que no penetren las moscas! Aquí me despido.

EN LA INDIGENCIA POR LA LIBERTAD

(1824)

El capitán mercante colombiano, D. José Estrada, nacido en Panamá (cuando ésta formaba parte de la Gran Colombia) era un marino avezado y de gran experiencia. Allá por el año de 1823 actuaba en el servicio de transportes para las Campañas de Intermedios, comandando el bergantín **Mercedes** del que dependía su sustento —por ser el propietario y no tener más fortuna en arcas que dicho buque—, trasladando pertrechos de guerra y tropas entre el Callao y Pisco.

Contratado por la Comandancia General de nuestra Marina, ejercida a la sazón por el Contralmirante D. José Pascual de Vivero, ocasiones

tuvo de realizar algunos viajes mayores. En los primeros días de febrero del año 1824 arribó al puerto chalaco, procedente de Coquimbo y luego de haber dado cumplido término a una de las comisiones que se le encomendara.

A su llegada encontró el cotarro alborotado y peligrosísimo para la seguridad del barco, desde que el día 5 habíanse sublevado en las fortalezas del Callao los sargentos argentinos Dámaso Moyano y José Oliva, liberando al coronel español Casariego de su prisión, entregándole el mando de los castillos y dejando a los patriotas sorprendidos por el tremendo vuelco que ello significaba para la causa de nuestra emancipación.

Mientras tanto, a raíz de haber sido depuesto Riva Agüero y encarcelado, el Vice--Almirante D. Martín Jorge Guise —quien había estado sirviendo a las órdenes de aquél y siempre mantuvo una prístina lealtad hacia su jefe— continuó al mando de la escuadra. Sin embargo, debido a esa misma fidelidad por todos conocida, comenzó a sufrir en carne propia desconfianzas e intrigas de quienes jamás le juzgaron imparcialmente, teniendo que contraerse a hilar muy fino para no dar qué decir y convertirse en presa fácil de sus enemigos gratuitos.

Cuando al iniciarse el año de 1824 todavía no estaba bien definido el horizonte político de nuestra naciente república, Simón Bolívar —por intermedio del general Martínez— envió una clarísima orden a Guise. La parte más concluyente de su tenor rezaba como sigue:

> ". .Que entre con la escuadra en el Callao y saque todos los buques que pueda; los que nó, los eche a pique o les dé fuego. Que de los que saque del Callao tendrá la parte de presa prevenida por Ordenanza, como propiedades ya enemigas, y que, en seguida, se venga con la escuadra al Norte a recibir órdenes". (1)

¡Más claro no canta un gallo! Sin embargo, como veremos después lector amigo, justamente por haber cumplido ad litteram con esta disposición del Libertador, Guise se metió en apuras gordos que aprovecharon algunos de sus enemigos, para engrosar las acusaciones malévolas que levantaron en su contra posteriormente. En la causa que se le siguiera con motivo del incidente que tuvo con el Gobernador Intendente de Guayaquil, general Juan Paz del Castillo, que motivó su injusta prisión y la suspensión de sus goces como Vice-Almirante de la Armada Peruana, un renglón muy explotado fue el "Expediente de Quejas Particulares", contra los procedimientos de incautación seguidos por aquel Comandante General de la Escuadra.

---

(1).—Manuel I. Vegas, "Historia de la Marina de Guerra del Perú", pág. 24, Lima, 1929.

Y aquí es, amigo mío, cuando la historia que hoy te traigo comienza a tomar cuerpo y enlazarse definidamente con los acontecimientos que sucedían por aquella época, desde que el caso del bergantín **Mercedes** formó parte del expediente de marras que tanto mortificara a Guise. (2)

Para mayor claridad sobre la trama de esta tradicioncita, bueno es que me resuelva a garabatear algunas líneas explicativas con referencia al asunto. Allá voy sin mucha trulla:

Una de las primeras medidas dictadas por el coronel español Casariego al tomar el mando de los castillos del Callao, fue la de comunicarse con Monet y Rodil con el objeto de que las tropas de éstos ingresaran a las fortalezas. Al finalizar el mes de febrero de 1824 dichos efectivos ya se hallaban atrincherados en el "Real Felipe", relativamente apertrechados y dispuestos a resistir hasta el fin. Habíase perdido de esta manera, por un inconcebible descuido, la única base adecuada para la escuadra patriota que se hallaba a la sazón en alta mar.

Cuando Guise tornó al Callao con sus buques, al hacerse cargo de la situación y contemplar la necesidad de actuar rápidamente contra los españoles, concibió la eficaz idea de atacar a las embarcaciones realistas con brulotes incendiarios. Como lo pensó lo hizo.

En la noche del 25 de febrero de 1824, abordó la audaz empresa de prender fuego a la fragata enemiga **Venganza.** Al amanecer del siguiente día, el capitán del **Mercedes,** D. José Estrada, quien como ya sabemos había arribado procedente de Coquimbo y se encontraba fondeado con su barco en la rada chalaca, arriesgóse valientemente a dejar su tenedero pese al nutrido cañoneo que le hacían desde los castillos. Izando el pabellón de Colombia maniobró diestramente con su buque, logrando ponerse a salvo de los disparos enemigos para luego anclar en las vecindades de la isla de San Lorenzo.

Una vez allí, púsose en contacto con Guise a quien consideró que debía informar sobre los resultados de la última comisión que se le encomendara. Entusiasmado el Vice-Almirante con el éxito recién obtenido y deseoso de contar con una nueva oportunidad para incendiar buques españoles, le manifestó la necesidad de utilizar al **Mercedes** como brulote, "asegurándole que tal servicio sería satisfecho, y que, sobre el particular, le recomendaría al Libertador".

D. José Estrada, separatista de corazón y ferviente partidario de la causa independiente, accedió a tal pedido confiando en la palabra de Guise.

---

(1) —Archivo del Ministerio de Hacienda y Comercio (sótano del Palacio de Justicia, año 1967), Expediente Nº OL. 109-26.

El cumplido marino inglés, casi de inmediato —a principios del mes siguiente, para ser exacto— entrególe una carta personal para el Libertador. ¿Su texto, compromiso y recomendaciones? los pongo ante tus ojos ahora mismo, lector amigo, como primicia inédita que te permitirá juzgar imparcialmente la conducta de Guise en este caso. Cumpliendo estrictamente sus órdenes, hizo todo lo que pudo por ayudar a Estrada. No obstante ello, posteriormente sus enemigos trataron de acusarle por la incautación del **Mercedes.**

Lee y juzga por tí mismo. Yo lo hice y establecí mis conclusiones. Al grano, pues:

Exmo. Sr. Simón Bolívar

Frgta. **Protector,** en la Bahía
del Callao á 2 de Marzo de 1824.

Muy Sr. mío de toda mi consideración:

Me tomo la libertad de recomendar a V. E. á Dn. José Estrada natural de Colombia y de excelentes cualidades. Por desgracia ha sufrido la misma suerte de los dueños de buques que fueron extraídos del Callao en la madrugada del 25 de Fbro. Yo sin ser injusto con la gente no he podido hacerle las gracias que reclamaba mi buen deseo, pero confío en que V. E. se dignará dispensarle las que merece este consecuente y desgraciado patriota.

Soy de V. E. con el más alto aprecio y consideración su atento, obediente y seguro servidor.

Martín Jorge Guise

Dicen que **el hombre propone, Dios dispone . . , ¡y el diablo descompone!** Así sucedió en el caso de D. José Estrada, porque tiempo después y ante el giro que iban tomando las circunstancias, el bergantín **Mercedes** tuvo que ser remolcado hasta Huacho —por temor a la acción de las fuerzas realistas—, acabándose allá de desmantelar con el fin de utilizar su velamen y jarcias para tratar de adaptarlos en otro barco que acarrearía sal a granel. Desembarcada su carga, destruyósele el entrepuente y otras partes de su estructura para convertirlo en brulote. Posteriormente se sirvieron del buque aquél para hacer aguada en provecho de la escuadra.

Yendo tras de su único patrimonio, el marino colombiano viajó hasta el indicado puerto con el objeto de reclamar la indemnización que le había sido ofrecida. Guise, asediado por las continuas peticiones de paga que le hacían sus tripulaciones y pensando, quizás, en frenar de alguna manera los cansadores requerimientos de Estrada, cometió una ligereza que después tuvo que lamentar: a tenor de lo que declarara este último, a posteriori, "exigióle 2,000 pesos, dando por fundamento que el buque era Buena Presa".

Desacertada, sin lugar a dudas ni a consideraciones del momento, fue la actitud asumida —tal vez debido a lo apremiante de la situación— por Guise. Con el correr del tiempo el **Mercedes** fue declarado "Mala Presa", pesando este calificativo sobre la conducta seguida por el Vice-Almirante en caso tal, cosa que resultó muy del gusto de sus enemigos y acusadores.

D. José Estrada, ante contestación recibida de quien nunca supuso otra cosa que un caballero a carta cabal, barruntó mayores impedimentos que escapaban a sus entendederas. Ni corto ni perezoso dirigióse a Trujillo, con la manifiesta intención de presentar su queja al propio Libertadar

Y así lo hizo. Como que entre los "Expedientes de Particulares", figuró el suyo en el juicio seguido a Guise. Debo dejar constancia, eso sí, que tal acopio de acusaciones debió ser cuidadosamente acumulado —y tal vez ordenado, ex-profeso— por el propio Gobernador Intendente de Guayaquil, general Juan Paz del Castillo, tratando de cimentar una denuncia injusta— que a tenor de la sentencia emitida años después por el Consejo de Guerra para Oficiales Generales— requería la más amplia satisfacción por "el agravio e insulto nacional que ejecutó en su persona y bandera de nuestra República".

Lo cierto del caso es que D. José Estrada, convencido como estaba de la buena voluntad de Guise para solucionar el problema, siguió luchando por obtener la justa indemnización que reclamaba. Burocracia y tendencias a dilatar su petitorio sucedieron a sus acciones mancomunadamente, logrando a la postre desanimar a nuestro buen amigo. El meritísimo capitán colombiano, luego de batallar entre papeles y tinterillos, por supremo mandato de la Divina Providencia y muy a su pesar, tuvo que abandonar este mundo nueve años después, dejando a su viuda, Dña. María Matías Palma, su última voluntad en forma de testamento. Copio a continuación las partes del que supongo de más interés para esta historia:

MEDIO REAL

Sello sexto para los años de 1823 y 1824.

Testamento de
D. José Estrada

En nombre de Dios Nuestro Señor con cuyo principio todas las cosas tienen buen medio loable y dichoso fin: amén.

Pag. 85

. . Item: declaro que sigo pleyto en este Supremo Govierno sobre el reintegro del buque nombrado **Mercedes,** de porte de doscientas treinta toneladas que me quitó el Almirante Gaés

(léase, Guise) con cantidad de víveres, fragmentado y todo apesado cuando logré salir deste puerto del Callao quese hallaba en revolución y tremolada lavandera Española en los Castillos, encargo ami albacea sesiga la Instancia hasta su conclusión y que reintegrado el valor de dicho buque, su importancia se tendrá por mis bienes.

. . Item: declaro que contraje matrimonio con dicha Dña. María Matías Palma, ni ella ni yo tubimos bienes algunos y por tanto todos los que al presente existen como adquiridos durante la compañía legal del matrimonio son divicibles entre ambos, deduciendo de la masa común, los créditos pasivos que al presente tengo y he de declarar eneste mi testamento, como lo expongo así para que conste.

Firman como testigos, D. José Simeón Ayllón Salazar y los presbíteros: D. José Maziá y D. Martín Lepafe, vecinos de esta ciudad.

22 Enero de 1833. (3)

Puedo decirte con seguridad, lector amigo, que durante casi dos o más días estuve quemándome las pestañas mientras trataba de averiguar sobre el resultado de las gestiones que siguiera Dña. María Matías Palma para conseguir la indemnización a que tenían derecho ella y sus herederos.

Papeles, tan sólo papeles (me recuerda el título de una canción muy en boga hogaño.— 1966-67) fue lo único que encontré. El pleito resultó sencillamente "interminable".

A la postre, nuestra protagonista y su prole quedaron, más o menos como cuando ingresaron a este pícaro e ingrato mundo: **"con una mano adelante y la otra atrás"**, como vívido ejemplo de la injusticia que reina entre los humanos.

Sin embargo, como epitafio sincero a su memoria, debo contarte, lector, que aprendí a admirarla como a hembra de fuste y agallas, dispuesta a defender el patrimonio de sus hijos a toda costa con tesón e inteligencia.

Indudablemente que su personalidad no le hacía eco a aquel proverbio árabe que dice: **"las mujeres me recuerdan a los caballos; ambos poseen crines largas y entendimiento corto".**

Sus argumentos fueron siempre profundos, concretos y enjundiosos. A continuación, fragmentados por supuesto, copio algunos que entresaqué del expediente de marras:

"El Estado del Perú encargó al Sr. Guise que hiciera con su escuadra la guerra al enemigo; luego debía pasar y quedar obligado en todo y por todo cuanto él hubiera necesitado para

---

(1) —Archivo del Ministerio de Hacienda y Comercio (sótano del Palacio de Justicia), año 1967, Ibid. OL. 109-26.

> hacer esa guerra: necesitó un buque, el de mi marido, para una operación importante que si no tubo efecto, no es de resorte averiguarlo, cuando en el hecho solo de haberlo tomado con tal objeto, obligó ya asu mandante, y él es quien debe pagármelo. ." (sic)

Si no me crees, lector, cobra paciencia y lee este otro parrafito:

> "He aquí pues verificado con un todo, y por todo nuestro caso. Y en fin, nuestro actual sistema, diametralmente opuesto al de las Monarquías, en que se atribuye al Soberano el señorío absoluto de los bienes, respeta por el contrario sus propiedades como una de las garantías más sagradas; y aún en el caso en que por alguna urgencia sea indispensable disponer de ellas, exige previamente la correspondiente indemnización".

Y, finalmente, el sentido trágico de esta historia, cuando Dña. María Matías Palma afirma:

> "Mucho más si se fija la consideración en la miserable situación a que he quedado reducida a resultas de este pleito, pudiéndose decir que el solo ha sido la única causa de haber perdido a mi marido, y verme viuda, con cuatro hijos huérfanos, forastera, y sin el menor recurso para poder resistir por más tiempo la horrorosa indigencia que me abruma, después de ocho años de las mayores penalidades, y trabajos. ." (sic).

Por todo ello es que le he puesto como gorro a esta tradicioncita: "En la Indigencia, por la Libertad"

Y acoto al margen una opinión muy personal: poco agraciada debió ser —físicamente, se entiende— Dña. María Matías de Estrada.

Porque he leído por allí —y lo creo a pie juntillas—, que **la inteligencia femenina fue inventada por las mujeres feas.**

¡Que me perdonen las hijas de Eva!, y que no piensen que me burlo de quien tuvo tanta entereza para defender lo que en justicia le correspondía. Lo que sucede, en realidad, es que creo filosóficamente que son muchas las penas y preocupaciones que tenemos en la vida. . .

¡No les añadamos más!

Mientras tanto, tomemos las cosas con calma que remedio —siendo tan antiguas—, no van a tener.

Mejor termino y me disculpo con una cuarteta que, sonando a toque de carrillón, paréceme que viene al caso, ¿probamos?

Tralalín, tratalán,
las campanas de San Juan;
las moralejas se quedan
y las historias se van. .

PASION Y MUERTE DE UN ALMIRANTE

(1826 - 1828)

Las postrimeras palabras de Sir Horace Nelson a bordo del H.M.S. **Victory,** en Trafalgar, tuvieron sabor de verdad y sencillez. Habiendo salido de los labios de un hombre nobilísimo y valiente —pero que, agonizante, se preparaba a enfrentar lo desconocido—, mezclaron su sentido del deber con sus pasiones y cariños: tuvo que pensar en su amada, su hija y su amigo más íntimo, y diciéndolas a quienes en ese instante supremo le rodeaban, se las dijo a Dios.

Porque creo que cualquiera de nosotros, al dejar este pícaro mundo en el que hemos comido pan y pasado horas felices o desgraciadas, no podríamos mostrarnos insinceros con el Supremo Hacedor y decirle mentirillas de a par por real, desde que el buen Dios se las sabe todas y mal podríamos engañarle con patatines y patatanes, si es que en el interín nos espera **Carrampempe** con su tridente infernal, dispuesto —como todo buen cocinero— a tostarnos las posaderas y convertirnos en humanos chicharrones. ., ¡de los gordos y bien sazonados!

> —"¡Don't throw me overboard! ¡You know what to do!" ("¡No me arrojéis al mar! ¡Vosotros sabéis qué hacer!").— "Take care of my dear Lady Hamilton, Hardy: take care of poor Lady Hamilton. . ¡Kiss me Hardy!" ("Cuida de mi querida Lady Hamilton, Hardy: cuida a la pobre Lady Hamilton. . . ¡Bésame Hardy!").

Para luego de hesitar varias veces y pedir que acudiese su mayordomo y se pusiera a su derecha, añadir:

> —"¡No quisiera tener que dejar la cubierta!, ¡me iré pronto!, después de lo cual, tornando hacia el doctor Scott, díjole: "Doctor, no he sido un gran pecador. . ¡Recuerde que le dejo a Lady Hamilton y a mi hija Horacia, como una herencia para mi país. ., ¡nunca olvide a Horacia!" (1)

Sus últimos suspiros estuvieron enmarcados en frases sencillísimas y profundas, a la vez:

> —"¡Abanique, abanique!, ¡frote, frote!" —aludiendo al aire y los masajes que le prodigaba el cirujano para aliviar sus padecimientos— "¡Gracias a Dios porque he cumplido con mi deber!, Dios. . y mi Patria. .".

---

(1).—A. T. Maham: "The Life of Nelson".— Little Brown and Company, pág. 740, Boston, 1943.

Las últimas palabras de Nelson, pronunciadas el 21 de octubre de 1805 a bordo del **Victory,** tuvieron que correr como un reguero de pólvora sobre las cubiertas de cuantos buques se hallaban bajo su mando en Trafalgar.

En uno de ellos, cierto joven oficial de marina, D. Martín Jorge Guise —quien con el tiempo se hiciera famoso en América— anduvo muy atribulado. La bella y gloriosa muerte de aquel almirante, exhalando su postrer suspiro en brazos de sus subalternos y rindiendo la vida por la patria que defendió hasta las últimas consecuencias, caló muy hondo en su alma y dejóle un ejemplo imperecedero.

Quizás si desde ese instante resolvió emprender una santa cruzada en busca de una aventura idealista pero factible: ¡la independencia de América!

Como poseía algunas riquezas y para iniciarla resultaba indispensable ser capitán de su propio barco, de su medido peculio armó en son de guerra el bergantín **Hecate** y se hizo a la mar arrumbando hacia el Nuevo Continente, ignorante del porvenir que le esperaba y de las buenas y malas jugadas que le deparaba el destino.

Llegado a América púsose a órdenes del almirante Sir Thomas Alexander Cochrane, pasando su buque a cambiar de nombre por el de **Galvarino** y a comandar él la fragata chilena **Lautaro.** Todos conocemos sus valientes y atrevidas operaciones de guerra, emprendidas desde el grado de Capitán de Fragata hasta llegar a Vice-Almirante de la Armada del Perú. Estaría demás abundar sobre ellas en esta tradicioncita desde que sabemos que Guise, con gallardía, pundonor y lealtad jamás desmentidos, contribuyó en mucho a darle sabor de verdad a aquella famosa expresión que ha pasado a la historia como lema, indicando la enorme importancia que en sus destinos tuvieron los cuatro primeros barcos que conformaron la Expedición Libertadora que vino hasta nuestra patria con San Martín: **De estas cuatro tablas penden los destinos de la América".**

Pero la vida fue injusta para con aquel bravo marino. Su fidelidad a Riva Agüero, a quien siempre le guardó la más absoluta lealtad, le malquistó con Bolívar a la vez que le indispuso ante la opinión de los caudillos sudamericanos que luchaban por la causa independiente. A todo lo indicado añadiéronsele diversas denuncias de particulares —casi en su mayoría propietarios de buques o embarcaciones—, a los cuales, urgido por las circunstancias y la necesidad de avituallarse para hacer frente a los realistas, tuvo que confiscarles sus naves y pertrechos con cargo a ser indemnizados en su oportunidad.

Las circunstancias que cito fueron acumulándose —como el aire dentro de un balón—, hasta explotar y convertirse en lo que he venido en llamar, su pasión, debido al sufrimiento que le significaron.

Fiel a mi personal concepto de que, en veces, una rebuscada y poco conocida epístola relata muchísimo más que un bien elaborado argumento, revisando viejos archivos, papiroteando polillas y estornudando a más y mejor he hallado, en los subterráneos del actual Palacio de Justicia, algunos rancios papeles poco conocidos y someramente citados por determinados historiadores, los que me apresuro a copiar ad litteram por considerar que expresan, a través de documentación de la época, (1) cuanto debió padecer Guise en su dignidad y en su persona por aquellos tiempos:

MEDIO REAL

Sello sexto para los años de 1832 y 1833

Sigue ————————

"Administración de Justicia = Sentencia pronunciada por el Consejo de Guerra de Oficiales Grales. en la causa del Sr. Vice-Almirante Dn. Martín Jorge Guisse.

———————

"Habiéndose en virtud de la orden de 5 de mayo del año próximo pasado de S.E. el Consejo de Gov.rno., formado el Proceso con arreglo a Ordenanza al Sr. Vice-Almirante D. Martín Jorge Guisse, Comandante General de la Escuadra del Perú, por la acusación que comprende, en el incidente en que el Governador Yntendente de Guayaquil, Gral. Juan Paz del Castillo, **se le arrestó, depuso del mando, y dirijió preso** a esta Capital, en cuya causa concurrió como Fiscal en su formación el Capitán de Navío Dn. Joaquín Soroa, y por su ausencia trajo al Capitán de Fragata Dn. Carlos García del Postigo al Consejo de Guerra de Generales, que a este efecto y por igual Suprema Orden se convocó en el Arsenal del Callao, desde el día diez y ocho hasta hoy veintidos de Setiembre de ochocientos veintiseis, y en el cual precidió el Sr. Contra-Almirante Comandante Gral. de Marina, Dn. José Pasqual de Vivero— Todo bien examinado ha declarado y declara dicho Consejo de Guerra: que el referido Sr. Vice-Almirante Dn. Martín Jorge Guisse, debe ser puesto en Libertad por haberse indemnisado completamente de todos los cargos qué sele han hecho, y que por el Supremo Govierno debe reponérsele en su empleo y distinciones como corresponde a sus muy distinguidos servi-

(1).—"Archivo del Ministerio de Hacienda y Comercio" (sótano del Palacio de Justicia), Lima, Expediente OL 109-26 relativo a D. José Estrada.

cios militares y políticos en la Escuadra de su mando, pidiendo la satisfacción que merecen, y el agravio e insulto nacional al rfdo. Sr. Yntendente de Guayaquil ejecutó en su persona y bandera de nuestra Republica, quedando a dcho. Sr. Vice Almirante en sus descargos a los expdtes. de quejas de particulares contra sus procedimientos, y que se han traído al juzgamiento de esta causa según las órdenes del Supmo. Go.vno, por lo que según Ordenanza se pasará el proceso y esta sentencia pa su superior aprobación = José Pasqual de Vivero = Domingo Tristán = José Rivadeneira = Juan Salazar = Rafael Jimena = Hipólito Bouchar = Tomás Guillermo Carter =

Y como muchos historiadores, a través del tiempo y quizás por no tomarse el trabajo de acudir a fuentes heurísticas fehacientes, han optado la manía de copiar referencias escritas por otros y contribuído a hacer resaltar el odio siniestro de Tomás Heres, el colombiano, hacia Guise, en su descargo y con el objeto de rehabilitar un tanto su enlodada memoria, consignaré otro documento —que si bien pudo ser firmado bajo la presión de las circunstancias—, en algo le libera de acusaciones tan oprobiosas y tal vez gratuitas (1). Veamos, lector:

SUPREMA RESOLUCION

Lima, Nvbre., 17 de 1826.

"Visto el proceso seguido contra el V.Alm. de la Escuadra, Dn. Martín Jorge Guisse, y lo dictaminado por el Auditor General de Guerra: se le declara libre de los cargos que sele hicieron en materias puramente del Servicio Militar, **sin que lo obrado pueda perjudicarle a la buena opinión y fama de que tan justamente ha gozado,** y en consecuencia se le reintegra de los goces que le han correspondido durante **el largo tiempo de su prisión,** pues aunque no se vindica, como corresponde, dela grave falta de haber cambiado las divisas dela Oficialidad de la Armada, y de haber dado Despachos contra terminante prohivición del Gov.no Supmo. **se le absuelve del cargo en atención ála buena intención de que estuvo animado al tomar estas providencias** === Se declara igualmente que el Consejo se ha excedido en sus atribuciones, procediendo a pronunciar sentencia en la presente causa, cuando el artículo catorce de la Ordenanza de Marina prohive que se extienda en semejantes casos, y previene que el Presidente proceda solo á contar los votos y a dar cuenta con el resultado. Que se excedió por último, procediendo a declarar al V.Alm. libre de los cargos particulares que se le hacen en el proceso; no siendo de su atribución, ni aun cuando lo fuera, pudo pronunciar-

(1).—Ibidem.

se sentencia sin oír a las partes en juicio contradictorio conforme a las leyes comunes; y en consecuencia se llebará á efecto lo resuelto en veintiocho de Mayo, a fojas cuarenta y tres del segundo Quadno ==(1)

Santa Cruz ==

Por orden de S.E. ==**T. de Heres**

Durante la guerra con Colombia que tuvo lugar en 1828, el 9 de septiembre de dicho año el Perú declaró el bloqueo de todos sus puertos, desde Guayaquil hasta Panamá (Gran Colombia), comenzando a ejercerlo nuestra escuadra al mando del Vicealmirante, D. Martín Jorge Guise.

No me detendré, lector, en relatarte pormenores que se apartan del tema central de esta tradicioncita, para, en consecuencia, abordar el instante de la muerte de Guise. Ella ocurrió cuando el combate de Guayaquil, el 24 de noviembre de 1828.

Rotas la cadenas que impedían el paso franco de nuestros buques, hundidos varios barcos y embarcaciones ligeras enemigas, Guise batió con sus fuerzas tanto las baterías del Muelle, Cerro de la Pólvora y La Planchada, destrozando casi el fuerte Cruces. Para evitar un excesivo daño a la plaza —que se hallaba prácticamente indefensa—, ordenó a sus buques replegarse y anclar cerca de este último, en los fondeaderos asignados.

Habiéndolo hecho todos ellos, menos el insignia, la fragata **Presidente,** encontrándose ésta en ruta hacia su tenedero encalló frente a la casa de la Aguardentería, en 12 pies de fondo y durante 10 horas, mientras esperaba que subiese la marea y la hiciera reflotar.

Fue durante este lapso que los enemigos montaron un cañón de 24 en tierra, haciéndole vivo y continuo fuego que no pudo ser respondido por el estado del buque que no le permitía utilizar su artillería. Las demás unidades no pudieron auxiliarla, por tener que surcar la corriente del Guayas y no contar con viento para efectuar la maniobra.

Apenas la **Presidente** volvió a flotar, y cuando ya navegaba en dirección a Cruces, uno de los últimos tiros de cañón del enemigo dio en el pecho del Vicealmirante Guise, hiriéndole mortalmente. Falleció a las pocas horas, exhalando su postrer suspiro en brazos de su segundo en el mando, D. José Boterín, y de sus oficiales.

---

(1).—Para mayor información del lector, reproducción de éste y el anterior documento puede encontrarse en "El Peruano", fecha, 25 de noviembre, 1826.

Y fue así como la historia, que había permitido a aquel marino ser testigo de la muerte de Nelson en Trafalgar, le deparó idéntico fin en Guayaquil, repitiendo en forma muy parecida y veintitrés años más tarde la escena que narré ut supra, al comenzar esta tradición.

Posteriormente, toda resistencia cesó en el puerto bloqueado, gracias a la positiva y eficaz actuación del Capitán de Navío, D. José Boterín, comandante de la **Libertad** y sucesor de Guise al frente de la escuadra, obteniendo así la Marina del Perú un nuevo y gran triunfo naval.

DEBACLE EN LA ESCUADRA COLONIAL

(1824)

Se me hace, lector, que el Capitán de Navío de la Real Armada Española, D. Roque Guruceta, quien llegó a Chiloé allá por el 28 de abril de 1824, fue un marino de mala suerte y escasísimos aciertos por no decir ninguno. Como que le encomendaron una misión en circunstancias aciagas y difíciles, cuando nuestra independencia eclosionaba y los morlacos para la paga de las tripulaciones brillaban por su ausencia en Hispanoamérica. Si es verdad que la Madre Patria debió proveerle con algunas arcas repletas de patacones para los gastos de guerra, en la península estaban tan acostumbrados a obtener dinero de sus colonias, que ni siquiera pensaron que fuera labor ardua conseguirlo. Pero por aquí ya España andaba en dificultades con los separatistas, y, pese a que en Europa ello les parecía imposible, las fortunas y propiedades ibéricas habían sido decomisadas o confiscadas en buena parte. Las autoridades "chapetonas" andaban pues, lo que se dice: **a tres dobles y un repique.**

Guruceta vino hasta América comandando el **Asia,** navío de setenta y cuatro cañones, acompañado por el bergantín **Aquiles** que contaba con veintidós piezas de fuego. Quintanilla, Gobernador de Chiloé, acababa de rechazar la segunda expedición libertadora de las naves de Chile para someter el archipiélago, y las cosas no andaban muy bien para los españoles por esas latitudes. No obstante se hicieron enormes esfuerzos para abastecer de víveres, agua y otros pertrechos a los buques de Guruceta, incluyendo el monto total de dos medias pagas para sus dotaciones.

N. del A.—El apellido del Vice-Almirante aparece —en diversos documentos históricos— escrito de dos maneras: Guisse y Guise. El autor se inclina por creer más correcta la segunda, por tener a la mano autógrafos originales de tan distinguido marino.

Nuestro principal protagonista inició su campaña en el Pacífico con cierta prudencia: decidió permanecer en el puerto de San Carlos, hasta poseer la suficiente información sobre las fuerzas navales oponentes, y no lanzarse a tontas y a locas a combatir en forma por demás riesgosa contra enemigos cuyo poder ignoraba.

No obstante, el de los cuernos, tridente y cola, debió estar merodeando por aquellos contornos y haciendo de las suyas. No hay otra explicación sensata sobre el proceder de Guruceta, quien, tal como si el **rabudo** le hubiese susurrado al oído un desatinado consejo, decidió súbitamente retener la correspondencia venida desde la Madre Patria y postergar su entrega para mejor oportunidad. Al hacerlo cometió un gravísimo error puesto que, entre tantos y variados papeles contenidos en los respectivos sacos, venía la Real Cédula en la que Su Majestad confería el Virreinato del Perú en propiedad al general D. José La Serna. Al no salir el citado documento al conocimiento público oportunamente, la lucha entablada entre Olañeta y Valdez prosiguió sin freno alguno, haciendo derramar un poco más de sangre de la vertida y sulfurando los ánimos arriba de los límites normales:

¡Mátame. ., si nó te mata
mi espada, que aunque obsoleta,
destroza cascos de lata!
¿Quién metería la pata:
Satanás o Guruceta?

Regular tiempo demoró el supradicho en alistar el bergantín mercante **Guadalupe** y enviarlo con el correo donde el virrey. Como estafeta fue el Teniente de Fragata, D. Ramón Cándido de Alvarado, quien desembarcó en la caleta de Quilca con su correspondencia y se dirigió al encuentro del virrey que se encontraba en Limatambo, cerca del Cuzco. Tarde era ya para que Olañeta diese pie atrás en sus designios; mientras tanto Valdez volvía desde el Alto Perú con sus tropas después de su malograda campaña. Todo esto sucedía allá por el mes de agosto de 1824.

Al recibir la Real Cédula que le confirmaba como Virrey del Perú, La Serna dispuso que Guruceta viajara de inmediato al Callao con sus buques. Habiéndolo hecho así, ya en nuestro primer puerto pudo reforzar y aumentar considerablemente su escuadra con la adición de la corbeta de guerra **Ica** y los bergantines armados **Pezuela, Moyano** y **Constante,** amén de algunas lanchas cañoneras. Desde ese momento D. Roque Guruceta sintióse superior a los separatistas en el mar —circunstancia que resultaba verdadera, materialmente hablando—, pero que distaba algo de la realidad en lo que a pericia y entrenamiento se refería. Su opositor era

el vice-almirante, D. Martín Jorge Guise, vencedor en Trafalgar y marino veterano de muchos combates navales, cuya fama y nombradía eran conocidos de todos.

Con una audacia rayana en lo increíble, este último oficial —quien comandaba la fragata **Protector** y otros cuatro buques pequeños entre los que se encontraba una corbeta colombiana—, fondeó con sus barcos en las cercanías de San Lorenzo, en actitud desafiante y como si invitase a los españoles a dejar el amparo de los fuertes, para vérselas de igual a igual, frente a frente y en mar abierta: esto ocurría el 6 de octubre de 1824.

Al siguiente día los buques de Guruceta aceptaron el reto y levaron anclas para salir a combatir a los patriotas. Durante la lucha empeñada el barco insignia español **Asia,** vióse en grandes apuros ante la amenaza representada por la **Protector** y la habilidad con que Guise maniobraba sus unidades aprovechando el viento reinante. Pese a la indiscutible superioridad material ibérica, los daños que se infligieron mutuamente fueron diversos mas nó definitivos. Terminó la acción con el repliegue de Guruceta hacia el Callao, retirándose Guise más al Norte prudentemente, fuera del alcance de los grandes cañones de los castillos y para reparar algunas averías. Lo propio hicieron sus contrarios, pero inflando resultados y cacareando supuestas ventajas obtenidas durante la lucha. La verdad histórica es que los resultados fueron indecisos, inclinándose la balanza a favor de la escuadra libertadora, si es que se tiene en cuenta su manifiesta inferioridad en número de buques y artillería.

Y aquello del cacareo de una supuesta victoria sobre Guise, trae a mi memoria —desde que luego las cosas sucedieron completamente al revés, como juzgarás lector por tí mismo— una revertida copla bastante antigua, que rezaba asimismo invirtiendo sílabas y dislocando palabras, pero que se dejaba entender:

Cuando los cantos gallan
o cuando perran los ladros,
tengo tan dedos los tiesos..
¡que hasta las tiemblas me piernan!

Mas para justificar esta digresión —que parece ser de un orate por lo apartada del tema—, tendré que contarte, lector, que efectivamente D. Roque Guruceta hizo todo lo que debió realizar a posteriori, al revés de lo que la lógica dictaba: luego de arranchar sus buques en son de mar, en lugar de arrumbar al Norte para perseguir a su contrario y destruirlo, hízolo hacia el Sur y puso proa a Quilca. En cambio Guise, terminadas sus reparaciones y al informarse del zarpe de los españoles, comenzó a seguirles las aguas a toda vela para darles alcance; no lo logró debido a que Eolo —en

estas latitudes— rara vez sopla hacia el Meridión, simplemente porque los alisios predominan y vienen del Sudeste por caprichosos que son.

Los principales barcos de la escuadra colonial tenían como jefes a los siguientes oficiales de marina: actuaba como segundo de Guruceta, el Capitán de Fragata D. Miguel Funes; comandaba la corbeta **Ica** de treinta cañones, el Teniente de Navío D. Pedro Gould; los bergantines **Pezuela, Aquiles** y **Constante** tenían como capitanes a los de igual clase, D. Manuel Quesada, D. José Fermín Pavia y D. José Martínez, respectivamente. El **Moyano** que también integraba la fuerza, llevaba tal nombre en homenaje a su epónimo, el sargento argentino que junto con su compañero Oliva, defeccionando del lado patriota entregó los castillos del Callao (el "Real Felipe") a los españoles. Era un mercante armado, al que se le artilló por orden del brigadier D. Ramón Rodil.

Encontrándose Guruceta en Quilca se enteró de la derrota sufrida por el ejército español en los campos de Ayacucho. Nuevamente equivocó decisiones y en vez de volver al Callao en socorro de Rodil, resolvió dejar playas peruanas para buscar horizontes más tranquilos. Luego de desembarcar a una compañía del batallón "Arequipa" que llevaba a bordo y de convencer al virrey La Serna, se hizo a la mar el 2 de enero de 1825 con el navío **Asia** y los bergantines **Aquiles** y **Constante,** arrumbando hacia las islas Filipinas. El 3 de marzo de 1825 dio fondo en la rada de Umatac —una de las islas Marianas— para hacer víveres y aguada. De paso gestionó ante el gobernador, D. José Canga Herrera, algunas prebendas y pagos para la oficialidad, cosa que era desde todo punto de vista injusta, ya que sus tripulaciones también se encontraban en condiciones similares de falencia económica.

Y este gesto fue mal visto
como has de apreciar, lector,
puesto que tan grave error
¡armó la de Dios es Cristo!

Durante la noche del 10 de marzo el buque insignia hizo las señales correspondientes para levar anclas y darse a la vela. Las tripulaciones se negaron a acatar tal orden pronunciándose en franco motín, tomando las armas y apagando las luces de los entrepuentes, con lo que esparcieron la alarma mayor que pudo darse, apoderándose —en la capitana— del castillo en el cual se atrincheraron.

Al tratar D. Roque Guruceta de imponer su autoridad, no fue obedecido. Hízolo con voz tonante y a la luz de un farol que tenía en alto el guardiamarina de órdenes, pero, al apagarse aquél ante una racha de vien-

to, los sublevados levantaron en vilo al comandante y a sus oficiales, lanzándoles sobre cubierta y persiguiéndoles hasta la cámara de popa. El jefe de la escuadra recibió, en la obscuridad, terribles golpes en la cabeza y piernas, mientras oía vociferar a su gente en demanda de pagas atrasadas. . , ¡se armó la debacle!

Pese a los buenos oficios del brigadier Ramírez —quien viajaba como pasajero—, y suministró cuatro mil pesos de su peculio para aliviar las reclamaciones; no obstante la intervención del gobernador Canga Herrera y los esfuerzos por convencer a los amotinados, la insurrección tomó cuerpo y se esperó que el asunto pasara a mayores, sobre todo cuando un marinero a quien apodaban "Fraile" y cierto soldado sin conciencia que era llamado "Tío Mena", intentaron tomar venganza cruenta en la persona del Mayor de Ordenes, Teniente de Navío D. Antonio Doral, para, amarrándole vivo a la boca de un cañón, disparar la pieza y hacerle papilla en un santiamén.

Felizmente tan cruel iniciativa no prosperó, sin que ello fuera óbice para que los rebeldes hicieran varios disparos de artillería sobre el puerto, causando la consiguiente alarma en la población.

Al fin de cuentas, y cuando se apaciguaron los ánimos, fueron enviados a tierra tanto los jefes y oficiales de los tres buques como los pasajeros militares que llevaban a bordo. Así lo hicieron pues, el general La Hera y los brigadieres Ramírez y García Camba, quedando los barcos a cargo de sus respectivas tripulaciones sublevadas.

Así fue como, después de amplias y reñidas discusiones, el bergantín **Aquiles** enarboló la bandera chilena y se dirigió a Valparaíso. Por su parte, el navío **Asia** y el otro bergantín, **Constante,** resolvieron arrumbar hacia México para entregarse. D. Roque Guruceta y su plana mayor tuvieron que viajar hasta Manila en buques balleneros. Allí se siguió una sumaria para la averiguación del suceso, la mismo que, una vez terminada, fue enviada a España para los fines respectivos.

Sin embargo, en la Madre Patria no prosperó la cosa —y tal vez por haberse perdido las esperanzas de recuperar las colonias sudamericanas—, finalmente se declaró que no había lugar a elevarla a proceso.

¡Y que valga el título de "Debacle" que se me ha ocurrido ponerle a esta tradicioncita, porque, la verdad sea dicha, lo fue y de polendas!

UN CRIOLLISIMO ALUMBRAMIENTO

(1844)

Si bien el título de esta tradicioncita que hoy tengo entre manos, más parece relacionarse con obstetras y atrenzos ginecológicos que con la Marina o los asuntos navales en sí, algún parentesco guarda con los temas de que vengo tratando y a las pruebas me remito, desde que versa sobre el nacimiento del Teniente Primero de nuestra Armada, D. Diego Ferré, valiente y heroico ayudante del inmortal Grau durante las campañas del **Huáscar** en la Guerra del Pacífico, muerto junto con su jefe —por la misma granada enemiga— el 8 de octubre de 1879, en las aguas de Angamos.

En mi patria, como sucede en todas partes, cuando un hombre se torna famoso y existen ciertas dudillas sobre el verdadero lugar en que se oyeron sus primeros vagidos, los pueblos directamente interesados en pelear paternidades se disputan tal honor. Monsefú y Reque han argüido durante muchos años acerca de cuál de ellos fue la cuna de Ferré. Al final triunfó Reque, aunque muchos monsefuanos no dan todavía sus brazos a torcer. Pero mejor entro de inmediato en materia, para no dejar la historia en el tintero y a mis lectores con curiosidad:

Cuando el 13 de noviembre de 1844, D. Eusebio Ferré y su esposa, Dña. Merceditas Sosa, decidieron aceptar la invitación que habíanles hecho para asistir a las famosas "Novenas de San Martín de Reque", la dama se hallaba pasando por el noveno mes de gestación y el hijo que tan ansiosamente esperaba el matrimonio no se limitaba a contonearse dentro del vientre materno sino que, de cuando en vez, hacía poner cara adolorida a su progenitora, administrándole generosos puntapiés que sabíanle a hiel y... a miel.

Pero el natural alegre de Dña. Merceditas se impuso sobre sus malestares, y ante las halagüeñas perspectivas de **"echarse una canita al aire"** en Reque junto con su esposo, sugirióle mandar ensillar la yegua "Castaña" —hembra caballar, de las llamadas de "paso"—, equino de bellísima estampa, incapaz de dar trotes molestos ni de mortificarla durante el deseado viaje hasta el pueblecito de marras.

Aperados los caballos y con la alegría pintada en sus rostros, ambos esposos emprendieron la marcha hacia Reque para concurrir al mentado "Novenario". Durante el camino, el manso vaivén de los remos de "Castaña" fue motivo de cariñosas palmadas de su dueña. Aquel animal pare-

ció comprender el favor que se le agradecía con tanta prodigalidad, y, como si poseyera inteligencia, haciendo vibrar alegremente sus belfos y agitando acompasadamente la cabeza, cualquiera hubiese dicho que respondió a las caricias y a la confianza que se depositaba en su grupa, al tornar más suave aún su andar y la cadencia de sus rítmicos pasos.

Comentarios variados cambiaron los dos esposos durante la jornada, ya sobre el excelente "claro" que se tomaba en Reque ya sobre el "copús" o sobre el picante y sabroso "seco de chabelo" que sabían confeccionar algunas conspicuas vecinas de aquella localidad. A D. Eusebio se le hacía agua la boca. A lo dicho añadieron sus personales y entendidas opiniones acerca de arpistas, guitarristas y cantores, desde que la simpática pareja, fuera de ser típicamente un ejemplo del criollismo bien entendido, gozaba fama de saber bailar con inigualado salero cualquier pieza musical norteña, por difícil y complicada que fuese su interpretación.

En llegando a Reque se les recibió como merecían. Recién apeados de sus cabalgaduras acudieron a darles la bienvenida lo más graneado del pueblo, así como algunos compadres y comadres —de los que nunca faltan cuando se estima a las personas por su valía moral—, provistos de sendos "potitos" del fermentado claro norteño que, pasando de mano en mano y de boca en boca, ayudaron a introducirles en el ambiente de jolgorio sin protocolos ni etiquetas y en un tris por tras.

—¡Salud con usted, compadre!

—¡Que en salud se nos convierta, comadrita!

—¿Y usted, Dña. Merceditas?

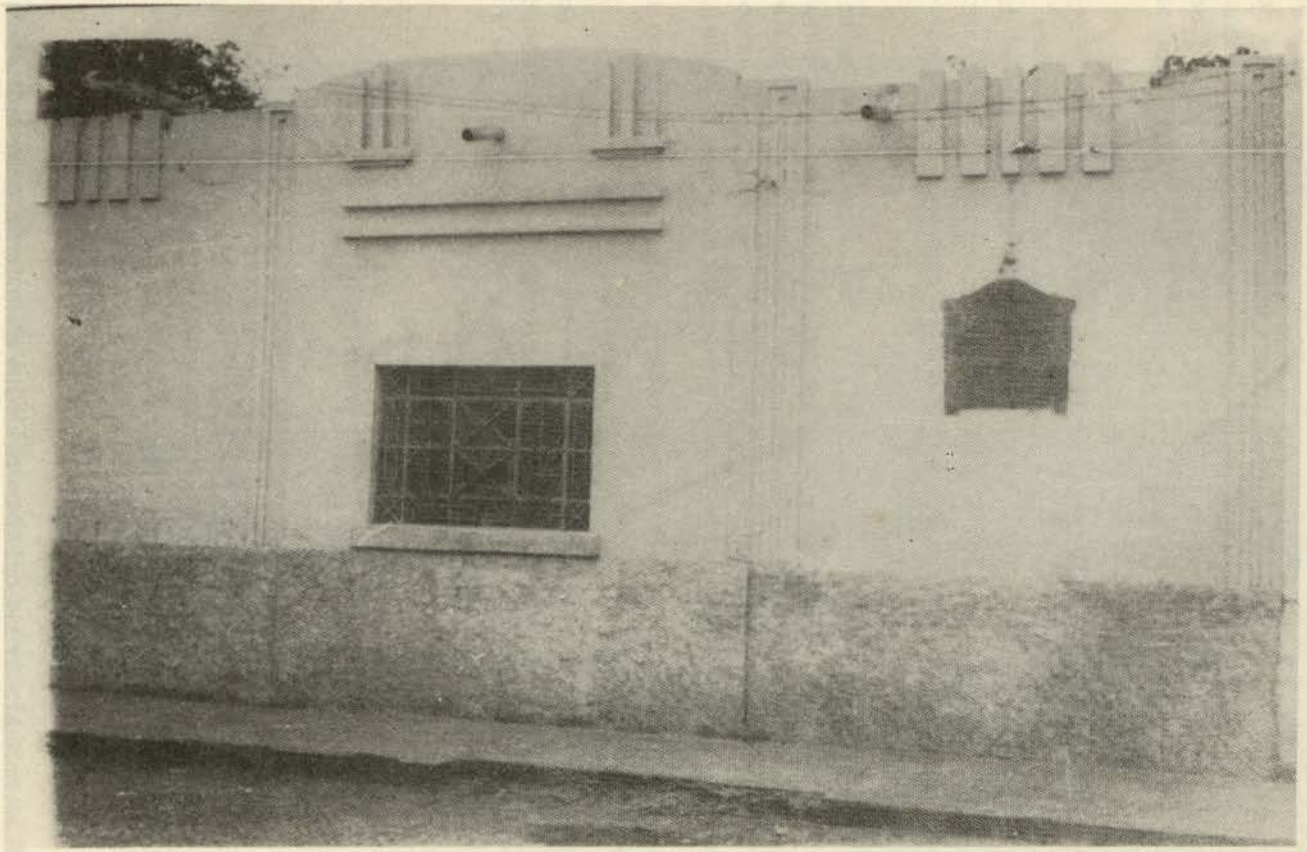
—¡Por nuestras buenas cualidades, que no son pocas!

Y mientras los brindis menudearon entre risas y bromas, los músicos y cantores comenzaron a hacer de las suyas, bordoneando y pulsando guitarras y arpas, sacudiendo el cajón con acompasados toques y dando rienda suelta a la armonía de sus cuerdas vocales, con una de esos alegres "tonderos" de filigrana:

De Lambayeque a Chiclayo
corrió el caballo de Zapata,
¡quinientos soles de plata
sin excepción de caballo!

De Lambayeque a Chiclayo
mataron un huerequeque,
y del buche le sacaron
un cholo de Lambayeque.

¡Y arriba caballo blanco
sácame de este arenal!



Casa del pueblo de Reque (refaccionada), en la que nació D. Diego Ferré

La conversación se hizo amena y variadísima. Los chascarros y chistes subidos de color, dentro de los grupos masculinos generalmente, resultaron premiados con largas y sostenidas carcajadas. El buen pisco y el vino de chacra también tuvieron un lugar preferencial en los estómagos de tanto contertulio, levantando el nivel de la alegría que embargaba a todos. Luego pasaron a almorzar, después de haber "picado" gran cantidad de "chifles", "chicharrones", "sangrecita", "cebiche" y ¡qué sé yo cuántas cosas más!

Los platos fueron suculentos. Por descontado que no faltó el arroz con pato "a la Chiclayana" ni el "chupe" criollo ni los crocantes "picarones". En algunas mesas se saboreó el "bien me sabe", el "manjar blanco", el de chirimoya y el de lúcuma, a guisa de postre y para poner remate al opíparo banquete. Como finalmente había que "bajar" la comida, pues ¡a bailar se dijo!

Después de algunas piezas musicales, la atención recayó en los esposos Ferré. Hubo aplausos para animarles pese a que Dña. Merceditas —debido a su preñez—, no podía aventurarse a bailar un "vals" ni un movido "tondero", por.. la obligada separación de cuerpos que le imponía el primero, o por el peligroso movimiento que le demandaría el segundo..

Se decidieron por un "triste" evocativo y cadencioso, danzando a las mil maravillas con garbo y señorío.

Pero como el **tiñoso** procura siempre meter una de sus patas en el guiso, los ánimos caldeados abogaron porque ensayase rematar el baile con una "fuga". Dña. Merceditas accedió, movida a ello por el sutil encanto de la letra de aquella pieza antañera que rezaba así:

Hay en mi pecho un abismo
de penas,
donde sólo en él se encuentran
pesares..
Si he de vivir tolerando
martirios,
mejor que mi triste vida
se acabe.

En mí se cumple el adagio
que dice:
"¡No hay mal que por bien no venga!",
aunque tarde..

Y se reanudaron los aplausos al llegar el instante para ejecutar la "fuga". Los pies de la alegre dama comenzaron a bordar filigranas en el piso, mientras su voluminoso vientre pugnaba por sujetar sus ímpetus..



De izquierda a derecha: el Capitán de Navío (R), D. Leonidas Rivadeneira Beleván y el entonces Alférez de Fragata (R), D. Manuel Elías Bonnemaison, relatándose mutuamente los pormenores del nacimiento y muerte de D. Diego Ferré Sosa

La lucha entablada entre su carácter de castañuelas y el momento físico por que atravesaba, tuvo resultados casi inmediatos y comenzaron a sobrevenirle los característicos dolores del parto. Sudorosa y jadeante se lo cumunicó a su esposo, quien, dándose clara cuenta de la situación, no tuvo más remedio que transportar a su media naranja a una casita cercana, limpia y apropiada para un alumbramiento como el que se avecinaba a pasos agigantados, inmueble que habitara durante mucho tiempo en Reque el vecino, D. José del Carmen Alvarado.

Así, mientras partían "propios" a caballo hacia Eten, Pimentel y Chiclayo, en busca de una partera que no existía en el pueblo ni podía encontrarse entre la concurrencia al "Novenario de San Martín", la cigüeña visitó a Dña. Merceditas en forma imprevista y sin mayores anuncios, para lo cual un par de vecinas experimentadas tuvieron que actuar de comadronas, mientras que otras, interrumpiendo sus proyectos culinarios, se apresuraban a portar ollas de agua hirviente en las que iban a preparar el "aguadito de pato", con el fin de que la parturienta contase con las indispensables garantías que demanda la higiene y el párvulo pudiese ser sometido a las abluciones de rigor, previa la debida esterilización de toallas y pañales.

Ante trance de tal naturaleza, todo el vecindario de Reque cooperó sin dilaciones: cierta señora, portando una tinaja; otra llevando cuatro o cinco balletas recién lavadas; una tercera, disponiéndose a plancharlas de inmediato. ., en fin, ¡hasta los varones colaboraron acompañando a D. Eusebio, invitándole cigarrillos y un par de tragos de aguardiente para atenuar su nerviosidad!

Cuando llegó la obstetriz, ya el Perú contaba con un habitante más: el recién nacido que llevaría por nombre Diego Ferré Sosa, y que con el transcurrir del tiempo se convertiría en héroe frente a Punta Angamos, después de haber recibido su bautismo de fuego en Abtao contra la escuadra española comandada por el Brigadier D. Casto Méndez Núñez, el 7 de febrero de 1866.

Y ahora, lector amigo, habiéndote relatado con puntos y comas un episodio muy poco conocido acerca de la vida de aquel distinguido oficial de nuestra Armada, creo que tengo derecho a preguntarte sobre si el gorro que le he colocado a esta tradicioncita resulta o nó apropiado. Para mí lo es.

Porque, sin lugar a dudas, el imprevisto parto de Dña. Mercedes puede motejarse como "Un Criollísimo Alumbramiento", desde que su hijo vino al mundo mientras la madre bailaba un "triste con fuga de tondero", luego de un "Novenario" de Pipiripao, de esos que acostumbran a celebrarse con arpas, guitarras y cajón en el Norte de nuestra tierra, para or-

gullo de una región cuya mejor heráldica la constituyen la hospitalidad, la alegría, el buen comer y beber.

Fuera de ello, hincapié deseo hacer en que a Ferré le lavaron el recién nacido cuerpecito. ., ¡con líquido ya hervido para preparar el "aguadito"! (1)

¡Huelgan los comentarios!

LA CONCIENCIA DEL DEBER

(1846)

Allá por el año de 1843, la Marina de Guerra Nacional inició sus exploraciones en la Región de la Selva, territorio feraz que por ese entonces era inhóspito, desconocido, y resultaba sumamente peligroso tanto por las asechanzas naturales como por la hostilidad de la gran mayoría de las tribus indígenas que lo poblaban. Gobernaba nuestro país el general D. Ramón Castilla Marquesado, uno de los mandatarios más intrépidos, progresistas y emprendedores que el Perú ha tenido.

La extensión de la región selvática —que se calcula en más o menos 747,288 kilómetros cuadrados— invitaba, sin duda alguna, a realizar un esfuerzo para conseguir mayor y más exacta información acerca de ella. Sabido de todos es que quintuplica la superficie de la faja costera (desde que esta alcanza unos 144,213 kilómetros de área poco más o menos) y dobla casi la de nuestras serranías (419,213 kilómetros cuadrados). Había pues que conocer algo más acerca de lo ignoto. La ocasión la pintó calva el señor Conde de Castelnau, científico francés de ascendencia catalana, cuando arribó al Perú al mando de una expedición que acababa de realizar diversas exploraciones tanto en Brasil como en Bolivia, llegando a nuestro país por el lado de Puno.

---

(1).—El propio D. Eusebio Ferré relató esta historia con todos sus pormenores al Sr. Dr. D. José Rivadeneira Alza y a su hijo, el entonces cadete del 1er. Año de nuestra Escuela Naval, D. Leonidas Rivadeneira Beleván, en enero de 1909, cuando visitaron Reque en su compañía.
En mayo de 1968, el Capitán de Navío (R), D. Leonidas Rivadeneira, ha tenido la gentileza de relatarla al autor, tal como lo hiciera con el contralmirante A.P., D. Manuel Elías Bonnemaison (con quien aparece en la fotografía respectiva), cuando este último le contaba cómo murió Ferré a bordo del **Huáscar**. Nació, pues, criollamente; falleció heroicamente.

Entre nuestros marinos de aquella época, el Capitán de Fragata D. Francisco Carrasco era, a más de excelente profesional, un científico de nota cuya sólida preparación y amor al estudio le hacían el hombre adecuado para una labor de esta naturaleza. Castilla, militar recio pero extremadamente justo y desprovisto de rencores personales —pese a que Carrasco habíase sublevado a favor de su adversario Torrico dos años antes, a bordo de la corbeta **Yungay,** barco que fue declarado pirata por el Gobierno autorizándose su captura—, llamó al servicio a Carrasco y encomendóle la misión de explorar nuestra Selva en unión de Castelnau.

La expedición francesa —que presidía el último de los arriba citados—, se hallaba integrada también por el ingeniero de minas, Vizconde D'Orsery, el naturalista Deville y el botánico Weddel. Luego de recoger importantes datos al Sur de la república, el grupo aquél viajó hasta Lima con el objeto de ponerse en contacto con la autoridad suprema e iniciar una detenida exploración de los ríos orientales. El general Castilla le prestó las más amplias facilidades para que realizaran el cometido propuesto, aprovechando la oportunidad para integrar a la expedición aquella a D. Francisco Carrasco en compañía de un oficial de marina nombrado como su ayudante: el Alférez de Fragata, D. José Becerra.

Desde ese momento, el grupo peruano-francés comenzó a efectuar sus preparativos con el fin de explorar, de primera intención, la cuenca y curso del río Urubamba: Creo que valdrá la pena, lector, consignar un cortísimo esbozo sobre sus características principales y su imponente aspecto, desde que, a posteriori, dicha arteria fluvial ha sido recorrida y observada con amplitud en diferentes oportunidades: Estrella lo hizo en mayo de 1871; Fry, en el año de 1886, y Von Hassel, en 1904. Para el efecto te remito a la descripción que hace el explorador D. Luis A. Robledo, quien refiriéndose a aquel majestuoso río se expresa así:

> "El Urubamba penetra como un barreno en la cordillera, introduciendo de golpe en los cerros todo el caudal de agua recogido en un extenso curso y ahondando la grieta abierta en el granito, con tenacidad y fuerza incontrastable: un portento de erosión. A la entrada superior del pongo de Mainique, el grueso del río se precipita en la grieta que ha labrado en el cerro un canal de 30 metros de ancho, todo lo más, entre frontones verticales. Sus aguas tumultuosas forman el remolino de Chibucuni que ocupa todo el canal; es forzoso parar con la canoa en el momento que se llena el vórtice para volverse a vaciar momentos después. En ese instante de ampliación y contracción rapidísimas, la canoa que no logra pasar en el primer momento, es irremisiblemente engullida en el desdoblamiento y rotación de la ola sobre ella misma. .".

Toma estos párrafos, lector, como ingrediente obligado para relatarte mejor la presente tradicioncita, desde que en ella los remolinos famosos del Urubamba juegan un papel principal, como comprobarás si me sigues leyendo hasta el final.

Por lo demás, si algunos detalles adicionales te interesan, te los suministraré grosso modo; el color de sus aguas es generalmente negruzco, sobre todo en las épocas de creciente, debido a gran cantidad de tierras que lleva en suspensión; su anchura es variable —entre 300 y 1,000 metros— registrando la máxima amplitud al desembocar; la velocidad de su corriente es fluctuante durante su crecida, llegando a oscilar entre 4 y 11 nudos; fuera de todo lo indicado posee algunas islas que cambian de forma, desapareciendo algunas y apareciendo otras, según la labor constructiva o destructiva del río, cuyo fondo es de cascajo en muchas partes, poseyendo algunas rocas y escasos sitios en donde se puede apreciar arena.

El 10 de mayo de 1846 —escribe Fernando Romero— salieron de Lima los miembros de la Comisión Carrasco-Castelnau con rumbo al Cuzco. Llegados a esa ciudad y preparados para seguir su viaje partieron en busca del Urubamba arribando a Echarati, en su margen derecha, justamente el día de la proclamación de nuestra independencia: un 28 de julio. Efectuados los aprestos necesarios, el 14 de agosto —embarcándose en cuatro canoas y dos balsas— comenzaron a navegar dejándose llevar por la corriente, en compañía de Fray Ramón Bousquet y del dibujante francés M. de Saint-Criqq.

D. Francisco Carrasco anotó en su diario de viaje, que antes de partir se permitió advertir al Conde de Castelnau que la considerable carga que portaban ponía en evidente peligro a las embarcaciones; añadió haberle pedido que devolviera parte de ella al Cuzco. El noble gabacho, terco y empecinado como pocos, no dio su asentimiento y Carrasco, para evitar discusiones, dejó de insistir sobre un punto tan delicado que podía dar al traste con la expedición que recién comenzaba. Cuatro días después, ante la falta de brazos —desde que varios soldados y bogas resolvieron tomar las de villadiego—, fue preciso hacer regresar a la mencionada ciudad buena parte del equipaje de la comisión francesa. . .

Y así fue que aquel consejo
le dio respaldo al refrán:
"¡Más sabe el diablo por viejo,
que por diablo y haragán!"

Portando la carga devuelta al Cuzco fueron el Vizconde D'Orsery y el alférez Angulo. El ingeniero de minas francés tenía instrucciones para viajar a Lima, y luego regresar vía Marañón hasta Nauta. Allí debería esperar a Castelnau hasta su regreso.

El grueso de la expedición continuó explorando el Urubamba en circunstancias penosísimas. Al perderse víveres y ropas, algunos bogas y soldados más optaron por abandonarles. A esto se añadía la amenazante pero necesaria presencia de quien actuaba como práctico e intérprete —un desalmado, de apellido Salazar—, que pruebas había dado no solamente de ser ladrón sino de estar dispuesto a llegar hasta el asesinato si lo consideraba necesario. Sin embargo, no tenían más remedio que seguir y prosiguieron su viaje bajo este cúmulo de dificultades...

El día 26 de agosto sucedió lo inesperado y la tragedia se cebó en los expedicionarios: navegando cerca de la cascada Sintuline, la canoa en que viajaban el comandante Carrasco, el alférez Becerra y el padre Bousquet, fue bruscamente arrebatada por un remolino. Por segundos que les parecieron siglos el vórtice la hizo girar sobre sí misma hasta que al final, insumiéndola en su helicoide líquido, las entrañas del río se saciaron engulléndose a la embarcación, instrumentos y pertrechos. Uno de sus tripulantes, el reverendo padre Bousquet, pereció ahogado. Los dos restantes: Carrasco y Becerra, nadando denodadamente, extremadamente cansados y ya casi exhaustos, lograron llegar a la orilla y salvar sus vidas en forma casi milagrosa.

Todo lo que se había embarcado en la canoa se perdió, incluyendo los ya citados instrumentos científicos que llevaba el comandante Carrasco.

Pero no hay tradición sin enseñanza así como no existe fábula sin moraleja; en este caso particularísimo es preciso hacer resaltar la conciencia que sobre el cumplimiento de su deber poseían aquellos bravos marinos.

El Capitán de Fragata D. Francisco Carrasco, haciendo caso omiso al riesgo que para la salvación de su propia vida representaban los pesos adicionales, habíase amarrado su Diario de Viaje y sus Cuadernos de Apuntes a la cintura, conservándolos consigo pese a la fuerte correntada fluvial y hasta que ganó la orilla.

En cuanto al Alférez de Fragata, D. José Becerra, en el instante en que le resultó insoslayable arrojarse al agua y pretender ganar a nado la margen más cercana, sólo se acordó de conservar también las libretas de anotaciones que había efectuado sobre rumbos y distancias navegados en los diferentes estirones y vueltas del Urubamba. Como el tiempo apremiaba, no le quedó otra cosa que tomar una rápida decisión: se los colocó en la boca, y así, jadeando y respirando únicamente por las fosas nasales, nadó durante interminables minutos hasta llegar desfallecido a la orilla salvadora.

Rescatados finalmente por el resto de expedicionarios, utilizando tan sólo una brújula de mano que les proporcionara el señor de Saint Criqq, Carrasco y su Ayudante prosiguieron tomando todos los datos indispensables durante el resto de la navegación, información que resultó valiosísima puesto que, merced a ella, pudo más tarde levantarse la carta respectiva relacionada con el curso del río Urubamba.

Así fue como, posteriormente y con la conciencia del deber cumplido, pudo el Jefe de la Comisión Peruana entregar tan valioso documento al Gobierno y expresar al primer mandatario lo que tanto esfuerzo habíales costado, en la sencillez dibujada de un simple trozo de papel.

UN PARIENTE CON BLASON, Y UNA CIUDAD POR PRISION

(1881)

Cuando en junio del año de 1881, el Capitán de Navío D. Manuel Villavicencio fue nombrado prefecto de Ica por el "Gobierno de la Magdalena", nuestro presidente, D. Francisco García Calderón, sabía que estaba enviando a hacerse cargo de tal puesto a un hombre idóneo, inteligente y probo, admirado por su valentía no solamente en el Perú sino en muchas otras naciones de América y Europa.

En efecto, el distinguido marino que con tanto éxito había roto por dos veces el bloqueo de Arica comandando la corbeta **Unión** (1), supo despertar magistralmente, con su proeza, la simpatía de propios y extraños. Como que apenas ingresó con su buque en el puerto aquél, en las propias barbas del contrario como se dice, las tripulaciones francesas, alemanas, norteamericanas y británicas trepadas en las jarcias (2), comenzaron a vitorear la audacia de Villavicencio y de sus bravos subalternos con hurras, que lanzados desde sus buques y retumbando devueltos como ecos por el morro legendario, llenaban la rada con una emotividad rayana en el delirio.

Posteriormente, muchos diarios y periódicos de nuestro continente y Europa llevaron pronto la noticia a variados países del mundo. Pese al es-

---

(1).—El 17 de marzo de 1880.

(2).—Aquel día estaban fondeados en Arica los buques de guerra siguientes: **Hussard** (francés), **Hansa** (alemán), **Shannon** (norteamericano) y **Thetis** (británico).

caso valor que en la opinión foránea pudo tener nuestra contienda vecinal con Chile, el público no dejó de mostrarse ávido —como siempre ha sucedido— de aplaudir al héroe naval, por pequeño que fuese el escenario de su desempeño.

La motivación y el hecho en sí son los que realmente pesan en la opinión popular y contribuyen a despertar su admiración. David contra Goliat, en este caso, luchando por su patria y administrando pedrada tal en la frente del gigante filisteo, mas no para privarle del sentido y decapitarle luego, sino para atontarle, quebrar el cerco de su vigilancia y burlándose de él, dejarle con un palmo de narices balbuceando incoherencias.

Y quisiera llamar tu atención, lector amigo, en que este símil no resulta un despropósito. Aquel marino peruano, en pleno día y comandando una pequeña pero ágil corbeta, se enfrentó y burló a cinco buques enemigos: el **Huáscar,** el **Loa,** el **Matías Cousiño,** y luego al **Cochrane** y al **Amazonas** que llegaron después.

Pese a la desproporción de fuerzas, desembarcó y dejó lista en la rada a la lancha torpedera **Alianza;** mientras descargaba víveres y pertrechos de guerra por una de sus bandas, por el costado de barlofuego contestaba acertadamente a los disparos enemigos batiéndose como un león acosado. Finalmente, al comenzar a descender el Sol, volvió a romper audazmente el bloqueo chileno picando las cadenas de sus anclas, para volver a pasar a toda máquina entre los sitiadores y desaparecer en el ya casi obscuro horizonte.

Sabido es que los marinos chilenos habían resuelto tomar medidas para aniquilar a nuestra corbeta e impedirle cualquier intento de retirada. Para ello todos los comandantes se reunieron a bordo del buque insignia, momento que aprovechó Villavicencio, teniendo en cuenta la acefalía transitoria de aquellos barcos, para poner en práctica su audacísimo y peligroso plan de evasión.

Y mientras que los capitanes de aquellas naves corrían a tomar las embarcaciones que les llevarían a sus unidades; cuando sus segundos —atentos a los movimientos de la corbeta— arranchaban los buques en son de mar, la escena registrada por el catalejo del comandante de la **Unión** debió hacerle palpitar el corazón al ritmo indescriptible de la más gozosa de las taquicardias: "Audaces fortuna juvat", el éxito corona a los audaces.

Si bien la acción de Villavicencio no constituyó ni un Lepanto ni un Trafalgar, estando ligada al mar y a la patria que aquel marino defendía con su heroica actitud, méritos más que suficientes tenía para concitarle la admiración y el respeto de amigos y enemigos, sin distinciones, a través de disímiles pero concurrentes reacciones.

Así fue como, a raíz de la doble ruptura del bloqueo a que hago mención en esta tradicioncita, España tuvo a bien regalarle con un nuevo pariente de reconocida alcurnia. Chile, incapaz de quedarse atrás y por intermedio de uno de sus militares idóneos, decidió darle por cárcel una ciudad entera, sin cercos, murallas ni centinelas.

He aquí el motivo del titulejo que llevan mis garabatos de hoy. Una carta y un diálogo servirán para explicar tal gorro. Voy a la primera —publicada por el infatigable y meritísimo escritor nacional, D. Luis Alayza y Paz Soldán, en sus "Lecturas Peruanas",— editadas durante la primera mitad de este siglo en que como pan en Miraflores. El segundo vendrá a su debido tiempo. Paciencia, lector, que a las uvas directamente me acerco. ¿Empezamos?

(Corona Condal)
Cañete del Pinar.
Jerez.
Provincia de Cádiz.
España.

Jerez de la Frontera, 15 de mayo, 1880.

Muy señor pariente:

Acabo de leer el brillante hecho de armas que ha llevado usted a cabo el 17 de marzo del presente año, con la corbeta **Unión** de su mando, en la bahía de Arica. Me ha entusiasmado por la habilidad y bravura que en él ha demostrado usted, y además por las circunstancias raras de llevar Ud. mi mismo nombre, mi mismo apellido y mi mismo empleo, que son Capitán de Fragata de la Marina Española, aunque retirado desde hace pocos años.

Los hombres como Ud. no son aficionados a elogios. Sin embargo yo no puedo menos de tributárselos por todos los incidentes de esta hazaña y hasta por el laconismo, modestia y redacción del parte oficial a las autoridades navales del Callao en 20 de marzo.

Llamo a Ud. mi pariente, porque no dudo que así sea, teniendo noticias como tengo que algunos de mi familia se establecieron en el Perú antes de su independencia. Y me envanezco al ver que la raza a que pertenecemos que tantos varones ilustres, de valor y distinguidos entre militares de mar y tierra, ha dado desde hace siete siglos, tiene aún en el día dignos representantes. Doy a Ud. la más cordial enhorabuena, por el feliz éxito de su arriesgada empresa y me ofrezco a Ud., con toda sinceridad, deseoso de que me ocupe en lo que tenga por conveniente y me considere como pariente y amigo, que ya le estima y desea conocerle y atento servidor que besa sus manos.

Manuel Villavicencio
Conde de Cañete del Pinar

En mayo de 1912, cuando su homónimo peruano viajó a España, una de las primeras cosas que hizo fue visitar la casa de aquel conde. Infortunadamente no pudo conocerle, por haber fallecido días antes de su llegada a la Madre Patria...

Y explicado el titular
de parentela y blasón,
pasemos a examinar
la historia de su prisión:

Retrotraigamos el tiempo, lector, y tal como si recién comenzáramos a leer esta tradicioncita, recordemos que Villavicencio había sido nombrado Prefecto de Ica, allá por el año de 1881.

Al arribar a Chincha, para hacerse cargo de aquel puesto político, encontróse con que las fuerzas del general Iglesias —apoyadas por Chile— dominaban el departamento iqueño. Nuestro protagonista, partidario como era del "Gobierno de la Magdalena" y refractario a la acción llevada a cabo por Iglesias con el objeto de imponer orden y conseguir, mediante un prudente entendimiento, la desocupación chilena y el consiguiente resurgimiento nacional, inició, a chita callando, una conspiración que contó con el auxilio de dos importantes ciudadanos extranjeros: D. César Cantelli y D. Juan Aicardi, adinerados comerciantes italianos que gozaban de bastante prestigio en la localidad.

Y como he extractado para confeccionar estas notas, algo de lo muy interesante escrito al respecto por el distinguidísimo autor nacional, el Dr. D. Luis Alayza y Paz Soldán, dejo contigo lector, al notable peruanista indicado, para que te relate con puntos y comas lo sucedido a Villavicencio y a sus seguidores:

> "El día de la asonada nuestro hombre con su puñado de valientes dio el grito subversivo en Chincha y atacó la subprefectura. Pero ésta se resistió. Todavía algo inesperado: el pueblo, eterno revolucionario con el que se creía contar, se levantó contra los asaltantes, sosteniendo al general Iglesias. En unos cuantos minutos éstos, abandonados de todo el mundo y perseguidos, huyeron por los campos, y no pudiendo escapar, mal montados como estaban, atrincheráronse en la casita de adobes de un modesto labriego.
> Los de Iglesias pusieron fuego a la casa; pero los rebeldes lograron fugar y, a salto de mata, entre riesgos innúmeros, llegaron a las goteras de Pisco. Los soldados chilenos, que ocupaban esa plaza, dieron con ellos en chirona".

Y lo que sucedió después cabe suponerlo. Pese a que, por reconstruir la historia he andado averiguando por ahí el nombre del jefe chileno que actuaba a la sazón como gobernador de Ica y paréceme que lo he encontrado, concurro con el autor de "Mi País" en callármelo y no registrarlo en esta tradición por razones obvias. Tiempo ha que falleció y pueda que esté ya sentado a la diestra de Nuestro Señor, con que:

Quede su nombre en la gloria
—porque ya en el cielo está—,
pues la historia, siendo historia,
puede enlodar su memoria
y no le perdonará...

Lo cierto es que, al día siguiente, el gobernador aquél reunió a los prisioneros para interrogarlos. Previamente —y usando abundancia de expresiones cuarteleras y soeces— les dirigió una filípica de esas que provocan abandonar las filas para abofetear al atrevido, esté o nó la vida de por medio, tratando de darse la importancia que su cargo merecía; tocándoles el patriotismo y la necedad que significaba haberse levantado en armas, justamente cuando el Perú se hallaba bajo la bota enemiga y efectuando negociaciones de paz. **Zamba canuta y vela verde,** para usar expresiones peruanísimas que abarcan mucho más de lo que las letras explican.

Imagino que más de uno tuvo que tragar saliva y contenerse, mordiéndose los labios y apretando los puños, para no responderle como hubiese deseado. Las caras decididas de los centinelas y sus fusiles, con bala en boca, les hicieron detenerse y permanecer callados. Finalmente el comandante preguntó:

—¿Quién los manda a ustedes?
—Yo, dijo un hombrecito diminuto y de modestísimo aspecto, avanzando un paso, con naturalidad.

Midiólo el comandante con mirada despreciativa —anota Alayza y Paz Soldán—, y después de una nueva andanada de reproches, sazonados con malolientes interjecciones chilenas, interrogó:

—¿Cómo se llama usted?
—Manuel Villavicencio.
—¿Profesión?
—¡Marino!
—¿Grado?
—Capitán de Navío.

El gobernador aquél, cambiando sensiblemente de tono y modales, volvió a inquirir:

—¿Es usted el comandante de la **Unión,** el que rompió el bloqueo de Arica?

—El mismo, contestó modestamente Villavicencio.

Bajando del estrado, el chileno avanzó hacia el patriota. Estrechando sus manos, presentóle sus excusas por la forma tan inadecuada en que se había dirigido a él; terminó lamentando no poder hacer nada por el marino y sus compañeros, porque su deber para con el gobierno amigo del general Iglesias se lo impedía.

—Pero, continuó, doy a ustedes por prisión la ciudad de Pisco. Y mucho cuidado con acercarse a la playa, porque, como no dispongo de botes patrulleros, ¡no podría evitar la evasión!

Y, subrayando con una guiñada de ojos sus palabras, concluyó:

—¡Sobre todo si es de noche!

La alusión aquella resultaba, obviamente, bien intencionada y asaz comprensiva. En efecto, aprovechando el consejo de aquel enemigo tan humano, Villavicencio fletó al atardecer un bote pesquero. Horas más tarde, y cuando la obscuridad se hizo total, zarpó hacia el Norte junto con sus amigos, en dirección a la playa de La Chira, cercana a San Pedro de los Chorrillos.

Desde esta caleta le fue muy fácil ganar el escondite que tenía dispuesto en Lima, para él y los de su grupo —que dentro de la desconcertante situación por la que pasaban y el patriotismo que en el pecho tenían—, interpretaciones tuvo, en bien y en contra. La verdad es que Villavicencio logró, con la admiración que le supieron profesar amigos y extraños, **un pariente con blasón y una ciudad por prisión,** tal como reza el titulejo que me he atrevido a poner a esta crónica.

Y aquí, lector, me despido del interés que espero hayas tenido a bien dispensarle a estos garabatos veraces y sinceros, con una cuarteta mía que explica, nuevamente, la segunda parte del gorro: me refiero, con toda intención, a la expresión que viene después de la primera coma (¡descífrala!), de esta tradición; "salió en verso. . ¡sin esfuerzo!":

Remate y contera pongo,
con mi mejor intención,
para explicarte —supongo—
aquello. . ¡de la prisión!

¿QUO NON ASCENDAM PANEM LUCRANDO?

(1887)

A María Teresa Gamero de Matto

Alumno muy aprovechado de la Escuela Naval y brillante oficial de marina fue don Baltazar Enrique Gamero Alfaro, sobre quién deseo organizar unos palotes hoy, en esta tradicioncita.

Sin embargo, por haberle tocado vivir en la época de las vacas flacas, cuando nuestra Armada recién comenzaba a reponerse de la infausta guerra que sostuviéramos con Chile en 1879, no fueron lonjas gordas sino magras las que le tocó saborear en su existencia de suyo sacrificada, como hecha para justificar el latinajo con que empiezan estos garabatos míos.

En efecto, aquello de comenzar diciendo: **¿Hasta dónde no subiré para ganarme el pan?** merece una explicación. De acuerdo con mi costumbre y para no dejarte en Babia, querido lector, recurriré a documentos con el fin de demostrarte lo apropiado del gorro que le he puesto a este relato. No obstante ello, estimo procedente decirte que no es figurado el pensamiento que inserto, desde que nuestro protagonista —para subsistir y dar de comer a los suyos— decidió trasladar sus actividades marineras, pasando a ejercitarlas no ya a nivel oceánico sino mucho más arriba, a alturas que frisaban con los 4,000 metros.

¿Que nó? Pues tendrás que convencerte de que ni estoy loco ni pienso aún en buques voladores. Vamos a examinar las pruebas y me darás la razón.

Mientras las pulo y ordeno, ¿qué tal si echamos una parrafada sobre el personaje central de esta tradición?

Peruano, por la gracia de Dios, y desde el año 1859 en que vino al mundo, cuando joven sintió el aguijonazo del mar en pleno pecho. Dicho de otra manera, comenzó a alentar vocación para servir en la Armada de su patria.

Parodiando a D. Ricardo Palma Soriano, pudo decirse de él por aquellos tiempos:

La Marina es un bicho
que cuando pica,
no se le halla remedio
ni en la botica...

Y de seguro que no lo encontró, porque el 3 de enero de 1873 ingresó a la Escuela Naval, "en donde permaneció durante seis años, seis meses y diez y siete días" habiendo terminado sus estudios con marcado aprovechamiento, tal como lo comprueban las dos hermosas medallas de oro que por sus exámenes le otorgaron en 1867 y 1868 con carácter exclusivo, joyas de orgullo familiar que aun guarda su hija al presente (1966), la Srta. María Dolores Luz Gamero Aguilar, a quien he molestado y agradezco la documentación original que tuvo a bien facilitarme para escribir estas cuartillas.

Antes de haber terminado sus estudios formó parte —como alumno aprovechadísimo de la Escuela Naval— de la "Comisión Observadora del Paso de Mercurio por el Disco del Sol", grupo éste que viajó a Paita presidido por el Capitán de Navío D. Camilo N. Carrillo, para observar dicho acaecimiento astronómico que ocurriera el 6 de mayo de 1868.

Ascendido a Guardiamarina y luego a Alférez de Fragata (el 26 de marzo de 1880), estuvo prestando servicios e hizo toda la campaña del Pacífico a bordo de la corbeta de guerra **Unión,** buque en el que actuó como "Ayudante de Combate" de su comandante, Capitán de Navío D. Manuel Villavicencio.

Así fue como tomó parte, primero en la doble ruptura del bloqueo de Arica que ocurriera el 17 de marzo de 1880, y luego —sin dejar de pertenecer a la dotación de la corbeta—, en la batería chalaca designada epónicamente para recordar aquella gloriosa fecha. También concurrió Gamero a algunos de los combates habidos entre las lanchas enemigos y las nuestras, en el Callao.

Terminada la ocupación de Lima por el ejército chileno, el teniente aquél viajó a Arequipa y continuó prestando servicios en la Armada como Ayudante del Jefe Superior Político del Sur en 1883, pasando después a ser Ayudante de Campo del Contralmirante D. Lizardo Montero.

Llegado a Teniente Segundo, y como el renglón económico iba de mal en peor, nuestro protagonista tuvo que buscar mayores entradas para "poder engordar a sus vacas" que padecían soponcios ya de puro delgaduchas. Pidió y obtuvo licencia para dedicarse a menesteres comerciales, pero sin olvidar jamás su vocación de marino. Para ello trasladóse a Puno.

Para abreviar el relato de sus motivos, cimentando heurísticamente esta tradicioncita sobre mi paisano y colega, no me resisto a copiar ad litteram el documento que viene a continuación. Huelgan las explicaciones:

> "El Coronel Manuel Gamero, ante Ud. se presenta respetuosamente y dice: Qué, no encontrando su hijo el Oficial de Marina D. Enrique Gamero colocación **en el único Transporte que tiene el Estado,** se ha visto obligado a buscar en el trabajo su subsistencia, y encontrándose al presente en el vaporcito **Desa-**

guadero surcando las aguas del "Titicaca" y explorando las del "Desaguadero" hasta las inmediaciones del lago "Popó", y siendo el primero que ha abierto el cauce en una embarcación mayor y conducido en varios viajes ya realizados algunos miles de quintales de metal a nuestros puertos de Puno; y además como Jefe de dicha expedición, dirigir la colocación de puentes y calzadas hasta "Nazacara", ocurre a V.E. con el fin de que al referido su hijo se le concedan dos años de licencia para continuar navegando, bajo las condiciones señalados en el Código Naval, y para conseguirlo.
A V. E. suplica se digne disponerlo así, por ser de justicia".

Lima, Setiembre 1º de 1887

Excmo. Señor

Manuel Gamero

Deber oficial y familiar era para nuestro buen coronel, interceder por su hijo con razones de a puño, lacónicamente y basándose en los reglamentos militares. Profesional de escaleras arriba, sabía muy bien que cuando un teniente amaga los primeros peldaños de la carrera y pide algo, debe hacerlo con adecuación, convincentemente, y si es posible, sin dejar escapatoria alguna al superior para que pueda denegárselo.

Así fue como la Armada Peruana —por intermedio de uno de sus miembros, el Teniente Gamero —consiguió sin pensarlo un galardón: **pionerismo mundial en la navegación a grandes alturas sobre el nivel del mar,** le llamaría yo.

Sí, lector amigo, puesto que nuestro héroe, no precisamente por romanticismo sino por razones de olla y de responsabilidad familiar, dispuesto a enfrentar las mayores dificultades para conseguir el pan de los suyos se convirtió en **"el primer marino, que comandando un buque de regular tonelaje, navegó por el río más elevado del mundo"** (1), explorando su curso en un trayecto de 120 millas y estableciendo una nueva ruta comercial hasta entonces desconocida, frisando en los 4,000 metros de altura sobre el nivel del océano, con el fin de transportar los metales bolivianos extraídos en las regiones mineras de Corocoro y Oruro, —que antes se exportaban exclusivamente por Tacna y Arica—, para enviarlos a través de las vías férreas peruanas de Puno y Mollendo hasta sus destinos de ultramar.

Por descontado que me refiero a sus viajes a través del "Desaguadero", arteria fluvial que, como sabemos, evacúa el inmenso lago "Titicaca" por su lado Sur.

¿Quo non ascendam panem lucrando? ¡Hasta dónde no subiré para ganarme el pan!

NOTA (1): Legajo Personal Nº 56 y Expediente Administrativo 7. - 1 del Tnte. 1ro. Enrique Gamero Alfaro. Archivo General del Ministerio de Marina.

LA CONTRICION DE UN MARINO EQUIVOCADO

(1875)

A graves, gravísimas acusaciones, tuvieron que hacer frente los misioneros franciscanos españoles allá por el año de 1866, cuando en Iquitos se les abrió juicio a raíz de la denuncia presentada por el Capitán de Corbeta Graduado, D. Mariano Adrián Vargas, en tiempos en que la Madre Patria había entrado en guerra con el Perú y sus aliados, Chile, Ecuador y Bolivia.

Para que el lector se sitúe en el meollo de esta tradicioncita, copiaré a continuación —y textualmente, por cierto— la misiva que el Prefecto, D Benito Arana, escribiera al R. P. Fray Vicente Calvo O.F.M., en el mes de octubre de 1866:

Prefectura del Departamento
de Loreto

"Hace mucho tiempo que hay un clamor general contra la fu-
"nesta influencia que los padres de la comunidad que S.P.
"preside ejercen sobre los indios de las misiones, a quienes
"sugieren ideas subversivas, a fin de que nieguen la obedien-
"cia que deben a las autoridades y se muestren hostiles a
"todos los que se presenten por esos lugares. Hoy mismo se
"les acusa del grave crimen de haber instigado a los infieles
"que han asesinado el mes pasado, en Chonta-Isla, a los ofi-
"ciales del vapor nacional **Putumayo,** que hacía la explora-
"ción mandada por el Supremo Gobierno, del río Pachitea.
"Con el objeto de que se esclarezcan estos hechos, que tan
"seriamente comprometen a esa Comunidad, y para dictar
"las medidas convenientes, me dirijo a S.P., a fin de que, tra-
"yendo consigo los indios útiles de Cayaria (para que presten
"algún servicio), se sirva bajar a tener una entrevista conmi-
"go en el pueblo de Sarayacu, donde debe encontrarse cuando
"más tarde el día 10 de noviembre próximo entrante, en cuya
"fecha calculo también arribar con la expedición, que saldrá
"de aquí el 1º del propio mes, con el objeto de completar la
"anterior expedición malograda".

Dios guarde a Ud.

Benito Arana (1)

(1) "Las Campanas del Sarayacu", R. P. Conrado Juaniz, O.F.M. - Editorial Cisneros - Madrid 1960.

Y no era que la autoridad estuviese predispuesta contra los misioneros. D. Benito Arana era un hombre probo, digno y deseoso de hacer justicia. La verdad tenía otro nombre: sospechas.

El cotarro se hallaba alborotado con aquello de que los misioneros —por ser españoles y patriotas—, santiguándose con una mano y empujando a los indios con la otra, estaban haciendo la guerra a su manera: empleando las flechas de los naturales contra exploradores y marinos, desde que sus hábitos les impedían sacar las castañas del fuego sin gritar... ¡atiza que me quemé los dedos!

Ya en otra tradición del primer tomo de esta serie, bajo el título de "Antropofagia en el Pachitea" te relaté, lector, la trágica muerte de los alféreces D. Juan Antonio Távara y Alberto West, asaeteados primero y engullidos después por los cashivos del río mencionado, cuando el **Putumayo** se hallaba varado en Chonta-Isla y el Mayor de Ordenes de la expedición, Capitán de Corbeta Graduado, D. Mariano Adrián Vargas, había bajado en una embarcación a "mitayar", que en la Amazonía Peruana significa "salir de cacería".

Esta tragedia que tan inesperadamente frustró la expedición, debía ser explicada cuando el buque, salido de su encallamiento, arribó a Iquitos.

Y como consecuencia de esta explicación, por razones que comprenderás lector de seguir leyendo estos garabatos míos, sobrevino la imputación que se hizo a los misioneros franciscanos. Para abundar, mejor sigo un camino coherente antes de poner contera y remate a esta tradicioncita, pasando a dar un tijeretazo a la biografía de D. Mariano Adrián Vargas, mostrándote así algunas facetas de su vida.

Nacido en la tierra de los buenos alfajores y de las mistelas de damascos —esto es decir, Moquegua—, ingresó a la Armada como guardiamarina el 26 de enero de 1847.

Demás estaría el relatar pormenores de su carrera, puesto que resultaría tedioso para el lector. Algunas cosillas sin embargo pueden anotarse, tales como que fuera de haber viajado a Chile y también a Europa (para traer a la fragata **Amazonas**), hízolo igualmente a Guayaquil y a Centroamérica cumpliendo siempre comisiones del servicio. Aparte de ello figuró después de 1862 como Intendente de Policía en Tacna, Capitán de Puerto de Ilo y Arica. Se desempeñó en el Departamento Fluvial de Loreto llegando, años después, a ocupar el puesto político de Prefecto.

Casado con la dama tarmeña, Dña. Carolina Vargas, tuvo en ella un hijo: Víctor Alfredo.

Aparte de su matrimonio, por la sábana de arriba procreó a Dña. Sofía Vargas Herrera, quien allá por el año de 1916 vivía en la calle Bolívar de la ciudad de Tacna "en estado de soltería y en observancia de buenas costumbres", a decir de tres distinguidos vecinos de la localidad. (1)

Introducido el protagonista más conspicuo de ésta mi historia, pasaré a relatarla como mejor pueda, con que... **¡adelante con los faroles!**

Producida la guerra con España en 1866, mientras en el océano Pacífico la escuadra aliada Peruano-Chilena y la Ibérica se liaban a cañonazos en Abtao, los marinos nuestros que servían en el recientemente creado Departamento Fluvial de Loreto, navegaban a través de los ríos amazónicos para explorarlos y descubrir nuevas vías de penetración. Entre ellos se encontraba el Capitán de Corbeta Graduado, D. Mariano Adrián Vargas.

Patriota bien intencionado y veterano de las acciones libradas en el Alto del Conde y Arequipa, el jefe aquél —tal vez por haber ejercido con anterioridad y por dos años como Intendente de Policía en Tacna— habíase tornado algo escéptico en creer, de primera intención, en las protestas de inocencia hechas por aquellos de quienes llegaba a sospechar, fuesen o nó personas dignas de crédito prima facie.

Y esto le sucedió con los misioneros españoles que por aquella época ejercían su apostolado en el río Ucayali. En cada uno de ellos Vargas veía a un enemigo con sotana. Nacidos en la Madre Patria, su lógica casi policiaca le prevenía contra posibles sorpresas. Si bien por los hábitos les estaba vedado el uso de armas, natural era que, en defensa de su bandera, agotaran recursos indirectos para pelear por su causa.

A través de sus viajes fluviales, en diferentes oportunidades había escuchado comentarios detractores. Desgraciadamente —y por desconocer el quichua que le hubiese permitido interrogar a algunos naturales—, su información era incompleta; unilateral.

Romano Giulace, un traficante aventurero, italiano de origen y especie de cacique blanco en el varadero de Sarayacu, pesó mucho en la formación de sus conceptos sobre los frailes. Individuo amoral, falso y sin conciencia, era en cambio un excelente anfitrión. Saboreando potajes y catando algo de vino y aguardiente entre almuerzo y merienda, le había pintado las cosas a su manera con frases que parecían francas y absolutamente veraces.

---

(1).—Archivo de Marina (Expediente Nº 160 - 40).

Vargas fue creyéndole poco a poco. El italiano, deseoso de erradicar a los Mínimos de Asís que hacían ver claro a los indios con sus prédicas en lengua vernácula, quería seguir explotando a éstos sin control. Continuar con el infamante comercio de niños y mujeres robados por los salvajes a tribus vecinas, comprados a precio de baratijas y revendidos en suculentas cantidades en otras regiones, especialmente en la frontera con el Brasil. Seguir enriqueciéndose ilícitamente, en otras palabras.

Los padres le molestaban, ¿qué mejor entonces que indisponerles con aquel marino que varias veces fue su huésped? Mucho se ganaría a la larga.

Por otro lado, y cuando se hallaba contento por el buen resultado de alguno de sus negocios, hacía pequeños regalos y trataba de circular entre los indios, como noticia secreta, el infundio de que la misión de Cayaría —recientemente iniciada por los sacerdotes— había sido planeada por las autoridades de Iquitos en connivencia con los padres: cuando estuviese reunida allí toda la indiada, de las regiones vecinas vendrían gendarmes a llevarse a los jóvenes para servir militarmente en las guarniciones fronterizas. Bien sabía Giulace que la palabra soldado y la perspectiva del cuartel, era lo que más aterrorizaba a los indios. (1)

Así las cosas, hasta llegó a contarle a Vargas sobre un "cruento incendio" provocado ex-profeso por los frailes, en el cual había muerto quemada una india anciana.

La verdad era otra. El incendio del caserío de Pucacuru se hizo habiendo evacuado a todos los indios, de acuerdo con el Gobernador y con el fin de que éstos fueran —apremiados por las circunstancias—, a ocupar las flamantes viviendas ya habilitadas por los padres en la nueva Misión de Cayaría.

Ante el fracaso de la expedición del **Putumayo** —a raíz de la varadura experimentada en Chonta-Isla y del artero ataque de los "cashibos" a los alféreces Távara y West—, Vargas comenzó a asociar ideas y dar rienda suelta a diversas hipótesis de carácter subjetivo. A los comentarios malévolos que le había hecho el traficante Romano Giulace sobre los misioneros, fue añadiendo diversas conjeturas suyas relacionadas con el asunto: ¿por qué, al pasar el vapor cerca de un caserío de indios "piros", éstos salieron a la ribera armados de arcos, flechas y en son de combate?, ¿no les habrían alertado los misioneros?. ¿No conocía ampliamente el padre Vicente Calvo el territorio de los "Cashibos", y fuera de dominar su dialec-

(1).—Ibid, R. P. Conrado Juaniz, O.F.M.

to, no lo había recorrido dieciocho veces?, ¿qué de extraño tendría que les hubiese azuzado contra los marinos peruanos, si el misionero era español y su patria estaba en guerra con la nuestra?

Vargas no sabía que esas recepciones de indios armados, eran más bien símbolo de amistad y bienvenida que de guerra. Ignoraba la codicia que algunas tribus guardaban por las baratijas, no dándole importancia a la actitud asumida por Távara y West, de tratar de repartirles con equidad los señuelos que habíanles ofrecido, sobre los cuales se lanzaron ambiciosamente los "cashibos" más cercanos, desconcertada y beligerantemente.

Aquellos razonamientos fueron, sin duda, la gota de agua que hizo rebalsar la copa:

En un informe virulento enviado al Ministro de Guerra y Marina por los canales regulares —y que fuera publicado por "El Nacional" de Lima—, aparecieron los misioneros como empeñados, desde un comienzo, en hacer fracasar la expedición del **Putumayo.** Si bien no lo afirmaba abiertamente, casi les acusaba de haber fraguado solapadamente el ataque de los "cashibos", basándose en su experiencia anterior al encontrarse con los "piros", demostración de amistad que él creyó de guerra y desbarató mediante fuego de ametralladoras y fusiles.

A consecuencia de todo lo expresado se organizó la llamada "Expedición de Castigo", dirigida por el Prefecto de Loreto, D. Benito Arana, quien estuvo asesorado en el aspecto militar por un pariente de este tradicionista, el Teniente Primero de Infantería de Marina, D. Emilio Valdizán. (1)

Durante este viaje, como ya es sabido, se entablaron recios combates con los "cashibos" capturándoseles más de una docena de prisioneros —y entre ellos, a la mujer favorita del cacique Yanacuna ("perdiz negra"), autor principal de la muerte de Távara y West—, quien, fuera de disculpar el asesinato de aquellos oficiales con una razón baladí: haberles destruído un plantío de bananeros, corroboró el acto de antropofagia que con ellos habían cometido los salvajes, mostrando a los expedicionarios un collar de dientes calcinados que les habían pertenecido.

Fuera de lo dicho, la expedición llegó al puerto del río Mayro el 1º de enero de 1867, después de navegar por el Pachitea y el Palcazú, lográndose hacer enlace con la ciudad de Huánuco a través de la región del Pozuzo, siendo los primeros en llegar el Teniente Valdizán (natural de aquella ciudad) y el padre Calvo: ¡se había establecido una nueva ruta hacia el Atlántico!

---

(1) Colección documentos históricos de Loreto, Larrabure Correa.

A través de este arriesgadísimo y penoso viaje, el Prefecto Arana tuvo ocasión de averiguar la verdad sobre la actuación de los misioneros, interrogando a lugareños e indios en su propia lengua En un informe que envió al Ministro de Guerra y Marina, y que fue desde luego conocido por el gobernante de ese entonces, Coronel D. Mariano Ignacio Prado —quien también era huanuqueño—, escribió, entre otras cosas, lo siguiente:

> "Por lo mismo que se hacían a los Padres misioneros del Ucayali imputaciones muy graves, he cuidado de recoger, con mucho esmero y escrúpulo, informes circunstanciados de los mismos indios, por la ventaja que tengo de poseer su idioma, respecto a la conducta de aquellos; y he adquirido el convencimiento más completo de que se les ha calumniado de la manera más grosera como inicua por algunos aventureros traficantes de mala ley que, por desgracia, han ido a parar en las márgenes del Ucayali, quienes son los únicos y exclusivos autores del abandono y estado de desmoralización en que se encuentran aquellas poblaciones, sobre las que los Padres misioneros puede decirse que han perdido completamente su antiguo prestigio. Por ser ajeno de este documento, no quiero ocuparme más extensamente de tan delicado asunto, y me reservo dar cuenta minuciosa de él al supremo Gobierno en una comunicación oficial separada, como lo exige la justicia y la vindicta pública.
>
> "He tenido ocasión de cerciorarme personalmente de que cuanto se ha expresado en una comunicación oficial que he visto impresa y en versiones que se han derivado de ella respecto a los Padres misioneros del Ucayali, situados en Callaría, y muy especialmente con relación al P. Fr. Vicente Calvo, carece de verdad y es una impostura, tanto más gratuita y repugnante cuanto que, lejos de merecer el menor reproche, la conducta de estos misioneros es digna de toda recomendación, por el celo, el desinterés, la solicitud cristiana y la abnegación con que cumplen y atienden a todos los deberes que su penoso ministerio les impone.
>
> En obsequio a la verdad y justicia que debe otorgarse al que la tenga, quienquiera que sea, no creo ajeno de esta comunicación, con la imparcialidad propia de un funcionario desapasionado y recto, lo que sobre este particular ocurre, y aseverar, por serme constante **el hecho de que el Capitán Vargas, que de buena fe dirigiera el oficio a que acabo de referirme, ha sido sorprendido y engañado por personas prevenidas contra los Padres misioneros e interesados en su desprestigio,** porque de alguna manera impedían éstos las ruines expoliaciones de todo género y el inicuo tráfico que aquéllas han ejercido sobre los infelices moradores de Sarayacu y de toda esa comarca situada en el Ucayali, arrebatándoles con violencia a sus hijos para llevarlos a Nauta, Iquitos, etc., y venderlos con destino al Brasil, infundiendo con este hecho, bár-

baro y atroz, en el ánimo de los indios conversos, que están bajo el pastorado de los Padres misioneros, el odio y la desconfianza más acerbos, y por otro lado fundados, respecto de los que ellos llaman los cristianos o blancos. **Ha sido el colmo de la malevolencia haber hecho creer al capitán Vargas, oficial honrado y digno, a pesar de la ligereza en que ha incurrido,** que los Padres hubieran instigado a los indios cashibos, con quienes ni ellos ni los indios de Sarayacu tienen el menor contacto, a cometer el hecho de que fueron víctimas los malogrados oficiales Távara y West. Los cashibos son enemigos de todas las tribus que pueblan esa región; todas los odian, los temen con pavor y desean su exterminio. Viven, además, a una gran distancia de las otras tribus, que jamás se aproximan a ellos. Mal podían, pues, los supuestos agentes de los Padres ni nadie acercarse a esos antropófagos para prevenirlos contra los expedicionarios".

Fdo. **Benito Arana"** (1)

Mariano Adrián Vargas quedó malparado, sin duda, pese a que su intención no fue la de hacer daño al prestigio misional sino fruto de un chauvinismo mal orientado.

Su carrera naval continuó sin mayores lucimientos, hasta el año de 1875 en que entregó su alma a Dios.

Pero continuó siendo anticlerical por el resto de su vida, puesto que el veneno de los comentarios que se infiltró en él a través de las conversaciones con Giulace y la torva influencia de Julián Torres (un desertor militar, ex-traficante de indios, quién hasta intentó apresar a los misioneros en Sarayacu durante la guerra con España, siendo después asesinado por un indio llamado Zacarías) había tomado cuerpo en sus conceptos.

Al morir, no confiando en el sacerdote que acudiera a confesarle, rechazó los auxilios de la religión. En el momento de expirar olvidóse de las rencillas terrenales para dirigirse a quienes realmente le inspiraban fe: Jesucristo y su santa madre, la Virgen María.

Por ello es que le he puesto a esta tradicioncita el título de "La Contrición de un Marino equivocado", gorro que viene a tono con el relato que hoy te he traído, lector amigo, como podrás comprobar si lees la parte final de estos palotes históricos. Allá voy, con tu venia:

---

(1).—"Historia de las Misiones del Perú" - Convento San Francisco de Ocopa.

En la parroquia de Celendín, Departamento de Cajamarca, existía y debe encontrarse aún, un libro forrado en badana roja y signado con el número 279, en el mismo que se puede leer la siguiente Partida de Defunción:

MARIANO ADRIAN VARGAS

Año del Señor de mil ochocientos setenta y cinco; En treinta de agosto, dió razón don Eleuterio H. Merino, que había fallecido el que fué Sr. Capitán de Corveta Don Mariano Adrián Vargas; como yo tenía conciencia de que este señor había muerto impenitente por no haber querido resivir los auxilios espirituales que la Yglesia C.A.R. tiene preparados pa. sus hijos; sin embargo de mis diversas exortaciones y suplicas a este respecto, le negue sepultura, pero despues averigue que había sido baptizado, y que al tiempo de espirar llamó a su auxilio alos dulcisimos nombres de **Jesús** y **María** por este prinsipio hise sepultar su cadaver en el Sementerio Gral de la Parroquia despues de haber practicado en el lo que ordena la **Clementina** de cuya acontesimiento diparte a mi superior; y lo firmo pa. constancia - **Selonio Tejada.** (1)

EL GLORIOSO DISPERSO

(1879)

"De todos los hombres de guerra que han brillado en las luchas de pueblo a pueblo, los que más nos han interesado y fascinado siempre, son los héroes del mar".— **Alfonso de Lamartine.**

Justamente por esa admiración que los marinos heroicos despiertan en el corazón de los hombres, es que el Almirante Grau —en el caso nuestro— no participa del derecho que normalmente asiste a todos los humanos que pasan a mejor vida: el de reposar su eterno sueño en el fondo de un frío y solemne féretro. Los sagrados restos del héroe de Angamos continúan dispersos aún, tiránicamente repartidos por una devoción patriótica sincera que desea contemplarlos y venerarlos aquí y acullá, como si quisiera multiplicar las ocasiones de enorgullecernos con su gloria.

---

(1).—Archivo General Ministerio Marina (Exp. Nº 160-40).

La Cripta de los Héroes guarda dentro de su mausoleo una pierna y un pie; el Museo Naval del Perú, un minúsculo trozo de tibia; finalmente en poder de la familia Cúneo Vidal deben encontrarse dos astillas del maderámen de la torre de combate del **Huáscar,** las mismas que llevarían incrustados otros tantos fragmentos que pertenecieron a la frente de Grau. . .

Por todo ello es que me he atrevido a poner como título de esta crónica histórica: "El Glorioso Disperso".

Sobre mi mesa de trabajo examino ahora un amarillento papel escrito el siglo pasado: un memorandum del Contralmirante D. Pedro Gárezon —último comandante del gallardo monitor, en Angamos—, página que guardara celosamente hasta el día de su muerte el Teniente Primero D. Enrique Gamero Alfaro, sobreviviente de la corbeta **Unión,** brillante oficial de marina y consagrado patriota. Un explicativo "Muy útil.— Consérvese", contribuyó a picar mi curiosidad y hacerme leer el memorandum con toda atención. Esta anotación de puño y letra de Gamero es harto expresiva y por demás interesante.

El memorandum aquél, firmado y rubricado por Gárezon el 4 de septiembre de 1890, reza así:

MEMORANDUM

El miércoles 8 de octubre de 1879, frente a la punta de "Angamos", la mar se encontraba llana, el horizonte claro y el cielo nublado.

Después de abordado el **Huáscar** por embarcaciones al mando de tenientes del **Cochrane** y del **Blanco,** yo me negué a ser conducido prisionero con los tres últimos oficiales de la dotación que quedaron conmigo en combate: tenientes segundos S. Diez Canseco y Santillana y alférez Herrera. La razón fue por no haber encontrado hasta esos momentos (11h. 50m. a.m.) los restos del contra-almirante Grau y haber sido yo el último en quien había recaído el mando del buque.

El primer teniente, señor Simpson, que era el jefe de los que abordaron el **Huáscar,** me manifestó con su silencio que podía continuar á bordo, y en efecto, todos los demás fueron conducidos prisioneros a los blindados, y yo permanecí á bordo hasta las 4 ó 5 de la tarde.

Cuando las dos bombas enemigas destruyeron la torre del comandante, cayó un cuerpo a la cubierta del sollado de la torre de combate, y a la voz de ¡Ha muerto el comandante!, ese cuerpo fué llevado a la cámara. Por el humo que cubría todo el sollado y pasajes de combate, no se pudo reconocer el cadáver, así es que durante el combate estábamos en la creencia de que el cadáver del contra-almirante estaba en la cámara de popa.

Cuando me quedé sólo me dirijí inmediatamente a la cámara de popa, y todos mis trabajos fueron inútiles: entre todos los cadáveres no se encontraba el que yo buscaba.

Momentos después se acercó a mí el primer teniente, señor Goñi (hoy comandante del **Blanco)** me preguntó por lo que yo con tanto interés buscaba, y le contesté: lo he buscado en las dos cámaras, el cuerpo que trajeron fue del primer teniente Ferré, el cual se ha encontrado íntegro, vamos a la torre del comandante a buscarlo, a lo que me respondió Goñi: "Aguardemos un momento para que acaben de apagar el incendio de la torre".

Media hora después se acercó un marinero donde su teniente Goñi y le dijo que ya podíamos pasar a la torre. Con este aviso salimos a la cubierta; Goñi se quedó al costado de la torre y al lado de afuera, y yo penetré en ella por el lado de babor y por el gran boquete que habían abierto las dos bombas enemigas que atravesaron la torre del comandante, en la dirección de la amura de estribor a la aleta de babor.

Rebuscando los escombros dentro de la torre, encontré confundidos con las astillas de madera y pedazos de fierro, que allí existían al lado de estribor y como a la altura de un metro, **un trozo de pierna blanca y velluda,** sólo desde la mitad de la pantorrilla al pie, el que estaba calzado con botín de cuero; y la capellada del botín había desaparecido como si se la hubiese cortado cuidadosamente, sin dañarse la suela ni las uñas de los dedos que estaban completamente desnudos; por la situación de ellos conocí que era la pierna derecha: eso fué todo lo que encontré de 4 a 5 de la tarde.

Como el teniente Goñi se hallaba en la cubierta y al costado de la torre esperando el resultado, le pasé por encima de la torre **el único resto que quedaba de nuestro contra-almirante;** el llamó entonces a un sargento y la pierna fue envuelta en un pabellón de bote.

En una falúa del **Blanco** nos embarcamos las tres personas que fuimos autores de esta triste escena y conducimos a bordo de dicho buque ese pedazo de la patria querida.

El teniente Goñi que tanto interés manifestó porque se recojieran, fué desde ese momento el custodio de ellos, y se colocaron dentro de un aparato con alcohol á bordo del **Blanco.**

Esa misma noche nos trasladaron del **Blanco** al trasporte **Copiapó,** y al día siguiente el jueves 9, me mandó el Comandante General á un oficial para decirme que nombrara a uno de mis oficiales para que pusiera en tierra (Mejillones de Bolivia) las marcas correspondientes a los cadáveres que se iban a sepultar. Yo envié en esa comisión al inteligente contador Juan Alfaro, y a su regreso me dió parte que todos los cadáveres quedaban sepultados y que los restos del contra-almirante quedaban en una cajita, habiéndose puesto como distintivo una cruz de madera con letras negras. El teniente Goñi dejó también marcado ese sitio con una banderita peruana.

Los cadáveres de Elías Aguirre 2º comandante, y de los

tenientes primeros Ferré y Rodríguez, quedaban igualmente sepultados y con sus nombres en sus respectivas cruces.

Yo tengo la plena seguridad que estos restos son del contralmirante Grau: 1º porque yo había estado sirviendo con él cinco años y lo conocía bastante, y 2º porque en la torre del comandante no estaban más personas que él y su ayudante Ferré; el cuerpo de éste se encontraba íntegro; luego lo que en ese lugar encontré tenía que ser del contra-almirante Grau.

El hoy obispo de Chile, Ilustrísimo señor Fontecilla, fué el primero que le dijo una misa en Mejillones de Bolivia al contra-almirante.

Poco tiempo después el señor contra-almirante Viel, de la marina de Chile, pidió a su Gobierno por medio de una solicitud, que le permitiera trasladar los restos de Grau al mausoleo de su familia en Santiago, donde se encuentran los restos del Ilustre general Viel, veterano de la Independencia.

El 22 de Junio último el Ministro del Perú, don Carlos Elías, fué en persona a dicho mausoleo para hacer la traslación de los restos á la urna en que fueron conducidos al Perú. Yo hablé con nuestro indicado ministro, el día siguiente de la traslación, y según las explicaciones que me dió en la casa Legación en Santiago, los restos que trasladó eran los mismos que yo saqué de la Torre el día del combate, y son también los que existen hoy en el cementerio de Lima.

Al entrar en combate el contra-almirante vestía pantalón azul **sin galón,** levita-paltó de paño castor del mismo color con tres botones prendidos en las bocamangas; llevaba prendidas las presillas de Capitán de Navío, calada la gorra con placa y calzado botines de cuero con elásticos. La espada se la llevó á la torre su mayordomo **Alcibar** poco antes de entrar en combate. El contra-almirante no llegó a usar a bordo el uniforme de su clase ni arboló su insignia de contra-almirante.

Mi puesto á bordo durante este episodio tan memorable, era el de Oficial de Derrota y Señales, y mi clase la de Teniente Primero. (1)

Pedro Gárezon

Lima, á 4 de Setiembre de 1890.

La escrupulosidad de que hizo gala el contralmirante Gárezon al redactar su memorandum, no deja lugar a dudas respecto de la autenticidad de los sagrados restos que hoy reposan en la Cripta de los Héroes. Personalmente estimo que este documento —escrito por persona tan idónea para identificar a Grau—, resulta convincente y por demás explicativo.

Ahora lector, con tu venia, sigamos el rastro de los otros despojos mortales del héroe, ¿continuamos?

---

(1).—Memorandum dirigido al "Perú Ilustrado", setiembre de 1890.

El 19 de octubre de 1903, el notario de Antofagasta, D. Carlos Lautaro Sayago, extendía un acta de autenticidad en su oficina con relación a otros restos del contralmirante Grau. (1)

Mediante dicho documento el señor D. Augusto Vidal —de nacionalidad francesa—, **cedía en propiedad al señor D. Rómulo Cúneo Vidal** (peruano), dos reliquias de inapreciable valor histórico. Se trataba de "dos astillas del maderámen interior de la torre de combate del monitor peruano **Huáscar,** en las que estaban incrustados trozos de la frente del malogrado comandante D. Miguel Grau".

Agrega el donante "que la autenticidad de esas reliquias le fue asegurada formalmente y de una manera concorde, por prisioneros de la tripulación del buque y por los oficiales y clases de la tripulación vencedora".

Firmaron como testigos las siguientes personas:

Sr. Francisco Cisneros (Vice-Cónsul)
Sr. Juan M. de Ezcurra
Dr. Aníbal Maúrtua
Gral. Pedro Mas
Sr. Aníbal Zela
Sr. Felipe Sassone
Sr. David D. Cabello
Sr. Carlos de la Melena
Sr. Juan F. Weiss
Sr. Armando Berrios
Sr. Santiago Nacarino

Acota el notario chileno, refiriéndose a los ciudadanos que testificaron e impusieron sus firmas, que eran "todos ellos miembros prestigiosos de la colonia peruana" en el puerto de Antofagasta.

Nada en realidad se sabe respecto del paradero de estas reliquias de Grau. ¿Se conservan en poder de la familia Cúneo Vidal?, y si fuera así, **¿constituyen, por ventura, patrimonio personal, los restos humanos de un marino que murió luchando heroicamente por su patria?**

La respuesta es obvia. Quien quiera que sea el actual depositario de aquellos trozos de frontal, asumió y continuará teniendo —hasta que no los devuelva al Perú, como nación heredera de su glorioso pasado— una tremenda responsabilidad histórica.

Dada la venerable importancia de esos fragmentos óseos, no cabe ni cabría suponer que, debido al tiempo transcurrido, la indolencia o el azar hayan contribuído a extraviarlos. . ., ¿o es que han desaparecido?

---

(1).—Citada por el conocido historiador y cronista peruano, D. Evaristo San Cristoval, en la edición matutina de "El Comercio", Lima, 18 de marzo de 1958.

Si me dan ganas de finalizar este aparte cuasi detectivesco, sobre la pista de los restos de Grau, con una estrofa semi-profética de la pluma del poeta Santa Cruz. Mejor la consigno, lector:

> Se le entierra al que perece
> aviador ó militar,
> pero. . . , quien muere en el mar,
> no muere . . . , ¡desaparece!

Siguiendo cronológicamente el rastro de aquel "Glorioso Disperso", pasaré lector, con tu asentimiento, a examinar lo sucedido el año de 1958: me refiero a la repatriación de un pequeñísimo trocito de tibia del Almirante D. Miguel Grau Seminario, susceptible de ser contemplado con unción actualmente en el Museo Naval del Perú.

La iniciativa para lograrlo, surgió de nuestro ilustre compatriota, Sr. D. Felipe A. Barreda, quien emitió diversos y profundos conceptos sobre el asunto, respaldándose en un bien documentado artículo del periodista chileno, D. Salvador Valdez de Morandé, aparecido en el "Diario Ilustrado" de Santiago. Decía, este último, en uno de sus párrafos:

> "...la existencia en el Museo Histórico de la citada ciudad —Santiago de Chile— y bajo el número 1208, en una redoma de cristal, del que fue almirante D. Miguel Grau, tal como si fuera una astilla del palo mesana de la **Esmeralda**..."
>
> Agregaba luego, dejándose arrastrar por su personalidad humana y valiente aunque susceptible de ser criticada por los chauvinistas, que también existen en las tierras del Mapocho: "que por cierto no había, en ese museo, **otro fragmento humano en pública exhibición".**

Basándose en la publicación anterior, fue que el Sr. D. Federico Barreda, aparte de exponer al conocimiento público este delicado asunto, pasó a discutir en el artículo que publicara luego —refiriéndose a los restos de Grau— el tema que a continuación traigo, en los términos siguientes:

> "Son trofeos de guerra, exhibidos en cualquier museo, las banderas, los cañones, los fusiles, las balas y municiones tomadas al enemigo, pero huesos humanos y prendas personales . . . , ¡jamás! Los restos de nuestra humanidad mayormente, cuando pertenecen a próceres ú héroes, sean de Chile, del Perú ó de cualesquiera nación, deben descansar en criptas, en túmulos, en mausoleos para ser venerados, pero nunca ser motivo de curiosidad para los visitantes de un museo".

Esta mancomunidad de ideas, trajo como resultado una corriente favorable de opiniones para devolver al Perú las reliquias de Grau existentes en Chile. Tanto en ese vecino país como en el nuestro, se escribieron variados artículos y se vertieron diversos pareceres, tendientes —todos ellos,

sin excepciones— a la repatriación de las citadas especies al Perú. El viernes 21 de marzo nuestra patria las recibió, culminándose así con un anhelo ciudadano. La magnífica e imponente ceremonia a que diera lugar la llegada de las reliquias, se inició en el entonces aeropuerto de Limatambo. El propio Jefe del Estado, Dr. D. Manuel Prado Ugarteche, realzó con su presencia dicho acto que resultó emocionante en grado sumo. Estaban a su lado, el último sobreviviente de la dotación del **Huáscar** en Angamos, señor Alférez de Fragata, D. Manuel Elías Bonnemaison Torres, la señorita María Luisa Grau Cavero —hija de nuestro gran almirante—, y casi todos los familiares del heroico marino.

Durante más de un minuto vibraron reverentes en el aire las notas del toque de "Silencio", dejándose oír, a continuación, los sagrados toques del Himno Nacional del Perú, el mismo que fue patrióticamente entonado por las emocionadas voces del inmenso público asistente.

El solemne desfile, a través de la Gran Lima, tuvo caracteres inolvidables. A su paso, niños, mujeres, hombres maduros y ancianos respetables, aplaudieron emocionados el simbolismo glorioso de aquellos estuches negros portadores de las reliquias. Banderas peruanas, tremolantes en manos de adultos y criaturas, supieron dibujar en el aire el monograma de un sentimiento que se notaba —más que nunca— palpitar en los corazones, pugnando por desbordarse, avasalladoramente, sintetizado en una sola palabra sublime: ¡Patria!

Aquella actuación culminó en la Escuela Naval del Perú, al ser entregados esos recuerdos (1) a la custodia de nuestra gloriosa Marina de Guerra, siendo recibidos por el propio ministro, Contralmirante D. Emilio Barrón Sánchez, de manos del señor Presidente Constitucional de la República, Dr. D. Manuel Prado Ugarteche.

Mientras tanto, un marco genuino y nutridísimo de público que había acudido a presenciar la ceremonia, dio la nota emotiva con sus aplausos patrióticos y sinceros. Más cerca, y en correcta formación, tropas escogidas de los Institutos Armados rindieron los honores militares de reglamento. Los guardiasmarinas españoles del buque-escuela **Juan Sebastián de Elcano** surto en nuestro primer puerto, se asociaron gallardamente a este patriótico acto.

El Infante, Juan Carlos de Borbón, Príncipe de Asturias y presunto heredero del trono de España, en su calidad de alumno embarcado en la fragata, fue el abanderado de aquellos caballerosos marinos, haciendo tremolar el pabellón rojo y gualda de la Madre Patria en sublime conjunción con el del Perú.

---

(1).—Un fragmento de la tibia y una alpargata, exhibidas actualmente en el Museo Naval del Perú, Callao.

Y así, dentro de la más idónea gama de sentimientos y emociones, terminó la ceremonia que trajo a nuestro poder unas pocas reliquias más del "Caballero de los Mares", don Miguel Grau, Almirante señero de la Armada Nacional.

Hoy, gracias a la preocupación del dinámico Director del Museo Naval, Capitán de Navío (R), D. Julio J. Elías Murguía, los peruanos podemos admirar —dentro de un estético y magníficamente tallado sarcófago de finísima madera—, depositado en una redoma de cristal que descansa, a su vez, en una urna tapizada con raso blanco, el fragmento de tibia que nos enviara Chile como invalorable despojo mortal del que —aparte de ser su enemigo debido a los azares de una guerra—, supo hacerse temer, respetar y admirar del propio contrario, por su audacia, nobleza y valentía.

Si bien, lector, —a tenor de lo averiguado en el mismo Museo Naval— no existe una autenticación escrita sobre este último resto de quien he llamado "El Glorioso Disperso", la circunstancia de que dicha reliquia fuera entregada por el Presidente de Chile, general D. Carlos Ibáñez del Campo, certifica, por lo menos, que se trata del mismo fragmento óseo que bajo el número 1208 se exhibía hasta hace unos años en Santiago, como recuerdo inequívoco del Almirante D. Miguel Grau.

La comisión peruana que viajó a recibirlo, estaba presidida por el contralmirante D. Florencio Teixeira e integrada por el de igual rango D. Francisco Torres Matos, así como por los capitanes de navío, D. Alejandro Martines, D. Alberto Zapatero y seis cadetes navales. Entre estos últimos se hallaba D. Fernando Grau Unlauff, biznieto del héroe y alumno de nuestra Escuela Naval.

Y aquí, después de esta eslabonada relación a través de la cual tú y yo, querido lector, hemos hurgado algunas curiosidades históricas, para no seguir aburriendo tu paciencia deseo ponerle contera a esta tradicioncita. La remato, con tu venia, cambiando de prosa a versos y antes de que tu cansancio te haga cerrar el libro para irte a platicar con Morfeo.

Sin embargo, con el afán de examinar documentos, hemos olvidado el lugar más importante en el que deben estar depositados algunos otros restos de Grau. . , me refiero a Angamos. . .

—¿Me sigues o te retiras? Ya acabo, te lo prometo:

—Lector, ¡por favor aguarda,
que ya termino! Verás. .
—¿Más restos?, esto se alarga. .
—Sí, amigo: los que el mar guarda,
¡y jamás devolverá!

DOS REACCIONES ANTIPODAS

(1879)

Miguel Grau y Arturo Prat —máximos héroes navales del Perú y Chile, respectivamente—, murieron como bravos en diferentes momentos y distintas circunstancias, durante la guerra entablada entre ambos países allá por el año de 1879.

Esta tradicioncita, episodio aislado de aquella contienda afinca su tema en la trascendencia histórica de esas dos gloriosas muertes y en las reacciones, disímiles pero comprensibles, que el comando —en cada caso— mostró a la posteridad con respecto a sus victimarios. Por curiosa coincidencia, los hombres que en defensa de su patria tuvieron insoslayablemente que ejecutar los mandatos del destino y matarles, poseían la misma especialidad profesional: eran artilleros de sus propios buques. El marinero, Mariano Portales, hizo sucumbir a Prat. El cabo, Francisco Muñoz, ultimó a Grau, apuntando el cañón que disparó la mortífera granada que segara su vida en Angamos.

Los poetas de ambos países se han encargado de exaltar, en diferentes estilos, sentimientos y rimas, aquellos instantes supremos en que esos dos marinos heroicos trocaron sus vidas por la más pura de las glorias, muriendo en aras de su patria y su bandera. Al pie de la campana de bronce de la **Esmeralda** —exhibida actualmente en la Escuela Naval de Chile—, hay unos versos que comienzan así:

El viejo bronce sagrado
que en la gloriosa **Esmeralda**
marcó la hora suprema
de Prat y sus camaradas. .

En el Museo Naval del Perú, en la cara principal de un pedestal cuadrangular colocado casi a su entrada, en lugar conspícuo, pueden leerse estos versos que significan inmolación:

¡Tenías que caer!
Y en un dantesco círculo de fuego
se consumó tu sacrificio cruento.
¡Tenías que caer!
Como en un mito griego,
se hizo de sangre todo el horizonte,
y se alzaron como unos semidioses
los que contigo al holocausto fueron.

¡Tenías que caer!
Se hizo de sangre todo el horizonte,
pero el mar, como nunca,
¡fué color de laurel. .!

Durante el combate de Iquique, ocurrido el 21 de mayo de 1879, la falta de entrenamiento y la ineficacia de los fuegos del **Huáscar** resultaron evidentes. Su comandante, el contralmirante Grau, decidió poner fin a esta ingrata situación espoloneando a la **Esmeralda.** Era ésta una determinación riesgosa y osada sin duda desde que los buques llegarían a ponerse a "toca penoles" y a descargar sus cañones a boca de jarro, uno contra otro, disminuyendo considerablemente las ventajas que poseía el monitor —por su mayor andar y mejor artillería—, en pro de la contundente fuerza que emplearía para chocar al enemigo y hundirlo lo antes posible.

Así se hizo, efectivamente. La primera arremetida del **Huáscar** fue casi evadida por la corbeta chilena, logrando convertir un impacto que iba a ser central y definitivo, en una colisión lateral por su aleta de babor, a la altura del palo de mesana, lo suficientemente fuerte como para dañarla y producirle un gran número de bajas. "A esa distancia (a boca de jarro, dice Uribe) los cañones del **Huáscar,** antes inútiles, sembraban la muerte en la corbeta, y la cubierta y el entrepuente se llenaban de cadáveres". (1)

"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 **Huáscar,** gritando a sus compañeros que lo siguieran, según el relato de Uribe. De los que se encontraban en la toldilla con él sólo 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 fue escuchada en el estruendo producido por toda la batería al hacer fuego sobre el **Huáscar".** (2)

Y más abajo añade el mismo historiador venezolano: "Prat expió pronto con la vida su ciega osadía. El segundo comandante de la corbeta, Luis Uribe, lo vio caer herido de muerte al pie de la torre del **Huáscar,** 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 **Huáscar,** 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. Aldea cayó también herido muchas veces, pero no murió allí sino en el hospital en

(1).—Jacinto López.— "Historia de la guerra del Guano y el Salitre", New York, 1930, pág. 185.
(2).—Ibidem, pág. 185.

Iquique, tres días después, mutilado por la amputación de una pierna y un brazo". (1)

Y no le falta razón al historiador venezolano cuando esto afirma porque —y aquí notarás muy claramente la confusión, lector amigo— es otro escritor chileno, Jorge Inostrosa C., autor de diferentes obras, entre ellas "Adiós al Séptimo de Línea" e "Hidalgos del Mar", quien describiendo este memorable episodio histórico en el último de sus citados libros (pág. 67, Editora Zig Zag, Santiago, 1959), pone en labios de Grau, cuando lamenta el fallecimiento de Prat, las siguientes frases que consigno ad litteram: "Era un valiente y se merecía otra suerte que la de morir con la cabeza destrozada por un culatazo".

Para aclarar el intríngulis existente entre plumas chilenas y poner las cosas en su sitio, prefiero citar textualmente parte de una fuente heurística irrefutable: me refiero al informe elevado por Grau al General Director de la Guerra, D. Mariano I. Prado, el 23 de mayo de 1879 y estando el **Huáscar** anclado en Iquique:

> "Finalmente emprendí la tercera embestida con una velocidad de diez millas y logré tomarla por el centro. A este golpe se encabuzó y desapareció completamente la **Esmeralda,** sumergiéndose y dejando a flote pequeños pedazos de su casco y algunos de sus tripulantes. Eran las 12.10 p.m.
>
> El comandante de este buque nos abordó a la vez que uno de sus oficiales y algunos de sus tripulantes, por el castillo, y en la defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo. (2) Inmediatamente mandé a todas las embarcaciones del buque a salvar a los náufragos y logré que fuesen recogidos 62, los únicos que habían sobrevivido a tan obstinada resistencia".

---

(1).—"Todos los testimonios están contestes en que Prat murió instantáneamente, de un balazo en la frente, al llegar a la torre del **Huáscar**.. En la narración de Bulnes (vol. I, pág. 299) dice este historiador chileno: "Prat cae herido por un tirador invisible.. con una rodilla en tierra y casi exánime, 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 información —acota Jacinto López— 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, págs. 379-81".

(2).—Geraldo Arosemena, peruano: "El Almirante Miguel Grau", pág. 87, 4ta. edición, Lima, 1962. El oficial fue el teniente Ignacio Serrano, quien, posteriormente a Prat, hizo un abordaje adicional con alrededor de una docena de hombres.

Mientras tanto sigamos a Inostrosa, para que no se nos tilde de parciales y sea el propio escritor chileno quien haga resaltar, con palabras textuales, la reacción que tuvo Grau en Iquique, al comprobar la muerte del comandante Prat:

> "Mientras el monitor giraba en un amplio círculo, ordenó que el soldado Mariano Portales, que mató al comandante Prat, fuera arrestado, y se disponía a aplicarle un riguroso castigo, cuando fue disuadido de hacerlo por sus oficiales:
>
> —El jefe chileno estaba **herido** e **imposibilitado.** Debió desarmársele y tomársele prisionero, argumentaba herido en sus sentimientos caballerosos. .
>
> —Señor almirante, está usted ofuscado por la nerviosidad del combate —le objetaba el segundo comandante, Capitán de Fragata Ezequiel Otoya—. El soldado Portales cumplió con su deber dando muerte al comandante enemigo; aquél estaba armado y **acababa de matar a nuestro teniente Velarde.** (1)

Esa fue la reacción del nobilísimo marino peruano, y la tuvo doblemente: **condenando en su fuero interno la muerte de Prat y ordenando, de inmediato, salvar a todos los sobrevivientes** de la **Esmeralda.** Estoy seguro, lector amigo, que aquella actitud fue la que inspiró al escritor y fogoso orador peruano, D. Manuel Gonzáles Prada, cuando dijo refiriéndose a Grau:

> "¡No son grandes los tigres que hieren por herir o matan por matar!, sino los hombres, que aun en el vértigo de la lucha, saben economizar vidas y ahorrar dolores a la humanidad".

Y aquí, con tu licencia estimado lector y aprovechando las libertades que el tradicionista posee, pongo contera a la primera parte de esta narración y me apresto para continuar relatándote la segunda: ¿me sugieres detenerme o proseguir? Mejor terminamos. ¿No te parece?

Procurando basarme lo más ampliamente posible en fuentes chilenas, te invito a echar un vistazo coordinado a algunos fragmentos del interesante trabajo histórico sobre el combate naval de Angamos, escrito por el Teniente Primero de la Armada (R) de aquel país, D. Homero Hurtado Larrain. (2)

> "El Gobierno de Chile había decidido hostilizar por todos medios posibles a la escuadra peruana, aprovechando la indisputable superioridad que tenía sobre ella. Las continuas incursiones del **Huáscar** por las costas del litoral y los infructuosos esfuerzos de nuestros blindados para darle alcance,

(1).—Jorge Inostrosa, chileno: "Hidalgos del Mar", pág. 67, Santiago, 1959.— Manifiesta contradicción, en las propias palabras del autor: ¿Cómo un hombre herido e imposibilitado, pudo matar a otro?

(2).—Revista de Marina Nº 659, Vol. 83, pág. 563, julio-agosto, año 1967.— Chile.

mantenían vivamente preocupada la opinión pública del país. Los directores de la guerra resolvieron que mientras el **Huáscar** navegara libre en el mar, no era prudente ni aconsejable que el ejército chileno emprendiera operación alguna sobre el territorio enemigo. Había que eliminar al monitor peruano a cualquier precio y dominar las vías marítimas a fin de proseguir las operaciones militares.

Estas circunstancias no dejaban otra alternativa a los jefes de nuestra escuadra, que buscar al buque peruano y atacarlo, aunque para ello fuese menester afrontar los fuegos de las baterías de Arica o de el Callao. Con tal propósito la escuadra del comodoro Riveros compuesta por el **Blanco** que llevaba su insignia; el **Cochrane** al mando del capitán Latorre; la **O'Higgins** que contaba ahora con calderos nuevos, comandada por el capitán Montt; la **Covadonga** a cargo del capitán Orella; y el transporte **Loa** comandado por Javier Molinas, zarpó de Antofagasta en la noche del 1º de octubre de 1879 con destino a Arica y en la madrugada del día 5 se presentó en las afueras del puerto, esperando encontrar al **Huáscar** que desde algunos días ocupaba un fondeadero en ese puerto"...

"Luego que la escuadra chilena fondeó en Mejillones, y una vez rellenas sus carboneras, se hizo a la mar en la noche del 7 de octubre organizada en dos divisiones. La primera al mando del comodoro Riveros, compuesta por el **Blanco, Covadonga** y **Matías Cousiño,** llamada la "pesada" o de menor andar, zarpó como a las 10.00 p.m. dirigiéndose a Antofagasta cerca de la costa; la segunda bajo las órdenes del comandante Latorre, formada por el **Cochrane,** la **O'Higgins** y el **Loa,** de mejor andar llamada la "ligera", dejó su fondeadero como a la 1 a.m. del día 8, con la orden de cruzar 25 millas afuera de la costa frente a Punta Angamos".

"El plan para batir al **Huáscar** era el siguiente: Riveros en observación frente a Antofagasta, defendería esa plaza en caso de ser atacada por el **Huáscar** proveniente del Sur, y si éste pasaba al Norte, lo perseguiría de cerca hasta que Latorre le cerrara el paso desde Mejillones. La División de Riveros debía evitar que Grau regresara al Sur. Latorre cruzar a la altura de Mejillones a 50 millas de la costa, distancia que él propuso reducir a 20 millas, de acuerdo a un telegrama del ministro Sotomayor que le decía en sus instrucciones primitivas: "Si Ud. lo estima oportuno". Latorre redujo esa distancia avisando a Sotomayor y previa la conformidad de su Comandante en Jefe, el comodor Riveros".

La "trampa naval" para que el **Huáscar** cayese, estaba armada. Hasta aquel momento los marinos chilenos habían tenido mala suerte y no fueron capaces de concretar sus fervientes deseos. Su conservadorismo —de

mantener al contralmirante D. Juan Williams Rebolledo en el comando, pese a su renuncia y a su certificada enfermedad—, de desconfiar de Simpson o de descartar a Goñi, tuvo que trocarse por un nuevo concepto renovador: el de poner en sus lugares a hombres más audaces, que poseyeran y ejercitasen tácticas nuevas y diferentes. A las pruebas me remito:

> "Sólo nuestros marinos jóvenes nos darán victorias —argumentaba apasionadamente—; marinos con el temple de Prat y de Condell, comandantes como Juan José Latorre, Patricio Lynch o Jorge Montt". (1)

O leyendo el texto de la renuncia presentada por Williams Rebolledo, y también, el certificado médico que la acompañaba: (2)

> "Junio, 5 de 1879.
> Excelentísimo señor:
>
> "Juan Williams Rebolledo, comandante en jefe de la escuadra, a V. E., respetuosamente, expone:
>
> Que con el certificado que debidamente acompaño, verá V. E. que actualmente sufro una grave enfermedad a la garganta que no me permite continuar embarcado. En consecuencia, espero que V. E. se servirá designar al jefe que debe reemplazarme en la comisión que desempeño, para poder regresar al departamento en busca del restablecimiento de mi salud gravemente comprometida. Es justicia.
>
> **Juan Williams Rebolledo.**

El médico de su buque insignia, respaldando la renuncia presentada por su superior se expresaba así:

> "Blindado **Blanco Encalada.** Antofagasta, abril 3 de 1879.
>
> El cirujano que suscribe certifica que el señor almirante don Juan Williams Rebolledo está afectado de difteria gangrenosa de la garganta y de muy mal carácter. La humedad del buque y los cambios bruscos de temperatura de los lugares de la zona tropical ejercen influencia dañosa sobre la enfermedad que padece y que puede agravarse hasta el punto de producir resultados irreparables.
>
> Doctor **A. Sherbarkoff.**
> Cirujano del **Blanco Encalada.** (3)

Parece que simultáneamente —a tenor de lo escrito por Inostrosa, quien, insisto en decirlo, no puede ser considerado como parcial y defensor

---

(1).—Jorge Inostrosa, chileno.—"Hidalgos del Mar", pág. 92, Editora Zig Zag, Santiago, 1959.

(2).—Ibidem, pág. 92.

(3).—Ibidem, pág. 92, Ed. Zig Zag, Santiago, 1959.

de los puntos de vista peruanos, por ser chileno de origen y patriota por añadidura—, el señor Sotomayor enviaba otra carta más explícita al Ministro del Interior, señor Varas, aclarando un tanto más el asunto:

> "Williams hará falta en la escuadra y no veo quien podrá reemplazarlo —decía—. Simpson, (textual) buen comandante de buque, el más capaz, quizás, de hacer buen uso de la máquina de guerra que maneja, **no se ha corregido de su vicio.** He tenido que hablar seriamente con él a título de pariente, y **me ha prometido no beber en adelante sino agua.** Habría que mandar a Goñi, que no tiene simpatías entre los jefes y oficiales... (1)

Haciendo uso nuevamente de las libertades que puede tomarse el tradicionista respecto del historiador, permíteme lector amigo, que pase de la seriedad al humorismo para romper la monotonía de mi narración —cuasi histórica y arcaica por añadidura—, para salirme un tanto de las referencias heurísticas y, con todo el respeto que me merecen las señeras figuras sobre las que vengo tratando en este episodio, efectuar una digresión al margen:

Como venía diciéndote, Chile y sus marinos habían tenido mala suerte hasta ese momento en lo referente a su mayor anhelo: el de vencer o capturar al **Huáscar** y a su indómito comandante, Miguel Grau. Su caso, disculpando las tremendas distancias y el símil que me permito intercalar (que no es mío sino de "Juan de Arona"), podía parecerse al de aquél, su conocido personaje, el criollísimo D. Tiburcio Pachas, sobre quien se permitió también elaborar una quintilla —que, con tu venia y disculpa me atrevo a traer a colación—, esperando que no la juzgues inapropiada ni irreverente en pro de la amenidad de mi relato actual, que valgan verdades, viene resultando demasiado serio dentro del género literario que me he propuesto abordar; la tradición:

> Tan aciago en todo era
> el pobre Tiburcio Pachas,
> que, cuando en su suerte fiera,
> armaba la ratonera,
> ¡le caían cucarachas..!

Lo cierto es que Chile, al cambiar de comandos y colocar en sus lugares a hombres diferentes —capaces de ejercitar hasta el décimo principio de la guerra, que es muy discutido aún— acertó de plano e indiscutiblemente en sus tácticas operacionales: obtuvo el triunfo decisivo en Angamos. Debo también ser imparcial en aquello de reconocer las verdades históricas.

---

(1).—Ibidem, pág. 93, Ed. Zig Zag, Santiago. 1959.

Después de concretarlo consiguió el dominio del mar, atreviéndose recién a realizar sus campañas invasoras y terriblemente efectivas, luego de haber eliminado al **Huáscar** y a Grau del campo de sus preocupaciones: ¡tenían el dominio del mar!, repito.

Solamente por esa causa definitiva nos pudieron invadir y darnos una lección que ya —a través del insoslayable transcurrir del tiempo hemos aprendido—, y sin resquemores ni espíritu de venganza o revancha, dado el status actual de confraternidad continental y de necesidad de olvidar el pasado, tendremos solamente que precaver para el futuro, con sosiego y espíritu de peruanidad reales.

Y esa fue la lección de Angamos en la que, aparte del orgullo ancestral y moral que para nosotros tiene y tendrá dentro de la Historia Americana, dejó también la reacción antípoda —opuesto como los polos terrestres, pero absolutamente explicable en el caso de Chile— a la que tuvo el actual Gran Almirante de la Armada Peruana, D. Miguel Grau, terminado el combate naval de Iquique, cuando pensó en castigar severamente al marinero, Mariano Portales, por haber dado muerte al comandante Prat, heroico defensor de su buque y de su patria, asestándole un disparo en la frente cuando, a tenor de lo manifestado por una pluma chilena fehaciente y veraz, la de D. Jorge Inostrosa C., "estando herido e imposibilitado, debió desarmársele y tomársele prisionero. ." (1).

Porque —y aquí justifico el gorro que le he colocado a esta tradicioncita—, copiando ad litteram las "páginas Históricas de la Marina de Chile", escritas por el Teniente Primero (R), ARCH., D. Homero Hurtado Larraín, referentes al "Combate Naval de Angamos" (2) podrás leer, amigo lector, si te preocupas en verificar si tengo o nó razón:

> "Finalmente mencionaremos el nombre del cabo Francisco Muñoz, de la dotación del Cochrane, que apuntó el cañón cuya granada causó la explosión en la torre de mando del **Huáscar** causando horrorosa muerte al Almirante Grau. Este tripulante, años más adelante, recordaba con emoción el día de Angamos. Latorre le obsequió **el único ramo de flores que existía en el buque,** para que **adornara el cañón de la batería de estribor que había causado aquel histórico impacto".** (3).

---

(1).—Ibidem.—Jorge Inostrosa, chileno.— "Hidalgos del Mar", pág. 67, Santiago, 1959

(2).—Rev. de Mar., Publicación de la Armada de Chile, Nº 659, pág. 574, julio-agosto, 1967, Vol. 83.

(3).—Ibidem.—Homero Hurtado Larraín, pág. 574.

EL HOLOCAUSTO DE UN PERIODISTA

(1879)

Al ahogarse Cucalón
debió pensar: "¡Dios me valga!,
mientras Grau chilenos salva
a mí. . , ¡me larga un tablón!"

Pese al gracejo y a la aparente falta de respeto con que doy comienzo a esta tradicioncita —debidos a mi personal estilo de escribir y a la manera que tengo de contar la historia—, guardo y seguiré manteniendo la mayor veneración por la memoria de aquel joven corresponsal de guerra (a quien el periodismo nacional debiera tener como Patrono) y cuyo patriótico sacrificio no pudo ser evitado durante la campaña naval del **Huáscar,** en 1879.

En su caso ni el humanísimo almirante Grau tuvo la facultad de oponerse al destino, porque la fatalidad le impidió ayudar a ese compatriota que se ahogaba frente al litoral chileno. Hubo que dejarle morir porque, de no hacerlo, era demasiado lo que el Perú arriesgaba. Una tabla que a la mano se tenía fue lo único que se arrojó al mar en las cercanías de Cucalón, procurando darle con ella la mínima probabilidad de salvarse. .

Pero jamás se encontró su cadáver, y, en contraste paradójico con la nobilísima actitud tenida por Grau en Iquique el 21 de mayo de 1879, al ordenar el arriado de todos los botes del monitor para que rescatasen de las aguas a sesenta y dos sobrevivientes chilenos de la **Esmeralda,** en esta ocasión nuestro magnánimo almirante vióse con las manos atadas por el deber y el corazón atenazado por la pena más lacerante: ¡le fue imposible detener la marcha de su buque para salvar la vida de un compatriota!

Entre los diversos papeles que tengo sobre la mesa para hilvanar este episodio histórico, hay una fotografía de Antonio Cucalón que me fuera suministrada gentilmente por la familia del intrépido y eficiente Contador del **Huáscar,** D. Juan Alfaro. No me queda sino examinarla detenidamente, para especular mentalmente acerca de su personalidad y carácter, aunque algunos datos poseo al respecto. Veamos si atino a reconstruirlos:

Hombre en la plenitud de su juventud —puesto que da la impresión de contar entre veinticinco y treinta años—, poseía una faz ligeramente alargada y bien parecida. Su frente ancha, coronada por dócil cabello peinado con raya al medio, tenía un aspecto inteligente y denotaba tanto perspicacia como amplitud de ideas y marcada tendencia hacia el cultivo

de altos ideales. La mirada era franca y ausente de fatuidad. Nariz aguileña, sobre un bigote moderado y ligeramente caído siguiendo el contorno de las comisuras de sus labios, dan actualmente la impresión de que quien los poseyó era de carácter decidido y audaz, puesto que imprimen a su cara un gesto inconfundible en este sentido. Las patillas a lo "Boulanger" —tan de moda en el pasado siglo— unidas a lo atildado del nudo corbatero y a la impecable levita color gris perla que vestía, certifican de por sí que Cucalón era mozo que cuidaba de su persona y atuendo, sin exagerar la nota pero manteniéndose siempre dentro de los cánones impuestos por la corrección y las buenas costumbres. Así debió ser nuestro protagonista.

Para añadir algunas pinceladas de primera mano sobre el retrato que pretendo hacer, citaré aquí, lector amigo, la opinión vertida acerca de él por el corresponsal de "La Opinión Nacional", señor Reyes, quien refiriéndose a Cucalón se expresa así: "Vino a bordo del **Huáscar,** a pedir un puesto por humilde que fuera y sin remuneración de ningún género, para combatir en defensa de la patria". (1)

Y como nuestro amigo, al parecer, tenía aficiones de periodista y se deleitaba borroneando cuartillas, siendo su situación indefinida, puesto que como civil poco alcanzaba a ayudar en cuestiones técnicas y en atrenzos tácticos. . , ¿por qué no emplear su tiempo actuando como corresponsal de guerra? En llegando al primer puerto nacional podría suministrar noticias de primera mano a los periódicos, las que fuera de constituir primicias acerca de las operaciones navales, tendrían el indiscutible mérito que poseen las acciones vividas y experimentadas en el paraje mismo de los acontecimientos.

A ello pues se abocó prestamente Cucalón de manera principalísima: ¡a hacer periodismo en plena campaña, pese a andar el pellejo de por medio!

Y como en esta tradicioncita interesa más la historia en sí que las digresiones, mejor paramos el coche y nos apeamos para examinar de cerca sus líneas:

Cucalón, quien le había caído en gracia a D. Julio O. Reyes, corresponsal de "La Opinión Nacional" a bordo del **Huáscar,** hallábase el 3 de junio de 1879 ingenuamente alborotado y dispuesto a ensayar sus primeras cuartillas sobre el combate que, a todas luces, se avecinaba. A las 5.30 A.M., entre Huanillos y Punta Lobos, se había avistado a diez millas de distancia un buque a vapor por la amura de babor, y otro, poco después (2),

(1).—Jacinto López, "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre", pág. 227, New York, 1930.

(2).—Pascual Ahumada y Moreno, "Documentos sobre la Guerra del Pacífico", Vol. I, pág. 298.

llevando a Grau al convencimiento de que eran enemigos puesto que, como afirmara otro historiador chileno, "..era casi seguro que habían sido vistos en alta mar por algún vapor de la carrera". (1).

"Eran las seis de la mañana —escribe Jacinto López, el conocido historiador venezolano—. El tiempo era bueno, la mar en calma, la distancia corta. En estas condiciones, los dos buques chilenos (el **Blanco** y la **Magallanes**) emprendieron la segunda persecución del **Huáscar.** Para alcanzarlo tenían 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 **Huáscar.** Grau formó en cubierta la dotación de su nave y la arengó en la mañana del 21 de mayo:

> "¡Valientes del **Huáscar!** La suerte nos coloca por tercera vez frente a 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 la de una república hermana aliada, injusta y alevosamente ofendida por los mismos enemigos" (2)

Refiriéndose al primer disparo ejecutado por el **Blanco,** el escritor chileno Jorge Inostrosa C. —sin indicar sus fuentes heurísticas— inicia una curiosa e imaginativa narración de lo sucedido a bordo del monitor peruano a partir de ese instante. Como documentos no hay muchos que digamos para escribir esta tradicioncita, con tu venia, lector amigo, voy a prenderme de la pluma de don Jorge y seguir textualmente su versión.., **¡hasta que la tinta mucho se le escurra y haya que parar la burra!,** expresión admirativa que, según mi personalísimo modo de ver las cosas, equivaldría a decir: **¡freno y a descabalgar, cuando la fantasía se comience a desbordar!**

"Elevarán un poco el alza para dejar caer el segundo proyectil delante de nuestra proa —frase que pone en boca de Grau—, y el tercero lo medirán a la mitad para que nos caiga en cubierta", calculó. (3)

Y continuó con don Jorge: "Descendió entonces a cubierta y se detuvo en el alcázar, junto a los botes. A su lado fue a estacionarse un joven periodista, vestido con una levita gris perla, que hacía un rudo contraste con los severos uniformes navales.

---

(1).—Bulnes, pág. 338.

(2).—Manuel O. Reyes, correspondencia para "La Opinión Nacional".— Jacinto López, Ibidem: pág. 226.

(3).—Jorge Inostrosa, "Hidalgos del Mar", pág. 90, Ed. Zig Zag, 1959.

—El blindado chileno está al alcance de nuestras baterías, almirante Grau —le observó con alegre impertinencia—. ¿Por qué no disparamos también?

Grau se volvió hacia él con expresión de fastidio.

—Señor Cucalón —le advirtió contemplándolo de arriba abajo—; acepté que viajara en el **Huáscar** sólo por los insistentes pedidos del señor Ministro de la Guerra, pero no quiero responsabilizarme por lo que pudiera ocurrirle. De modo que baje a su cámara y no se asome a cubierta.

—¿Y por qué la cubierta va a ser peligrosa para mí y nó para ustedes?— comentó riendo fanfarronamente el periodista.

—Nosotros estamos cumpliendo con nuestro deber, jovencito.

—Yo también, señor. Aunque no soy oficialmente corresponsal de guerra.

—¡Señor Cucalón —le repitió el almirante sofrenando su desagrado—, le insto en que se guarezca bajo cubierta!

—Pero, señor almirante, si quiero escribir crónicas sobre las hazañas del **Huáscar,** debo presenciarlas, ¿no le parece a usted?— se obstinó el muchacho.

—Está bien. Proceda como le parezca —estalló el marino—. No respondo por su vida y le ordeno que se retire, para no estorbar las maniobras.

El joven Cucalón se alejó riendo hacia popa. En ese instante mismo se produjo el segundo disparo del **Blanco** y un gran penacho de agua saltó frente a la proa del monitor.

—¡Guay! —exclamó el periodista, palmoteando alegremente—. Tenía razón el almirante. Entonces el tercer cañonazo va a caer aquí, justamente en la mitad del buque.

Sacó una cuartilla de papel y corrió hacia popa, gritando que quería mirar de frente a los artilleros enemigos". (1)

¡Y aquí **freno a la burra** como prometiera al comenzar, porque me tinca que **el animalito se quiere desbocar!**

Lo probado históricamente es que durante esta operación evasiva del **Huáscar,** el monitor efectuó siete disparos y al **Blanco** catorce. El buque peruano tenía la desventaja de la inferior calidad de carbón que había embarcado en Pacocha y Pisagua, el que sólo alcanzaba a proporcionar una presión de 17 a 19 libras por pulgada cuadrada, o sea que limitaba el máximo andar a una velocidad de 8 a 9 nudos. "Cargado de este car-

(1).—Jorge Inostrosa, "Hidalgos del Mar", pág. 90, 1959.

bón hasta los imbornales —escribe el corresponsal de "La Opinión Nacional"—, lo echó al agua para aumentar su andar e hizo lo mismo con dos botes que llevaba a sus costados".

Esta retirada, técnica y patrióticamente aconsejable, no era otra cosa que una maniobra táctica de evasión. El **Huáscar** no debía enfrascarse en un combate en tan gran inferioridad de condiciones. Se hubiese cometido una incalificable imprudencia y Grau lo sabía, porque no habría arriesgado solamente las vidas de su gente y el destino de su buque sino que, al sucumbir ante un contrario mucho más poderoso, Chile obtendría el dominio casi absoluto del mar y quedarían abiertas las puertas para la invasión de nuestro territorio apenas iniciada la guerra.

Meses más tarde —el 30 de septiembre, exactamente— las instrucciones escritas que emitiera el general D. Mariano I. Prado desde Arica le darían toda la razón. Su séptimo punto decía así, textualmente:

> "7º.—En ningún caso comprometerá el almirante Grau ninguno de los buques de su mando; y si se encontrara con 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". (1)

Y cuando le tocó en suerte obedecer hasta el sacrificio las últimas líneas del párrafo citado, los propios enemigos le otorgaron más crédito aún el 8 de octubre de 1879:

> "Chile entero celebra entusiasmado tan fausto acontecimiento. ., que viene a poner término a la contienda marítima. . y expedita la senda **por donde nuestro ejército no tardará en marchar . . "** , dictó Sotomayor. (2)

Desesperantes debieron ser aquellos momentos para Grau. El **Huáscar** no contestó los fuegos del Blanco sino hasta la 1.40 P.M.— "A esa hora afianzó el pabellón con un cañonazo y tres banderas peruanas, una en el pico del mayor, otra en el tope del mismo, y la tercera en el asta de popa. Sus cañones comenzaron entonces a hacer fuego. Entablada así la desigual contienda, un error del contralmirante chileno (Williams) salvó al **Huáscar.** En el "caló" del mar, el **Blanco** —engañado por maniobra similar que hiciera inicialmente el monitor— descargaba sus cañonazos "guiñando" a una y otra banda, es decir que disparaba sesgando en cada andanada, con lo que su andar menguaba, mientras el **Huáscar** conservaba su velocidad y la distancia entre los buques crecía. A las doce de la noche, después de dieciocho horas de una persecución tan esforzada como

(1).—Jacinto López, Ibidem, pág. 349.

(2).—Telegrama a Riveros. Octubre 8, 1879. Mejillones.— Ahumada y Moreno, V. I, pág. 501.

inútil, a pesar de que las condiciones favorecían al perseguidor, las más favorables condiciones desde el principio hasta el fin, porque la noche era clara como había sido el día, una apacible y hermosa noche de Luna, el contralmirante chileno se rindió a la desesperanza y no persistió en su intento" (1).

Pero el distanciamiento no sólo tuvo esas causales. La pericia de Grau le hizo avivar los fuegos de sus calderas mezclando el carbón nacional con aguarrás y kerosene, mientras sus tripulantes arrojaban gran parte del combustible deficiente al mar y los ingenieros, en un esfuerzo inaudito por llegar al carbón inglés que se hallaba al fondo de las carboneras, cavaban un túnel que les permitió llegar a él y utilizarlo para aumentar la velocidad del **Huáscar.** (2)

Merced a estas estratagemas marineras, el monitor pareció encabritarse en más de una oportunidad, como potro acicateado por un imprevisto rebencazo. Tal vez en alguna de ellas fue que el joven Cucalón resbalóse sobre la húmeda cubierta metálica que barrían las olas y cayó al mar. El tantas veces citado corresponsal de "La Opinión Nacional", D. Julio O. 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 le había visto asido mientras se alejaba arrastrado por las olas".

Ante el obligado grito de "¡Hombre al agua!", todos los rostros debieron volverse para dirigir sus miradas hacia la estela del **Huáscar.** La levita color gris perla de Antonio Cucalón —aquella prenda de vestir "que tanto contrastaba con los severos uniformes navales"— debió confirmarles la identidad del náufrago, pero. . ¿qué podían hacer por él en tan apremiante situación?

Los gritos del periodista se pudieron escuchar unos instantes, alejándose rápidamente hasta que se perdieron en la distancia. . .

Y Grau, el magnánimo salvador de sesenta y dos chilenos en Iquique, tuvo que tomar la decisión terrible de dejarle abandonado a su propia suerte porque, de no adoptarla, eran muchas más vidas y el destino del Perú los que estaban en juego.

Así, dolorosamente para ambos contrincantes, terminó la persecución del **Huáscar:** los peruanos perdieron a un compatriota sin poder auxiliarle; los chilenos fueron testigos de la renuncia escrita de su Comandan-

(1).—Jacinto López, Ibidem, pág. 227.
(2).—Jorge Inostrosa, Ibidem, pág. 92.

te en Jefe, Contralmirante D. Juan Williams Revolledo, quien presentóla dos días después, apoyándola en el diagnóstico del cirujano del **Blanco Encalada,** doctor A. Sherbarkoff, que recomendaba su aceptación debido a la enfermedad que padecía su superior jerárquico: difteria gangrenosa. Tal vez si su estado de ánimo había contribuído a su fracaso.

Y como aun, en cualquier diccionario de los corrientes se consigna el apodo de **Cucalón** como chilenismo que viene a ser sinónimo de **curioso, espectador** o **paisano de situación indefinida** que acompaña al ejército, aquí viene este tradicionista a "meter su cuchara" reivindicatoria en memoria de su joven y valiente compatriota, heroico representante del periodismo nacional, para después de haberte relatado su historia, lector amigo, citar el comentario que al respecto hace el distinguido historiador venezolano, D. Jacinto López, en su interesante libro "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre" o "Guerra del Pacífico, entre Chile, Bolivia y el Perú". Escribe textualmente:

> "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 (pág. 340) o "a los individuos que, sin ser militares acompañan a los ejércitos para ser testigos de las batallas, a los corresponsales de los diarios, etc., etc.", como dice Barros Arana (pág. 74). El nombre de este joven debía ser por el contrario sinónimo de patriotismo, de abnegación y de heroísmo. El es uno de los héroes y de los ejemplos heroicos 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". (1)

Y sin más comentario, pensando en que todos estamos de acuerdo con lo expresado en las líneas que registro ut supra, cierro esta tradicioncita en homenaje a mi paisano Cucalón, consciente de que al hacerlo estoy depositando una siempreviva sobre su líquida tumba, que allá, entre Huanillos y Punta Lobos frente al litoral chileno, merece cuando menos una cruz simbólica y recordatoria de quien, fuera de haber traído a colación su historia, le tendrá siempre como un genuino y heroico representante del periodismo nacional.

¿No piensas como yo, lector?

---

(1).—Ibidem, págs. 227 y 228.

JOSE VALDIZAN GAMIO

EL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE

(Breve Estudio Histórico)

(1879)

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

J. M. Balmaceda
Ministro de Relaciones Exteriores de Chile

(Circular del 24 de diciembre, 1881; Memoria de Relaciones Exteriores, pág. 53, año de 1882.— Chile)

INTRODUCCION

Cuando el 5 de abril de 1879 sobrevino la declaración de guerra, las regiones salitreras estaban señaladas con mucha antelación como su objetivo. Las operaciones militares que se llevarían a cabo dependían de las operaciones navales. La guerra tendría dos fases: la marítima y la terrestre. Sobre la primera y sus más probables resultados casi no cabía duda alguna; la superioridad de la escuadra chilena era prácticamente abrumadora y tal grado de desigualdad no permitía que el Perú abrigase esperanzas de vencer. Dadas la idiosincrasia peruana y necesidad imperiosa de su propia defensa, el país tenía que hacerle frente hasta donde se lo permitiesen sus fuerzas, pero sin ilusiones de ninguna especie respecto de su desenlace. Con referencia a la segunda, resultaba indispensable un desembarco en territorio peruano una vez que se obtuviera el dominio del mar. Al iniciarse el mes de abril de 1879, los efectivos terrestres en pie de guerra, entrenados y equipados podían calcularse entre 5,000 y 6,000 hombres (1), aunque fueron frases del propio Ministro de Relaciones Exteriores durante sus declaraciones ante el Senado de Chile, el 2 de abril, que "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". También hizo saber a los representantes en dicha reunión que "el señor Saavedra había dicho —a su llegada a Antofagasta—, que todo estaba preparado para un ataque". (2)

(1).—"La Guerra del Pacífico", Bulnes, vol. I, pág. 171.

(2).—"Historia de la Guerra del Guano y del Salitre", Jacinto López, Vol. I, New York, pág. 107.

Indudablemente que las dos extremidades vitales del Perú en aquellos tiempos eran el Callao e Iquique. Ya el historiador peruano Paz Soldán había escrito —mucho antes que el chileno Bulnes lo hiciera— que "Si en abril de 1879 se hubieran presentado en Iquique los 4,850 hombres que Chile tenía expeditos en Antofagasta y Valparaíso, 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". (1)

De otro lado, el historiador chileno Barros Arana quien viviera durante la guerra, sintetiza su reconocida opinión sobre la actitud que debió tomarse desde el principio, diciendo que "desembarcando 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".

En su "Historia de la Campaña de Tarapacá", vol I, pág. 644, el chileno Vicuña Mackenna anota: "La inferioridad de la escuadra peruana, aún considerándola en estado de hacerse a la mar, era tan evidente como una simple demostración matemática".

Y es que los buques de guerra del Perú —en la fecha en que sucedió la declaratoria de aquella— se encontraban efectuando carena y reparaciones, indefensos casi y listos a ser destruídos impunemente; el contrario no aprovechó dicha circunstancia con la celeridad que el caso requería, esa es la verdad, pero. . , ¿por qué procedió así?

Varias fueron las razones que retardaron el curso de la historia en el caso de Chile. Examinémoslas:

Frescos estaban en la memoria de los dirigentes chilenos de la guerra —nuestros aliados contra España, en 1866— los mortíferos fuegos de los cañones chalacos que tantos estragos produjeron sobre la escuadra española del brigadier D. Casto Méndez Núñez, el glorioso 2 de mayo, en el Callao. Pese a la superioridad manifiesta de la fuerza naval sureña con respecto a la nuestra, la amenaza de las probadas defensas del primer puerto peruano debían tenerse en cuenta. No resultaba prudente exponerse a una derrota concluyente desde el principio, defección que hubiese dado al traste con todas las esperanzas chilenas, de dominar el mar primero para invadir el territorio enemigo después.

Sin embargo, las informaciones que poseían eran relativamente alentadoras: los fuertes estaban a medio arreglar; la **Independencia** tenía sus calderas en tierra reparándose; el **Huáscar** estaba igualmente sometido a diversas reformas y trabajos; los artilleros peruanos —de tierra y mar—

(1).—"Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia", pág. 110.

eran nuevos y se les consideraba incompetentes, desde que casi todo el personal de esa especialidad había sido chileno hasta hacía poco, habiéndosele licenciado al surgir el peligro.

Pero, la verdad sea dicha a través de la crítica histórica desapasionada e imparcial: Chile tenía —desde el punto de vista naval— demasiados dirigentes, decididos los unos e indecisos los otros, que a través de mutuas y repetidas consultas casi siempre iban a terminar refugiándose en la opinión que consideraban más técnica y adecuada para el caso: la del viejo y caprichoso lobo de mar, contralmirante Williams Revolledo, profesional de vasta experiencia y muchos méritos, pero de carácter irascible, autoritario y poco amigo de seguir indicaciones que no fueran de acuerdo con sus propias convicciones. La difteria gangrenosa de que padecía —según el diagnóstico del cirujano del **Blanco Encalada,** doctor A. Sherbarkoff—, contribuyó indudablemente a agriar su temperamento y acentuar sus reacciones.

Ante la inacción en que a criterio del pueblo se mantenía la escuadra, el Presidente de la República tomó una decisión inusitada: nombró un delegado premunido de los más amplios poderes, con plena autoridad tanto sobre el General en Jefe del Ejército como ante el Comandante en Jefe de la Escuadra, para ejercer, por su intermedio, un control del Poder Ejecutivo más a tono con las circunstancias. Una especie de Presidente en Campaña.

Copio a continuación, textualmente, la parte del Decreto Supremo respectiva que más interesa:

> "1º.—Nómbrase a don Rafael Sotomayor Comisario General del Gobierno, para que, cerca del Ejército Expedicionario y cerca de la Armada Nacional, ejerza durante la campaña que está por emprenderse las atribuciones de inspección y dirección superior que corresponden al Ejecutivo, conforme a las instrucciones reservadas que le serán impartidas.
>
> 2º.—Todas las autoridades del Ejército y de la Armada y todas las administrativas y judiciales de los territorios ocupados por las fuerzas de la nación, sin excepción alguna, reconocerán a don Rafael Sotomayor en el carácter que le confiere el inciso precedente, y darán, en consecuencia cumplimiento a cuantas órdenes y disposiciones impartiere, como si emanaran del Presidente de la República. ."

La escuadra de Chile estaba, como se ha visto, bajo el mando supremo del contralmirante D. Williams Revolledo. El marino, no obstante, mantuvo la dirección personal y suprema de las fuerzas navales y de sus operaciones, no solamente soslayando al asesor sino también al propio Gobierno. Empero no aconteció lo mismo con el ejército cuyo jefe, después de la separación del general Arteaga, fue siempre Sotomayor hasta que acaeció su muerte.

De esta manera Williams Revolledo hizo lo que le pareció más conveniente: rechazó el plan inicial del Gobierno y lo substituyó, muy discretamente, por el bloqueo de Iquique. Esta demora —que resultó falta de acierto pese a su experiencia profesional—, permitió al Perú tomar las medidas de emergencia que se imponían, salvándolo de una derrota inmediata y segura tal como estaba previsto.

Porque el 28 de marzo de 1879, fecha en que se reunió el Consejo de Estado para considerar el mensaje de guerra del Presidente D. Aníbal Pinto, el Ministerio tenía ya un plan perfectamente estudiado, el que, en caso de llevarse a la práctica de inmediato, habría definido en unos meses a lo sumo el casus belli que comenzaba a gestarse, y que, debido a la dilación que sufrió, demoró cuatro años en solucionarse. Dicho plan consistía en ordenar que la escuadra chilena procediera rápidamente hacia el Callao —en donde se sabía que los buques peruanos estaban reparándose aún—, para destruírlos y lograr el más completo dominio del mar sin oposición alguna para el desarrollo de las futuras operaciones.

Una vez cumplida esta misión —que iba a ser sorpresiva y constituir casi un golpe de mano, desde que sería efectuada apenas declarada la guerra, en forma prácticamente simultánea—, grandes cuerpos de ejército que alcanzaban, como ya he expresado, un total de 5,000 a 6,000 hombres se lanzarían sobre Iquique (puesto que la conquista de los territorios salitreros de Tarapacá y Antofagasta constituía el objetivo de la guerra), para posesionarse de ellos sin dejar abierta la posibilidad de que antes fuesen fortificados para defenderse con adecuación.

Pero se cometió un error y no se contó con la reacción del hombre que ejercía y mantenía el mando de la escuadra chilena: el contralmirante D. Williams Revolledo.

El error a que me refiero puede sintetizarse así: en una sesión secreta del Senado chileno, el Ministro D. Belisario Prat, hizo una exposición del referido plan para subyugar al Perú e imponerle condiciones de paz a la brevedad posible. Dijo también "que esa operación, que el Gobierno había creído acertada, **no debía sin embargo imponérsele** al contralmirante **sino aconsejársela y 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 y con meros transportes armados todos los puertos del Perú e imponer a esta nación, en un tiempo más o menos corto, las condiciones de paz".

Y aquí la reacción, en las palabras textuales de Prat: ". .pero que el almirante había rechazado de una manera perentoria aquella empresa, sin que al señor Sotomayor le fuera posible vencer su resistencia". (1)

(1).—Ibid., Jacinto López, Vol. I, New York, pág. 122.

Originalmente Williams Revolledo desconocía ese plan del Gobierno Sotomayor fue el comisionado para trasmitírselo con los resultados que anoté más arriba. Previamente había salido de Antofagasta el Comandante en Jefe de la Escuadra, con el **Blanco, Cochrane,** la **Esmeralda,** la **Chacabuco** y el transporte **Tolten** con tropas de infantería de marina, habiendo —sin que existiese aun declaratoria de guerra— tomado posición de Tocopilla sin autorización del Congreso: Chile se encontraba dueño del litoral boliviano hasta la frontera con el Perú, en el rio Loa, sin resistencia ni derramamiento de sangre desde que Bolivia ni estaba preparada ni poseía fuerzas navales para oponérsele. La faja costera así sojuzgada se extendía de Sur a Norte, desde el paralelo 24° hasta el de los 21° de latitud austral.

Y pese a que el Ministro de Chile en Lima, Godoy, había informado sobre el estado de la escuadra peruana "y que convenía atacarla por sorpresa" (1); a que su propio Gobierno habíale ordenado telegráficamente "proceder como en campaña", el jefe de la escuadra desaprobó el plan que le sometiera Sotomayor, resolviendo en cambio bloquear Iquique y abrir operaciones de bombardeo contra los puertos abiertos de la costa peruana. Su idea era la de obligar así a los buques peruanos a salir a la mar, y entonces, "decidir la supremacía naval en un combate de escuadras". Vicuña Mackenna cita estas palabras sobre Williams Revolledo que copio ad litteram: "De suerte que al delegar sus atribuciones en un jefe. ., y al no señalarle rumbo fijo, el Gobierno confiaba a los azares de una voluntad subalterna. . lo que era la más alta y trascendental incumbencia de su responsabilidad suprema". (2)

Para luego comentar el distinguido historiador chileno: En lugar de partir a la ejecución de ese plan, "la escuadra hizo rumbo. . hacia el puerto comercial de Iquique, y allí enclavóse como convoy de carretas pegadas en un pantano, durante ciento y veinte días corridos, desde el 5 de abril al 5 de agosto de 1879".

De esta manera fue como, contando el Perú con un lapso de cuatro meses para evitar su sacrificio inmediato, supo convertirlos en cuatro años y vender lo más caro posible su derrota al adversario, desde que el destino estaba trazado por imprevisiones anteriores que no son del caso traer a colación, por cegueras políticas e intereses encontrados, que había que rubricar con sangre, fuego e inmolaciones heroicas.

Así, el tiempo perdido por Chile merced a la errada decisión de Williams Revolledo, se multiplicó por doce; aquellos cuatro meses pasaron a convertirse en la historia en cuarenta y ocho, hasta que el intrépido **Huáscar** sucumbió en las encrespadas aguas del mar de Angamos, y, per-

(1).—Bulnes, Ibid., pág. 194.

(2).—"Campaña de Tarapacá", pág. 640.

dido nuestro último baluarte naval, el país del Sur pudo invadirnos impunemente para hacerse de la victoria que tanto esfuerzo y superación había exigido a nuestros gloriosos marinos..

¡Gólgota de esmeraldas tumultario
que empina, cresta a cresta, el espolón!
¿No sabes tú que el **Huáscar** legendario
tuvo por pabellón un relicario
que agrandó doce veces al cañón?

Luego vinieron los bombardeos del Pabellón de Pica, Huanillos y Pisagua, con la destrucción de muelles, aparatos de carguío y el incendio de las poblaciones. Mientras tanto Williams Revolledo esperaba y esperaba que la escuadra peruana, abandonando su apostadero del Callao, se hiciera a la mar para "decidir la supremacía naval" en el Pacífico Sur. Para conseguir su objeto, también atacó Mollendo y Mejillones.

Al final, urgido por el clamor popular que criticaba duramente la inactividad de la escuadra como tal, apremiado por su Gobierno y acechado por los comentarios acerbos que suscitaba la guerra bárbara —así la califica el venezolano, Jacinto López— que estaba efectuando, a la par que masacraba poblaciones inermes, decidió arrumbar hacia el Callao pero sin desistir por completo de su idea inicial: ordenó que la **Esmeralda** y la **Covadonga** siguiesen manteniendo el bloqueo de Iquique, mientras que él, con el resto de sus buques, procedía hacia el Callao.

Así dejó listo y montado el escenario para el primer triunfo naval peruano: el combate de Iquique, ignorando que durante el viaje iba a cruzarse —sin siquiera sospecharlo— con la escuadra peruana que, habilitada rápidamente y audazmente dirigida, se aprestaba a tomar la ofensiva yendo a luchar a las aguas de su propio enemigo.

LA DIRECCION DE LAS OPERACIONES NAVALES.—Este importante ejercicio —por parte del Perú— revistió un carácter casi individual y se distinguió por su resolución, acción ofensiva invariable así como por su clara comprensión de la situación y necesidades que era apropiado cubrir.

El valor militar de nuestros buques era más que cuestionable con respecto de los de Chile. El de las tripulaciones, también. Pero en lo referente a la preparación y valentía de los jefes navales resultaba francamente incuestionable, siendo estas cualidades insuperables en Grau. El mero hecho de que los buques escasos, mal pertrechados, reparados a la ligera y con tripulaciones improvisadas sostuvieran durante seis meses una guerra sin cuartel contra la moderna y bien abastecida escuadra enemiga, tiene una sola explicación: la calidad de los hombres que ejecutaban sus planes.

Del lado peruano la figura central fue Grau indiscutiblemente. Hay que reconocer también la del Director Supremo de la Guerra, general D. Mariano Ignacio Prado, quien, durante el tiempo de su desempeño como director de la guerra naval hasta su ausencia del país, demostró una clara visión militar del problema y adoptó rápidas y adecuadas decisiones. Dice Jacinto López que "Prado tuvo en Grau el hombre que el carácter de la guerra, como lo 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".

En cuanto a Chile, es difícil decir o afirmar con certeza quién dirigía la guerra. Todos y ninguno a la vez, sería la expresión más apropiada. Sus jefes navales eran competentes, sus tripulaciones bien adiestradas y sus buques muy superiores a los peruanos. En las mentalidades de sus marinos predominaba el practicismo cruento de la guerra. Quizá si tuvieron siempre en cuenta aquella conocida frase de Bolívar cuando dijo: "¡La guerra no se hace por el amor de Dios!".

Prueba fehaciente de estas actitudes se encuentran en los despiadados bombardeos de Williams Revolledo sobre las poblaciones sureñas abiertas del Perú; en la reacción de Condell en Punta Gruesa, al ametrallar a los náufragos de la **Independencia** mientras trataban de ganar la costa o en las extremas medidas de Patricio Linch durante la ocupación de la ciudad de Lima. Un contraste, que por su elocuente humanismo rebasó la crueldad que trae aparejada la lucha y se perpetuó alabado por la historia, fue el que ejecutara Grau en Iquique, al arriar todos los botes disponibles en el **Huáscar,** para salvar las vidas de sesenta y dos tripulantes de la **Esmeralda** que fuera echada a pique por el agudo espolón del monitor.

"El Gobierno de 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 entre tanto nada se hacía. En el Gobierno mismo no había conformidad de parecer. El Presidente disentía, por ejemplo, de la 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. . 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 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 del Ministro de Relaciones Exterio-

res, 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". (1)

El cambio de los principales comandos de la escuadra de Chile, fue una medida acertada e impuesta no solamente por la fuerza de las circunstancias sino también por el clamor popular. "Los nombres de los directores de la guerra —escribe el chileno J. Inostrosa— eran arrastrados por el fango; políticos y oradores improvisados encendían a las multitudes.. La voz del pueblo exigió el cambio del mando de las tropas y fue obedecido". (2)

EL COMBATE.—Varios fueron los factores que, eslabonándose entre sí, contribuyeron a que el 21 de mayo de 1879 tuviese lugar el primer combate naval en las aguas de Iquique, entrando al desarrollo de los acontecimientos cada uno por separado, pero en una conjunción lógica que hoy, a través del estudio de la historia, puede establecerse en forma inobjetada e inobjetable. Una mirada retrospectiva al pasado ayudará a aclarar el verdadero sentido de estas afirmaciones:

La errada orden del almirante Williams Revolledo, de que tanto la **Esmeralda** como la **Covadonga** permanecieran manteniendo el bloqueo del puerto, mientras que él, con todo el resto de su escuadra, se decidía por fin a ejecutar tardíamente su desafortunado plan de ataque al Callao. La información que sobre esta decisión obtuvo el general D. Mariano Ignacio Prado mientras navegaba hacia Arica, como jefe de la expedición que con los blindados y transportes peruanos, inauguraba las operaciones navales de mayor envergadura que recién iniciaba su país. El acuerdo tomado por el Consejo de Guerra convocado por dicho Presidente al arribar a Arica, luego de confirmar la noticia de que la **Esmeralda** y la **Covadonga** eran los únicos barcos chilenos presentes en Iquique, y, finalmente, el zarpe casi inmediato del **Huáscar** y la **Independencia** para darles encuentro, sabiendo ya que también el transporte **La Mar** integraba la división enemiga que iban a combatir. (3)

---

(1).—Bulnes, Ibid., pág. 368.

(2).—J. Inostrosa, "Hidalgos del Mar", pág. 31, Santiago, 1959.

(3).—La información sobre los buques enemigos que permanecían en Iquique, fue obtenida durante el viaje hacia Arica. Pudo proceder, ya del mercante inglés **Ilo** (capitán Cross) ya de un barco alemán de la Cía. Kosmos Roland Hapag. El propio general Prado (en su comunicación al Ministro de Marina, del 24 de mayo), confirma esta aseveración.— "Recopilación de Documentos.. etc.", de Pascual Ahnumada y Moreno, chileno, Vol. I, págs. 383 y 384.

La decisión de enviar inmediatamente a Iquique al **Huáscar** y a la **Independencia** fue tomada por el Director Supremo de la Guerra, general Prado, luego de una reunión con su improvisado Estado Mayor. Sus asesores navales fueron: Miguel Grau, Aurelio García y García y Juan Guillermo More.

En la noche del 20 de mayo de 1879, a 20:00 hrs., levó anclas la división comandada por el Capitán de Navío, D. Miguel Grau (quien retenía el mando del **Huáscar),** e integrada también por la **Independencia** cuyo jefe era D. Juan Guillermo More. A las 04:20 hrs. del día 21 de mayo arribaron a Pisagua, puerto en el que confirmaron la información que ya poseían, al serle mostrado a Grau un telegrama por el Prefecto del Departamento de Tarapacá, en el que, con fecha 19 de mayo, se le ratificaban las mencionadas noticias sobre los barcos chilenos presentes en la rada de Iquique.

Habiéndose mantenido sobre las máquinas, los buques peruanos reanudaron su viaje hacia el Sur y tuvieron a Iquique a la vista entre las 06:30 y 07:00 hrs. del 21 de mayo.

Al ser reconocidos, el transporte chileno **La Mar** izó la bandera de los Estados Unidos de Norteamérica y abandonó el puerto arrumbando al Sur. Dicha estratagema —que resultaba grotesca para Grau, marino de experiencia, que sobradamente conocía la nacionalidad del buque por los informes que tenía—, no le movió a perseguirlo ni a efectuar una captura barata. Su principal objetivo eran los barcos de guerra chilenos, por lo que a ellos se contrajo en cumplimiento de la misión que se le había encomendado. Fuera de estas consideraciones, se hubiese perdido un tiempo precioso, desde que la distancia que separaba a su división del **La Mar** era aproximadamente 5 millas, esto es decir, 10,000 yardas inglesas.

A las 08:00 hrs., tanto la **Esmeralda** como la **Covadonga,** seguras ya de la identidad de los barcos que se acercaban a Iquique, se aprestaban para el inminente combate que habría de realizarse en dichas aguas.

Iban a batirse los dos buques más poderosos del Perú contra los dos más débiles de Chile, esa era la verdad. Sin embargo, el entrenamiento de ambas divisiones difería considerablemente. La chilena llevaba una amplia ventaja en este sentido. En cambio, las dotaciones peruanas resultaban casi improvisadas; ello también era cierto.

Al Capitán de Fragata, D. Arturo Prat, no le quedaba otro curso de acción que el que decidió tomar. En las condiciones que le imponía la presencia del enemigo, su actitud tenía que ser la de batirse con sus buques proyectados sobre el puerto de Iquique. De este modo, interponiéndose entre la población y los cañones de sus contrarios, cohibía el libre fuego de éstos por temor a causar daños a sus connacionales. (1)

(1).—Carta de Vicente Zergers R., sobreviviente de la **Esmeralda,** a su padre, D. José Zergers, Iquique, 28 mayo, 1879.

Así lo ordenó al Capitán de Corbeta, D. Carlos Condell, comandante de la **Covadonga.** Este pasaje —confirmado documentalmente mediante el despacho de Luis Uribe, segundo comandante de la **Esmeralda,** al Comandante General de Marina, 29 mayo, 1879—, es narrado por el chileno Inostrosa en los siguientes términos:

> "La Covadonga llegaba en ese instante y emparejaba su proa a la popa de la capitana.
>
> —"¡Comandante Prat, tenemos al **Huáscar** y la **Independencia** encima!" —gritaba Condell por medio de la bocina.
>
> El jefe de la **Esmeralda** avanzó hasta la borda y le ordenó, también con una bocina:
>
> —"Seguir mis aguas. Guardar sus fondos. Cada cual a su puesto y cumplir con su deber". (1)
>
> Vibrante, a pesar de la distancia, llegó la escueta respuesta de Condell:
>
> —"¡All right!"

Al iniciar su navegación la **Esmeralda** para tomar su nuevo emplazamiento, sus calderas sufrieron un desperfecto. Dicha avería disminuyó su andar.

El combate se inició a las 08:20 hrs. del día 21 de mayo, al comenzar el **Huáscar** a abrir sus fuegos contra los dos buques enemigos. Estos últimos se habían situado a cable y medio de la costa aproximadamente (muy cercanos, a unos 300 mts.), manteniendo sus proas hacia el Norte, estando la **Covadonga** a popa de la **Esmeralda** "de manera —expresó Grau— que estaban interpuestos entre nosotros y la población". Treinta minutos más tarde inició sus disparos la **Independencia.**

La primera media hora fue pues una lucha entre el monitor peruano solamente y los dos buques chilenos. Debido a que el buque se encontraba en la boca del puerto y a la acción de la mar, sus disparos fueron completamente ineficaces. Si a esto se añade la falta de preparación de los artilleros del **Huáscar,** se comprenderá lo informado posteriormente por Uribe cuando escribió: "Los tiros pasaban en su mayor parte por alto y varios tiros fueron a herir a la población". "Nuestra posición —continúa expresando el ya citado marino— era, pues, ventajosa". (2)

Varias granadas chilenas estallaron en la torre y casco del **Huáscar.** "La puntería de los buques enemigos tenía, por lo general, buena dirección y elevación", informó Grau.

---

(1).—"Hidalgos del Mar", Jorge Inostrosa, chileno, Ed. Zig Zag, 1959, pág. 58.
(2).—Despacho de Uribe al Comandante General de Marina, 29 de mayo de 1879.

Ante la crítica histórica obligada, surge una verdad diáfana: la preparación y entrenamiento de los artilleros chilenos —al coordinar alcances y deflexiones para impactar— era manifiesta. La insuficiencia del personal peruano resultaba, obviamente, ineficaz. Este contraste, debido tanto a que los buques nacionales acababan de terminar sus más urgentes reparaciones como a falta de previsión de los que debieron, a tiempo, atender los pedidos de sus comandos que, en múltiples ocasiones, solicitaron entrenamientos previos y adecuada provisión de municiones para efectuarlos, da una clara idea de las circunstancias que precedieron a la Guerra del Pacífico, en 1879. (1)

Luego de una hora de combate, la **Covadonga** comenzó a navegar hacia el Sur. Esta actitud la tomó Condell sin que mediara orden alguna de su superior jerárquico, Prat, por propia determinación y, a tenor del juicio imparcial de quien debe historiar con veracidad, por su cuenta y riesgo. Como prueba heurística documental, fragmentos de su parte al Comandante General de Marina, del 27 de mayo de 1879:

> "...comprendiendo que por más esfuerzos que hiciéramos dentro del puerto nos era difícil, si no imposible, vencer o escapar de un enemigo diez veces más poderoso que nosotros, **resolví poner proa al Sur,** acercándose lo más posible a tierra. Mientras tanto la **Esmeralda** quedaba batiéndose dentro del puerto". (2)

De inmediato, la **Independencia** inició la persecución de aquella goleta, comenzando a barajar la costa hacia el Sur en su seguimiento. Asegura Inostrosa que a bordo de la **Covadonga,** por razones imprevisibles, se hallaba el práctico inglés Stanley (casado con chilena y expulsado de Iquique), quien cooperó posteriormente con Condell —debido a su indudable conocimiento de aquellos parajes—, para orientar la persecución del buque peruano hacia zonas de bajíos no registrados en las cartas de navegación. Se consigna esta información, que al ser chilena debe ser verídica, porque, de no serlo, equivaldría a restarle méritos a uno de sus propios marinos, otorgándoselos a un civil, de nacionalidad europea y pasajero circunstancial en la **Covadonga,** razones éstas que conociendo la tendencia chauvinista de Inostrosa (autor también de "Adiós al Séptimo de Línea"), hacen inadmisible cualquier fantasía de su parte reñida con la verdad.

Transcurridas dos horas de combate, la ineficacia de los artilleros del **Huáscar** —que combatía sólo contra la **Esmeralda,** desde que la **Covadonga** navegaba alejándose hacia el Sur— resultaba desesperante puesto

---

(1).—Manuel I. Vegas, peruano, en su respuesta a Paz Soldán, a raíz de una velada crítica a la Marina: "No se había gastado un solo real...", para tal propósito.

(2).—Ibidem, pág. 60.

que no habían logrado efectuar un solo impacto todavía. Recién a las 10:00 hrs., una de sus granadas penetró por babor del barco enemigo, deshaciéndose sobre la otra banda y causando un pequeño incendio que se sofocó rápidamente. (1)

Aproximadamente a esa hora, la **Esmeralda** se había visto en la necesidad de variar su posición y alejarse un tanto más de la costa —fuera del alcance de cañones y rifles—, desde que, hacía poco, el fuego hecho desde tierra habíale muerto a tres hombres y herido a otros tantos. (2).

El combate prosiguió durante casi una hora más, y, a pesar de la corta distancia que mediaba entre los buques, el **Huáscar** no logró impactar sobre su contrario no obstante estar a unos 600 metros de la corbeta. La crítica histórica, desapasionada e imparcial, nos hace ver con claridad meridiana la causa: carencia de elemental entrenamiento artillero que pesaba sobre la dotación de nuestro monitor. El comando había insistido, muchísimas veces, en la programación y realización de ejercicios previos. La obnubilación de quienes dirigían el gobierno y la disculpa de una economía mal entendida, arrojaban en dicho instante crucial sus resultados fatídicos: ¡el buque más fuerte del Perú contra uno de los más débiles de Chile, incapacitado para imponerse con la fuerza de sus cañones!

Si Grau no tomó antes la decisión de espolonear a su adversario fue debido a un falso informe: el Capitán de Puerto, D. Salomé Porras y un subalterno suyo, Loayza, habiendo apreciado días antes la explosión de una mina rudimentaria que, a manera de ensayo, había preparado Prat con los elementos que tenía a la mano, hízoles creer que la **Esmeralda** estaba protegida por una línea de torpedos. Obligación suya fue comunicar este hecho a Grau, con los naturales comentarios y suposiciones que la prudencia aconsejaba efectuar.

Mas al verificar éste —luego del cambio de posición que hizo la **Esmeralda** apremiada por los fuegos de tierra—, que la supuesta línea de torpedos tal vez no existiera, decidió embestirla desde el Sur, maniobra que ejecutó de inmediato. Al ver que su enemigo comenzaba a desplazarse hacia el Norte, efectuó el ataque francamente y con la máxima velocidad de que fue capaz.

---

(1).—Parte de Uribe al Comandante General de Marina. Fecha: 29 de mayo de 1879.

(2).—En la carta de Vicente Zergers R., a su padre, D. José Zergers, Iquique, 28 de mayo, 1879, se lee: "Nos habíamos acercado mucho a tierra y **nos creíamos seguros de los espolonazos** cuando una lluvia de balas de cañón y rifle nos hizo comprender que nos batíamos con dos enemigos, los blindados y el ejército.. La primera sangre que corrió fue causada por esos disparos..".

La corbeta así amenazada, ante la inminencia del choque logró, mediante un certero movimiento de timón, evadir el golpe directo hacia su costado y recibirlo más a popa, por su aleta de babor y más o menos a la altura del palo de mesana. El espolón resbaló y el impacto no tuvo grandes consecuencias en sí. Sin embargo, los cañones, ametralladoras y fusilería del **Huáscar,** disparando a "toca penoles" (1), causaron enormes estragos en la dotación de la **Esmeralda** y llenaron la cubierta como el entrepuente de heridos y cadáveres.

D. Luis Uribe testimonió que en el momento del choque, el Capitán de Fragata D. Arturo Prat se encontraba en la toldilla (a popa del buque). Que al producirse el encontronazo saltó hacia el castillo (parte de la proa) del **Huáscar,** gritando que le siguieran. Que sólo uno de sus tripulantes lo hizo, 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 fue escuchada en el estruendo producido por toda la batería al hacer fuego sobre el **Huáscar".**

En la carta que escribió D. Francisco Segundo Sánchez —quien tomó el puesto de Uribe, al reemplazar este último a Prat— cuenta a su hermano Carlos, el 16 de junio de 1879 y desde Iquique, "que la voz de Prat no fue oída sino por los que estábamos muy cercanos". Cabrera Gacitúa (electricista, testigo ocular de la acción naval por haber llegado hacía poco a la **Esmeralda** con la intención de fabricar minas, provisto de una batería eléctrica y llevando el encargo de una misión sobre el cable submarino) dice que el **Huáscar** "dejó por algunos instantes su proa como embutida en el costado de la **Esmeralda"** y que el capitán Prat, observando "que los buques continuaban juntos, tomó la resolución de abordar al enemigo". Dio una mirada –continúa expresando Cabrera– "hacia atrás como para ordenar al corneta que tocara al abordaje, y no viéndolo, se afirmó en la baranda y con toda la fuerza de sus pulmones gritó. ., ¡Al abordaje, muchachos! El estruendo de los cañones impide que oiga la tripulación. . Prat comprendió esto y redoblando sus esfuerzos gritó por dos veces más: ¡Al abordaje muchachos! Todo es inútil porque nadie lo oye. Los buque continuaban juntos. Entonces tiene la idea de dar el ejemplo: tal vez podían verlo mejor que oirlo. Se le ve, pues. ., pasar entre los cabos y jarcia y poner el pie. . sobre la proa del **Huáscar".**

Prat expió pronto con la vida su ciega osadía. El segundo comandante de la corbeta, Luis Uribe, lo vio caer herido de muerte al pie de la torre del **Huáscar** y asumió el mando del buque. Con la espada en la mano,

(1).—"Toca penoles", expresión marinera que equivale a decir: buque contra buque, cuando los penoles de ambos (extremos de sus vergas) se juntan o besan debido a la estrechísima distancia que separa a los barcos.

ya en la cubierta del **Huáscar,** se le ve todavía —dice Cabrera— "mirar a su derecha, tal vez para alentar a los qué suponía que le siguiesen" y caer en seguida herido por una bala en la frente (1). Aldea cayó también herido, muriendo a los tres días en el hospital de Iquique, con un brazo y una pierna amputados.

Grau acometió por segunda vez con su monitor a la **Esmeralda,** tomándola por la amura de estribor y dejándola mal parada (2), pero sin lograr su hundimiento definitivo. En esta ocasión también ambos barcos se hicieron entre sí nutridísimo fuego, empleando la corbeta —además sus cañones, fusilería y ametralladoras dispuestas en las cofas— muchas bombas de mano que causaron menos estragos de los que cabría suponer, merced al blindaje que protegía al monitor.

Durante esta segunda arremetida, el teniente D. Ignacio Serrano a quien seguía un grupo de doce tripulantes, intentó junto con su personal abordar al Huáscar, cosa que lograron hacer. Sin embargo, no tardaron mucho tampoco en ser víctimas de su intrepidez.

Al respecto se expresa así el ya citado historiador venezolano, D. Jacinto López, en su "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre" (pág. 187) refiriéndose al valiente marino chileno: (3)

> "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 suponerlos, no así en Serrano, que exclamaba, después de la muerte de Prat y en la espectación del tercer espolonazo del **Huáscar:** "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. ., pero las palabras de

---

(1).—Todos los testimonios están contestes en que Prat murió instantáneamente de un balazo en la frente al llegar a la torre del **Huáscar.** El corresponsal de "La Patria" en Lima, vio el cadáver a bordo del **Huáscar** y dice que la bala "le vació el cráneo". El ya citado Cabrera refiere que próximos los prisioneros de la **Esmeralda** a ser transladados a tierra en la tarde de ese día, el guardiamarina 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 **Huáscar".** Bulnes —sin revelar su fuente de información—, escribe que "herido y casi exánime (por un tirador invisible), recibió un segundo tiro en la frente, a boca de jarro, que le causó la muerte. .".— Jacinto López, Ibidem, pág. 186.

(2).—Tanto en las cartas del guardiamarina Zergers como en las escritas por Uribe, se da testimonio de que, a raíz de este espolonazo, la santabárbara se inundó y se apagaron los fuegos de las calderas.

(3).—Ibidem, vol I, New York.

Serrano explican la acción de los dos. Estos hombres simplemente escaparon a la derrota por las puertas de la eternidad, mientras buscaban en un último y delironte esfuerzo dominar la derrota y la muerte".

A la tercera embestida del monitor peruano, la **Esmeralda** impactada en su mismo centro y a una velocidad de 10 nudos, se hundió sin remedio cubierta de banderas y combatiendo hasta el último. Eran las 12:10 p. m. y sus máquinas no funcionaban ya. Más de cien hombres de su dotación habían sucumbido en la lucha. Los botes del **Huáscar,** mandados arriar por el nobilísimo Grau expresamente, rescataron de las aguas a 62 náufragos chilenos, en bellísimo e inolvidable gesto de humanidad que será imperecedero en la historia.

A bordo del **Huáscar** hubo 7 heridos y 1 muerto: el teniente Jorge Velarde. Dicho valiente oficial fue herido tres veces —durante la segunda acometida del monitor— y mientras luchaba contra Serrano y sus seguidores que acababan de abordar al **Huáscar.** Velarde —escribió Grau— demostró "noble comportamiento y arrojo. . , conservó su puesto en la cubierta, al pie del pabellón, hasta ser víctima de su valor y serenidad". Conducido al hospital de sangre ya casi moribundo, lo único que pedía era que le dejaran volver a su puesto de combate. Tenía 22 años y había ingresado a la Escuela Naval a los 15, siendo hijo de una de las principales familias de Lima y habiendo navegado por todos los mares en la fragata francesa **Magicienne.** (1)

Para darnos cuenta cabal del heroico sacrificio de la **Esmeralda,** echemos un vistazo a algunos párrafos entresacados de documentos de la época. En la carta escrita por D. Luis Uribe a su tío D. Juan Manuel Uribe, fechada en Iquique el 15 de junio de 1879, se lee: "Ya erá tiempo, la cubierta se hallaba sembrada de cadáveres destrozados; era aquello un espectáculo horrible de cráneos, brazos, piernas, etc., sembrados por todas partes. Una granada se llevó como 13 individuos, entre ellos a los 4 injenieros". Al siguiente día, D. Francisco Segundo Sánchez escribía a su hermano, D. Carlos Sánchez, en los siguientes términos: "El cabo Cortéz tomó la corneta y tocó a degüello, en los momentos en que se abría el buque y desaparecía de la superficie".

Los prisioneros chilenos que rescataron de las aguas los botes del **Huáscar,** fueron tratados con la mayor cortesía a bordo del monitor. En

---

(1).—Gracias a sus méritos como estudiante en la Escuela Naval, obtuvo una medalla de oro en 1873 y fue enviado a Europa para su perfeccionamiento profesional. Anduvo embarcado en el H.M.S. **Oracle** y luego, en la Marina de Guerra de Francia, a bordo de la **Magicienne.**

la ya citada carta de Sánchez, éste le cuenta a su hermano Carlos el 16 de junio de 1879: "Una vez en el **Huáscar** nos pusieron en la cámara del comandante. Nos dieron un poco de licor y un pantalón de marinero. Al salir a bordo nos dieron un par de zapatos. Sombrero no nos dieron por no haber a bordo. . Hace 3 días se nos entregó un terno de ropa que nos mandaron hacer".

Como Aldea, Serrano no murió en la cubierta del **Huáscar** donde fue herido. Falleció en el hospital de sangre del monitor. Serrano no quería morir. Relata el corresponsal de la "Opinión Nacional" de Lima, D. Julio O. Reyes —quien se encontraba a bordo del **Huáscar—,** que pedía al doctor Santiago Távara, cirujano del monitor, "¡sálveme usted por Dios, que tengo hijos!". Desgraciadamente, todos los esfuerzos que se hicieron para rescatarle a la vida resultaron estériles: a sus diversas y graves heridas se añadían un bajo vientre casi destrozado, incluyendo los genitales. .

Así falleció este valiente oficial chileno, víctima, como su comandante Prat, de su temerario y manifiesto arrojo en defensa del honor de su bandera.

Del lado peruano, Velarde resultó el héroe magno de esta acción. Murió en su puesto de combate, cumpliendo con su deber hasta el último, serenamente dueño de sí mismo, firme en su quietud dentro del caos que se cernía a su alrededor, ofrendando su juventud a la patria, estoica y valerosamente.

Y sobre tanta sangre, muerte y desolación, surge la figura magnánima y nobilísima del entonces Capitán de Navío D. Miguel Grau, opacando con su refulgencia los destellos gloriosos de propios y contrarios, al salvar de la muerte a 62 hombres que no esperaban piedad de su enemigo. En Iquique confirmó aquel inolvidable título que aun conserva en la historia: "El Caballero de los Mares".

Mientras tanto, más al Sur y frente a Punta Gruesa, los náufragos de la **Independencia** varada sobre un bajo rocalloso, eran muertos a mansalva y ametrallados los heridos por la **Covadonga,** que volviendo sobre sus aguas ejecutaba la tarea nefasta de aniquilarles tiñendo de sangre el mar.

CORRESPONDENCIA DE GRAU
(1879)

Deseoso de suministrar a mis lectores material de interés histórico, publico en este volumen la copia fotostática de una carta que el Almirante Grau dirigiera a su cuñada, doña Manuela Cavero de Viel, escrita a bordo del monitor **Huáscar,** con fecha 29 de Mayo de 1879.

Dicho documento, cuyo texto tipográfico no es en realidad nuevo para nosotros desde que fuera editado en Lima, 1946, por uno de los más distinguidos biógrafos de Grau, don Geraldo Arosemena Garland, sale hoy a la luz completo; con la pequeña postdata que fuera omitida en el libro intitulado "EL CONTRALMIRANTE MIGUEL GRAU" del autor ya citado, obra que considero de magnífica factura historiográfica.

La mencionada carta se encuentra actualmente en los archivos familiares de don Oscar Viel Balmaceda, en Chile. Habiendo llegado a mis manos a través de una publicación efectuada allá como primicia histórica, no he vacilado en transcribirla, así como también lo hago con el comentario que va a su margen y que copio literalmente a continuación:

> "Un rasgo ignorado de la noble personalidad del Almirante "don Miguel Grau aparece en este instante, a la luz de la his- "toria, en el documento íntimo del ilustre marino que en fac- "símil entregamos hoy al conocimiento público. Como a "O'Higgins, en los tiempos de la guerra de la Restauración "del Perú, le dolía como una desgracia familiar que su patria "y la nuestra estuvieran en armas la una contra la otra. La "carta que aquí reproducimos fue dirigida por él a su cuñada, "la señora Manuela Cavero de Viel, cuyo esposo era Coman- "dante de la fragata chilena **Chacabuco,** nave que integraba "la escuadra chilena, a que Grau se refiere en la postdata en "su carta. El almirante peruano era casado con doña Dolores "Cavero.
>
> "En esta carta queda a la vista, con la espontaneidad de "un desahogo familiar, la grandeza de alma del glorioso ma- "rino peruano, y sus expresiones de admiración por su adver- "sario, el capitán Prat y sus subordinados de la **Esmeralda;** "exponen su alta calidad espiritual con mayor calor y relieve "aún que en su famosa epístola a la viuda del héroe de Iqui- "que, doña Carmela Carvajal de Prat, acompañándole la es- "pada y los papeles encontrados entre las ropas de su esposo "después del combate.
>
> "En otra carta que, como la aquí reproducida, se halla "en el archivo familiar de don Oscar Viel Balmaceda, el almi-

"rante Grau expresa una vez más el dolor que le causa el es-
"tado de guerra existente entre el Perú y Chile. Lo califica
"de lucha fratricida y de guerra civil. Esta misiva que hemos
"tenido a la vista, está fechada el 26 de Septiembre de 1879:
"doce días antes de que el cerebro que concibiera tan nobles
"conceptos fuera volado por una granada del **Cochrane** frente
"Punta de Angamos".

Cuando, después de tantos años transcurridos desde 1879, leemos elogios como el que antecede, el corazón se emociona y acelera. Cuando la frase halagüeña viene de otro país, aquel latido se hace orgullo patriótico y la frente se levanta de su duelo pensando en la vinculación sagrada que establece una bandera. Cuando la apología del héroe surge imprevista, lanzada a los cuatro vientos por la nación que en la guerra fuera contraria nuestra, el elogio cobra caracteres innegables y nos hace pensar en comparaciones insospechadas; su gloria se asemeja a la letra grabada a cuchilla en la corteza de un árbol: ¡crece y se agiganta con los años y jamás se borra!

Ese fue el inmenso mérito de Grau: con sencillez, caballerosidad, audacia, valor y patriotismo, logró a la par que obtenía la admiración del mundo, la de propios y enemigos. Paradigma del cumplimiento del deber fue aquel marino; hasta el sacrificio llegó con su buque, luchando sin rencores ni sentimientos bastardos y pidiéndole al cielo que no lo pusiera frente a los hombres que él estimaba, porque, en ese caso... ¡hubiera tenido que herirlos y destrozar sus barcos de ser preciso, aunque al hacerlo sangrase su corazón y su alma se sumiera en el más triste de los abismos!

Al incluir el facsímil de la carta que Grau remitiera a su cuñada, así como el breve pero significativo comentario que al respecto se publicara en Chile, el autor está seguro de añadir a su glorioso recuerdo una siempreviva más, que tan sólo por provenir de un vergel que no es el nuestro, tiene el mérito de la flor de otra tierra que deshoja sus pétalos sobre una tumba gloriosa que inspira respeto, admiración y reverencia.

Su significado es aun más hondo; el suelo en que se enraizó aquel tallo fue –hace mucho tiempo– rival del nuestro. Enorgullece el elogio sincero; complace hasta la saciedad el reconocimiento abierto del contrario hacia el hombre, que aun en el vértigo de la lucha, supo combatir como bravo y reconocer la "temeraria audacia" y el valor del capitán Prat muerto gloriosamente en Iquique, durante el combate en el que el **Huáscar** echó a pique al buque chileno **Esmeralda.**

Vaya pues este recuerdo hasta tí, lector, como lo que realmente ha tratado de ser: el nexo recordatorio de dos opiniones acordes sobre un gran hombre y sobre una tumba gloriosa.

La de Miguel Grau, Gran Almirante de la Armada del Perú.

1



Mantua Hacienda
En la mar Mayo 29 de 1872

Querida hermana
Dentro de una
hora estaré de
regreso á Guigen
donde distinga
el Vapor que vá
para el Sur, y
he querido apro-
vechar para
dirijirte estas
cuatro líneas,
con el Principi-
pal objeto de
saludarte y man-
darte nuestros

2

mas cativas, para
las mas desgra-
ciadas Dalmi-
nitas.

Desde que sali
del Callao, que
fue el 15 del pre-
sente no he
recibido ni tenido
noticias tuyas,
ni de Dalmas;
es probable que
en el Vapor que
acabo de embar-
car a Yquique
y del Norte, tenga
alguna carta de Vs;
lo que desearia-
mente.

3

La estada enfor-
mada del encu-
entro de nuestras
tropas con la
mia a "Tarapacá"
y "Tacaranga"; en
las cuales hemos
defendido con
una bizarria es-
traordinaria; é
mi encontrá ha-
biendo con la
"Tarapacá" é la
que me ha obliga-
do á echar á
pique, porque nada
habia logrado
hacerle contra

4

de camaradas
que la habían dis
parado en cerca
de tres horas de
combate. El Ha
ascar ha sufrido
también algu
nas averías, y
perdió á uno de
sus mejores ofi
ciales.

El valiente
Comodoro de la
"Esmeralda" murió como un
bravo en la cubier
ta de este buque,
en momentos
que emprendía

5

un abordaje
terminación. Ya
había sido un esfuer
zo superior por
el alabado, pues
de suyo era nadando
te, fue ya tarde.
Su muerte me
mengó la ja
guara victoria
que había obte
nido y pasé un
día triste y afli
gido. Llamaron
el Peats, en espa
da con los tiros,
y algunas otras
pequeñeces que te

6 'rentar un porte-
manente para
que de los hijos
en tuyar á su pa-
dre viuda; que
las atienda co-
mo un triste
recuerdo de su
infortunado es-
poso

Mi excursion
al Sur supongo
que ya tambien la
conocen, por las
telegramas de
Antofagasta. Ig-
noro como habrán
juzgado en ese pa-
ís mi conducta,
pero, lo que te pue-

7 do asegurar es,
que Bolivia esta-
do en mi dere-
cho de guerra
en puesto des-
de que ellos pri-
mero principiaron, hace
un dozen años
mayor de todas
en circunstancia que
yo dejaba el cita-
do puesto, pensa-
jeando un trans-
porte.

Cuando el cable
como ellos han
hecho en otras
tres puestas, pe-
ro no he recibido
ninguna contesta-
cion de tu carta

8

ah cielo le pido
que me separé
siempre de la
"Chacabuco, porque
para mi sería
la mas grande
desgracia tener
que combatir con
Vd á quien tan
to quiero. Cuan-
do le escribas -
Saludalo con
cariño afecto.
Recibe cari-
ños á mis abue-
litos, y tu
recibe un abra-
zo. que desde
aquí te manda
con todo su
corazon tu

9

hermano y com-
padre que tanto
te quiere
M. Salas

Acabo de enterar,
y por las noticias
traidas por el Ma-
yor, se sabe que
la Escuadra Ale-
mana había sido
do en el Canal
Prado estáen
este punto desde
el Domingo.
La desgracia de
Mar ha sido
inmensa, algu-
nos atacan con
el espolon á la
"Leopoldina" de que
cuenta una boca

TEXTO TIPOGRAFICO DE LA CARTA DE GRAU

"Monitor Huáscar".

"En la mar, mayo 23 de 1879.

"Queridísima hermana:

"Dentro de una hora estaré de regreso a Iquique, donde distingo el vapor que va para el sur; y he querido aprovecharlo para dirigirte estas cuatro líneas, con el principal objeto de saludarte y mandarte muchísimos cariños para mis siempre recordadas sobrinitas.

"Desde que salí del Callao, que fué el 16 del presente, no he vuelto a tener noticias tuyas ni de Dolores; es probable que en el vapor que acabo de ver llegar a Iquique del Norte tenga alguna carta de V.V., lo que deseo vivamente.

"Ya estarás informada del encuentro de nuestros buques con la vieja "Esmeralda" y "Covadonga", ambos buques se han defendido con una bizarría extraordinaria; a mí me tocó batirme con la "Esmeralda", a la que me ví obligado a echar a pique, porque nada había logrado hacerle con 40 cañonazos que le había disparado en cerca de tres horas de combate. El "Huáscar" ha sufrido también algunas averías, y perdí a uno de mis mejores oficiales. (1)

"El valiente comandante de la "Esmeralda" murió como un héroe en la cubierta de este buque, en momentos que emprendió un abordaje temerario. Yo hice un esfuerzo supremo por salvarlo, pero desgraciadamente fué ya tarde. Su muerte me amargó la pequeña victoria que había obtenido y pasé un día muy afligido. Conservo de Prat su espada con los tiros, y algunas otras frioleras, que te remitiré oportunamente para que se las hagas entregar a su pobre viuda, que las estimará como un triste recuerdo de su infortunado esposo.

"Mi excursión al sur supongo que ya también la conocerás por telegramas de Antofagasta. Ignoro cómo habrán juzgado en ese país mi conducta, por lo que te puedo asegurar es que habría estado en mi derecho de quemar ese puerto desde que ellos principiaron haciéndome cañonazos de tierra, en circunstancias que yo dejaba el citado puerto persiguiendo un transporte.

---

(1).—Se refiere al teniente Velarde.

"Corté el cable, como ellos han hecho en nuestros puertos, pero no he ejercido ninguna hostilidad temeraria.

"Al cielo le pido que me separe siempre, de la "Chacabuco", porque para mí sería la más grande desgracia tener que combatir con Viel, a quien tanto quiero. Cuando le escribas salúdalo con todo afecto.

"Nuevas caricias a mis ahijaditas, y tú recibe un abrazo que desde aquí te envía con todo su corazón tu hermano y compadre que tanto te quiere".

M. GRAU.

"Acabo de fondear, y por noticias traídas por el vapor se sabe que la escuadra chilena había estado en el Callao.

"Prado está en este puerto desde el domingo. La desgracia de More ha sido inmensa, al querer atacar con el espolón a la "Covadonga" se fué contra una roca".

LA EMBOSCADA NAVAL DE ANGAMOS

(Versión histórica chilena)

(1879)

> "La historia es como cosa sagrada porque ha de ser verdadera, y donde está la verdad, está Dios en cuanto a la verdad. .".— **D. Miguel Cervantes Saavedra.**

Este episodio del presente libro tiene como base sustentatoria una bibliografía variada, pero, de manera especialísima, afinca su crédito histórico en un trabajo sumamente meritorio efectuado por un distinguido marino de la Armada Chilena: el señor Teniente 1º (R), D. Homero Hurtado Larraín.

Historiador mesurado, imparcial y objetivo, el supradicho oficial de marina es sumamente conocido en su patria por su dedicación a los estudios de esta índole. A través de sus múltiples y bien documentados escritos —algunos de los cuales he tenido el privilegio de leer—, intuyo al profesional digno, veraz y parco, enemigo de fantasear sobre los acontecimientos que merecen perdurar en la memoria de los hombres, siempre ceñido al dato heurístico minucioso en que sustenta tanto la historiología como la historiografía de sus innúmeros relatos antañeros.

Hace poco llegó a mis manos otro de sus trabajos en el que, bajo los títulos generales de "Páginas Históricas de la Armada de Chile" y "Combates Navales Memorables", analiza —muy documentadamente, por cierto— la acción naval de Angamos. Como el meollo y los detalles de su narración proceden del país del Sur, me ha parecido sumamente interesante incluirlos en este libro como lo que realmente son: la versión histórica chilena de aquella memorable jornada, escrita con valor y sangre en la memoria de dos pueblos que otrora combatieron por sus patrias y sus banderas.

Mas como el título que he puesto como gorro a este episodio, podría suscitar resquemores si su semántica no es bien comprendida, previas las explicaciones del caso, pretendo entrar en materia copiando —casi literalmente y contra mis usuales costumbres— lo que yo clasificaría como una especie de "Diario de Bitácora", escrito en Chile y referido al combate naval de Angamos.

Estoy seguro de que el autor antes indicado —el Teniente 1º A.R.CH. (R), D. Homero Hurtado Larraín— no ha de tomar a mal este pseudo-plagio, desde que la verdad histórica nos interesa a ambos por igual. Algunas acotaciones efectuaré a través del desarrollo temático principal, tan sólo con la ya expresada intención y para que en mi país de origen —el Perú—, se conozca más de cerca toda la trama que precedió a lo que he venido en llamar "La Emboscada Naval de Angamos".

En el "Diccionario Militar, Aeronáutico, Naval y Terrestre" de G. Cabanellas Torres, edición correspondiente al año 1962, Buenos Aires, la palabra **Emboscada** se define de la manera siguiente:

> "Ocultación para atacar por sorpresa.
> En la guerra cuenta como hazaña y es
> lícita según sus leyes y moral".

¿No fue, lector, por ventura otra cosa lo acaecido en Angamos el 8 de octubre de 1879? La Primera División Naval Peruana —constituída por el **Huáscar** y la **Unión,** bajo el mando del Contralmirante Grau—, fue sorprendida en una emboscada cuidadosamente preparada de antemano, lícita en una guerra y hazaña realizada por el contrario. Como tal debe ser reconocida por la historia con hidalguía y serenidad, pese a que para los peruanos constituyó un acto heroico y un sacrificio glorioso, en el que, con la tinta conformada por la sangre de sus marinos, fue dolorosamente escrita —y esto nadie lo duda— una de las páginas más brillantes de la Historia Naval de todos los tiempos.

Veamos ahora, con detenimiento e imparcialidad, la versión chilena escrita por Hurtado Larraín:

COMBATE NAVAL DE ANGAMOS

8 de octubre de 1879

1.—El Gobierno de Chile había decidido hostilizar por todos los medios posibles a la escuadra peruana, aprovechando la indisputable superioridad que teníamos sobre ella. Las continuas incursiones del **Huáscar** por las costas del litoral y los infructuosos esfuerzos de nuestros blindados para darle alcance, mantenían vivamente preocupada la opinión pública del país.

Los directores de la guerra resolvieron que mientras el **Huáscar** navegara libre en el mar, no era prudente ni aconsejable que el ejército chileno emprendiera operación alguna sobre territorio enemigo. Había que eliminar al monitor peruano a cualquier precio y dominar las vías marítimas a fin de proseguir las operaciones militares.

Estas circunstancias no dejaban otra alternativa a los jefes de nuestra escuadra, que buscar al buque peruano y atacarlo, aunque para ello fuese menester afrontar los fuegos de las baterías de Arica o del Callao. Con tal propósito la escuadra del Comodoro Riveros, compuesta por el **Blanco** que llevaba su insignia; el **Cochrane,** al mando del capitán Latorre; la **O'Higgins** que contaba ahora con calderos nuevos comandada por el capitán Montt; la **Covadonga** a cargo del capitán Orella; y el transporte **Loa** comandado por Javier Molinas, zarpó de Antofagasta en la noche del 1º de octubre de 1879 con destino a Arica y en la madrugada del 5 se presentó en las afueras del puerto, esperando encontrar al **Huáscar** que desde algunos días ocupaba un fondeadero en ese paraje.

El monitor no estaba en Arica y algunos pescadores informaron a Riveros que, junto con la **Unión,** habían zarpado al Sur algunos días antes. Luego de discutir si atacaba allí al **Manco Capac** y a la **Pilcomayo** o se perseguía al **Huáscar.** Se optó por lo último.

2.—El **Huáscar** y la **Unión,** a las órdenes de Grau, en contra de sus deseos y sólo en cumplimiento de instrucciones precisas del general Prado, dejaron Arica el día 30 de septiembre. Escoltaron al **Rímac** con tropas del general Bustamante destinadas a Iquique y en las primeras horas del 5 de octubre aparecieron navegando lentamente en las afueras de Coquimbo. Este puerto estaba recién fortificado y los visitantes buscaban naves chilenas. Sin disparar un solo tiro continuaron a las 3 A. M. su rumbo al Sur y el 6 de octubre interceptaron dos vapores correos, por quienes supieron que la escuadra del Comodoro Riveros se había dirigido a Arica.

Basado en esta información, Grau que tenía órdenes de no acercarse a menos de 7 millas de Antofagasta, en donde se suponía a los buques chilenos en los días de su partida de Arica, determinó inspeccionar dicho puerto.

3.—La ausencia del **Huáscar** hacía inútil la permanencia de la escuadra chilena frente al puerto de Arica, pues no había utilidad práctica en empeñar un combate con los fuertes, sólo con la expectativa de dañar a buques de poca importancia. Por otra parte, era muy posible que el **Huáscar** y la **Unión** se hallasen ocupados en hostilizar las costas de Chile y se resolvió de inmediato regresar al Sur, poniendo rumbo a Mejillones, a cuyo puerto llegó la escuadra en los días 6 y 7 de octubre. En la tarde de este último día se supo que el **Huáscar** y la **Unión** habían sido avistados navegando al Norte, a la altura de Coquimbo, lo que hacía suponer que pasarían por Antofagasta esa misma noche. Sin

pérdida de tiempo, los capitanes Riveros y Latorre, de acuerdo con el Ministro de Guerra en Campaña Rafael Sotomayor, combinaron un plan de operaciones que debería dar por resultado la captura de la nave, que hasta entonces, esquivara la tenaz persecución de nuestros blindados.

4.—Luego que la escuadra chilena fondeó en Mejillones y una vez rellenas sus carboneras, se hizo a la mar en la noche del 7 de octubre organizada en dos divisiones. La primera al mando del Comodoro Riveros, compuesta por el **Blanco, Covadonga** y **Matías Cousiño,** llamada "La Pesada" o de menor andar, zarpó como a las 10.00 P. M. dirigiéndose a Antofagasta cerca de la costa; la segunda bajo las órdenes del comandante Latorre, formada por el **Cochrane** la **O'Higgins** y el **Loa,** de mejor andar, llamada "La Ligera", dejó su fondeadero como a la 1 A. M. del día 8 con la orden de cruzar 25 millas afuera de la costa, frente a Punta Angamos.

Contribuyó en parte al éxito de los chilenos el hecho de que el **Cochrane** se encontrara con sus fondos limpios y máquinas recorridas; en cambio el **Huáscar** no había entrado a dique desde su última salida del Callao, en el mes de julio.

El plan para batir al **Huáscar** era el siguiente: Riveros en observación frente a Antofagasta, defendería esa plaza en caso de ser atacada por el **Huáscar** proveniente del Sur, y si éste pasaba al Norte, lo perseguiría de cerca hasta que Latorre le cerrara el paso desde Mejillones. La división de Riveros debía evitar que Grau regresara al Sur. Latorre, cruzar a la altura de Mejillones a 50 millas de la costa, distancia que él propuso reducir a 20 millas, de acuerdo a un telegrama del Ministro Sotomayor que le decía en sus instrucciones primitivas: "Si Ud. lo estima oportuno". Latorre redujo esa distancia avisando a Sotomayor y previa conformidad de su Comandante en Jefe, el Comodoro Riveros.

El plan original de Riveros, había sido moverse al Sur, a lo largo de la costa en dos divisiones, una navegando dentro y la otra alrededor de 40 millas de su banda de estribor. Fue en consecuencia, gracias al nuevo plan, que a las 3.30 A. M. del 8 de octubre, la primera división avistó y fue divisada por los peruanos, de modo que equivaldría a decir, que el arreglo anterior habría conducido probablemente a los mismos resultados.

5.—La división de Grau, que había pasado por Los Vilos el 5 de octubre, se divisó después frente a Coquimbo, y en la noche del 7 al 8 se proponía recorrer prolijamente la bahía de Antofagasta.

A la 1.30 A. M. dejando a la **Unión** como vigía fuera del puerto, el **Huáscar** se acercó al fondeadero, pero al no encontrar allí a los blindados, salió fuera y se reunió con su compañera a las 3.15 del día 8 de octubre. Ambos buques hicieron entonces rumbo al Norte. Casi inmediatamente divisaron tres columnas de humo aproximándose cerca de la costa a unas 6 millas de distancia. Sin demora se descubre, que se trataba de buques chilenos y el **Huáscar** y la **Unión** a las 3.30 A. M. viraron al Suroeste, seguros de que el **Blanco,** por más esfuerzos que hiciera, no podría estrechar la distancia de 5 millos que lo separaba en ese momento.

El monitor peruano corrió durante una hora en esa dirección, desarrollando su mejor andar de 10.75 nudos con 66 revoluciones y una presión media de 25 libras de vapor. El **Blanco** y la **Covadonga** que lo perseguían, solamente daban 7.5 nudos. El **Matías Cousiño** enviado al comienzo a Antofagasta, cambió rumbo para seguir las aguas de su división.

Era claro que la caza no tenía esperanzas para los chilenos, salvo que por una causa inesperada el **Huáscar** virara al Norte, con la posibilidad de ser cruzado en su rumbo por la división de Latorre. Tanto el **Huáscar** como la **Unión,** eran más rápidos que sus perseguidores; para el **Blanco** la situación era indiferente y la **Unión** era más poderosa que la **Covadonga.**

Pero Grau, precavido, no quiso buscar combate. A las 5.40 A. M. aprovechando una neblina, bajó su andar a 9.5 nudos y desgraciadamente para él, viró con su buque y puso proa al Norte. En seguida, terriblemente cansado después de pasar toda la noche en pie, se retiró a dormir. Sería la última vez en su vida.

6.—A las 7.15 A.M. del día 8 de octubre el **Huáscar** divisó columnas de humo al Noroeste. Cayó un poco en esa dirección, descubriendo que se trataba del **Cochrane** y los otros dos buques de Latorre. Tan pronto como el **Huáscar** fue avistado por los chilenos, destacaron al **Loa** para reconocerlo más de cerca. El almirante Grau fue avisado y pronto estuvo en cubierta. Según sus informaciones, el mejor andar del **Cochrane** no excedía de 8 nudos, y, confiando en que podría eludirlo, permaneció algunos minutos navegando en dirección al **Loa,** pero pronto comprobó que el **Cochrane** se movía más rápido que lo esperado y cayó un poco al Este, poniendo sus máquinas a un máximo de 11 nudos, para hacerse paso entre el **Cochrane** y la costa. Si el buque hubiera estado con sus fondos limpios, habría dado 12 o más millas en lugar de 11 (opinión del Ingeniero del **Huáscar** en su parte oficial). Hasta

este momento la **Unión** había mantenido su puesto por la amura de babor de la nave Almirante; a las 7.45 A. M. se dijo que por orden superior, pasó a colocarse por la popa del monitor, para seguir navegando a todo andar por su costado de estribor con destino a Arica. La **O'Higgins** y el **Loa** le dieron caza durante 10 horas hasta la caída de la noche, sin que la **Unión** aceptara un combate, manteniéndose a 10 o 12 millas de sus enemigos. (1)

7.—Entre tanto el **Blanco** estaba a más de 6 millas de estribor del **Huáscar,** y el **Cochrane** a 6.5 por la proa a babor; ambos blindados convergiendo sobre el monitor mientras éste procuraba alejarse al Nordeste. Grau consiguió distanciarse del **Blanco** pero pronto comprendió que el **Cochrane** era demasiado rápido para él.

A las 8.40 A. M. este último se había acercado a 3,000 metros y visiblemente capaz de cruzar la proa del **Huáscar.** Grau entonces mandó a su gente ocupar los puestos de combate. Mientras se hacían los últimos preparativos se produjo un atraso, debido a que el buque quedó sin gobierno al cambiar el sistema corriente a la torre de mando produciéndose fuertes guiñadas en el rumbo. El almirante Grau, absolutamente solo, se instaló dentro de la torre de combate, bastante bien protegida y situada bajo el puente de navegación.

8.—Cuando se inició la acción a las 9.25 A. M. y a una distancia de 20 millas de la costa, el **Blanco** se encontraba a 6 millas a popa y el **Cochrane** a 3,000 metros del monitor peruano. Fue entonces cuando el **Huáscar** abrió el fuego con los cañones de su torre de artillería. El segundo disparo tocó en el agua, y, rebotando, entró por la proa sin coraza del **Cochrane,** averió la cocina y cayó en cubierta sin hacer explosión. El blindado chileno, no contestó hasta que estuvo a 2,000 metros de distancia. Uno de sus primeros proyectiles penetró en el blindaje del **Huáscar,** a babor, y estallando en el interior de la torre de artillería, causó doce bajas entre el personal que servía las cigüeñas de ronza. Poco después, otra granada que hizo explosión cerca

(1).—**N. del A.**—El historiador chileno no consigna el punto 7º de las "Instrucciones" del general Prado, escritas y fechadas el 30 de septiembre, en Arica. Decía así: "7º.—En ningún caso comprometerá el almirante Grau ninguno de los buques de su mando; y si encontrase buques enemigos en tránsito, sólo se batirá con fuerzas inferiores, salvo encontrarse en imposibilidad de retirarse ante fuerzas superiores, en cuyas circunstancias cumplirá con su deber".
Grau y García y García —cuyos buques arrumbados hacia el Norte, trataban de abrirse paso—, "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". . .— Jacinto López, venezolano, "Historia de la Guerra del Guano y del Salitre", pág. 377.

del sitio anterior, cortaba el guardín de babor de la rueda de gobierno de combate, quedando el buque sometido al gobierno de respeto. (1) El **Cochrane** después de describir una curva, quedó navegando casi paralelo al **Huáscar,** y un proyectil Palliser de 300 libras de su torre, disparado a 600 metros, hizo impacto a estribor del **Cochrane,** con un ángulo de 30 grados, que hundió en 3 pulgadas la coraza y causó pequeños destrozos. (2)

9.—A las 9.40 A. M., cuando ambos buques seguían en rumbos paralelos, el **Huáscar** cayó un poco a babor esperando espolonear a su contendor, pero el **Cochrane** lo evitó moviendo su timón en el mismo sentido. A las 9.45 A. M. una granada, disparada por el **Cochrane** hizo explosión en la misma torre de mando del **Huáscar** y destrozó en pedazos al valiente Almirante Grau, cuya cabeza acostumbraba a mantener asomada al exterior por una porta. Un pie suyo fue el mayor fragmento que se encontró de su cuerpo. El teniente Diego Ferré ayudante suyo, que estaba frente a la rueda de gobierno bajo la torre separada por una plataforma de madera, sin mostrar herida alguna quedó también muerto a consecuencias de la explosión de esta granada. Dicho proyectil inutilizó por completo el gobierno de combate, y el buque cayó a estribor y corrió al Este, hasta que la avería pudo repararse y puso de nuevo proa al Norte.

10.—El **Huáscar,** cayendo a estribor, colocó al **Cochrane** por su amura de babor.

Poco ejercitado en el manejo de la torre de artillería en esa dirección, una granada enemiga penetró por su parte menos protegida, a la izquierda del cañón derecho, y dejó fuera de combate a las dotaciones dentro de la torre. Entre los muertos cayeron los dos jefes de cañón, y entre los heridos, el capitán Melitón Carvajal, Jefe de Estado Mayor del Almirante, quien había entrado a la torre a informar al comandante Elías Aguirre que había asumido el mando del buque.

Los cañones fueron puestos nuevamente en servicio, pero su manejo por dotaciones distintas y comparativamente sin experiencia, hicieron fuego poco preciso y aún malo. El teniente Rodríguez, que se asomó por la porta de uno de los cañones, murió con su cabeza destrozada; la cubierta había sido barrida por la ametralladora Nordenfelt y rifles del enemigo, y una masa de heridos llenaba las cámaras y camarotes.

(1).—De emergencia, precaución. Sistema secundario y menos perfeccionado que el principal, que se utiliza cuando falla el último de los indicados.

(2).—El Huáscar carecía de proyectiles Palliser. Así lo expresó Grau al Contralmirante Montero, cuando éste le felicitaba por su nuevo ascenso.

11.—Pero el **Huáscar** aún combatía al mando del comandante Elías Aguirre y se mantenía con un rumbo cercano al Norte. El **Cochrane** trató de espolonearlo acercándose en ángulo recto y disparando sus cañones de proa a estribor a distancias menores de 200 metros. El blindado erró en su intento y cruzó a no más de 5 metros por la popa del monitor. Al pasar descargó sus cañones de babor y una granada hizo impacto en la amura de estribor del **Huáscar,** acusando averías en los aparejos de gobierno. Esto fue desastroso para el monitor, pues por primera vez durante la acción quedó con todos sus enemigos por la popa. Sin poder continuar rumbo al Norte cayó hacia estribor, al igual que cuando anteriormente perdiera el control del timón, quedando en consecuencia con el **Cochrane** por la aleta (1). Esta posición le permitió reparar nuevamente el gobierno del buque. Mientras su proa estaba todavía a rumbo, una granada penetró por la coraza, a popa de la sala de máquinas, causando destrozos y dando muerte o hiriendo a varias personas, incluyendo entre los últimos al doctor Távara y a Mr. Griffiths, capitán del bergantín-goleta **Coquimbo** capturado algunos días antes y cuya tripulación se encontraba prisionera a bordo.

12.—A pesar de haberse acondicionado los aparejos del timón, el rumbo seguido por el **Huáscar** era inseguro, pues el comandante Aguirre tenía que gobernar el buque desde una de las portas de la torre y "pasar la voz a popa" por la cubierta inferior al personal de los aparejos del timón, lo que hacía imposible su manejo con la debida rapidez. No obstante, cuando el **Cochrane** intentó espolonearlo nuevamente, disparando sus cañones de proa a estribor, a 160 metros de distancia y apuntando también con los del centro con 3 grados de depresión, el **Huáscar** consiguió evitar una vez más su espolonazo, obligándolo a pasar muy cerca de su popa.

Poco después el monitor giró hasta quedar con proa al Sur y el **Cochrane** se preparaba para disparar su cañón de proa a estribor cuando el **Blanco,** que giraba en círculo a estribor, intervino inesperadamente. Esto fue a las 10.10 A. M., o sea 45 minutos después que se había iniciado el fuego.

13.—El **Huáscar** maniobró más a estribor, como para afrontar al enemigo recién llegado, el que maniobró también al mismo lado para evitarlo. El **Cochrane,** para salvarse de una colisión con su compañero, había caído a babor describiendo un amplio círculo para entrar

(1).—Costados posteriores del buque, a popa y ambas bandas: aletas de estribor y babor.

de nuevo en acción. Mientras se alejaba, una granada del **Huáscar** estalló en la parte no blindada de popa, hiriendo a diez de sus tripulantes de los cuales dos murieron más tarde.

Pero el **Blanco** seguía presionando al buque peruano que ahora se hallaba doblemente amenazado. Al cruzar este blindado dentro de 25 metros, descargó una andanada sobre la popa del monitor, dando muerte o hiriendo al personal ocupado en los aparejos de gobierno y a algunos prisioneros refugiados en la Cámara de Oficiales. El **Huáscar,** de nuevo sin control, siguió navegando al Oeste.

14.—El monitor peruano estaba en terribles condiciones. Debido al humo y destrozos de la artillería enemiga, la gente de máquinas no podía ni siquiera ver los manómetros, y, en consecuencia, el nivel de las calderas bajó, quemándose los tubos y produciéndose un violento escape de vapor.

A las 10.25 A. M. el pabellón del buque fue arrancado de su asta en el palo mayor por el fuego enemigo y por un momento se creyó que el monitor se había rendido; pero se izó una nueva bandera en el pico de mesana. Casi simultáneamente otro proyectil entró en la torre de mando del **Huáscar** y dio muerte o dejó heridos a todos los que allí se encontraban, entre ellos al comandante Aguirre. El teniente Garezon asumió el mando. El cuerpo del infortunado comandante Aguirre desapareció totalmente destrozado. Entre los heridos graves por ese tiro estaba el teniente Palacios, que apenas terminado el combate fue hospitalizado en un vapor con destino al Perú; mas no alcanzó a divisar con vida las costas de su patria. (1)

15.—Pero el **Huáscar** aún combatía con más de un incendio a bordo, pero con sus máquinas en movimiento y disparando ocasionalmente algunos tiros con el cañón izquierdo de su torre. El **Cochrane,** completando el último círculo de giro, renovó esfuerzos para espolonearlo y sólo fracasó en sus intenciones por la suerte del monitor peruano en sus movimientos, ya sin control alguno.

Ambos blindados chilenos persiguieron al **Huáscar** disparando sus cañones de grueso y mediano calibre que tenían campo, y aun la **Covadonga** se incorporó a la acción, disparando el último tiro en ese memorable combate.

---

(1).—**N. del A.**—El indómito Palacios, con varias heridas y la mandíbula destrozada —usando alfileres por no tener tiempo para hacérsela suturar— continuó combatiendo hasta que, cubierto por diez y siete heridas, exhaló su último suspiro en Iquique, a bordo de un barco de la compañía Inglesa de Vapores y en brazos de su compatriota, el señor D. Bernardino Codecido.

16.—El teniente Garezon, viendo que todo intento de escapar era inútil, reunió a un consejo de oficiales sobrevivientes que determinó hundir el buque. Pero mientras se discutía esta decisión, **algunos tripulantes mostraron pañuelos y toallas blancas en señal de rendición.** En vista de ello, los chilenos suspendieron el fuego al ver además que el buque no mostraba su pabellón izado. (1) Eran las 10.55 A. M.— Se arriaron los botes del **Blanco** y del **Cochrane** con intenciones de abordar al monitor, aunque en él sus ingenieros mantenían las máquinas en movimiento y el buque seguía a rumbo. Los chilenos, temiendo que sus botes no se les permitiera abordar al enemigo **rompieron el fuego de nuevo** (y en esto hay contradicción flagrante con la cita anterior del autor, respecto de **los pañuelos y toallas blancas mostrados en señal de rendición,** desde que presupone una convicción opuesta —cuando menos— de parte de los marinos chilenos: si hubiesen creído en la rendición, no había lugar a esperar resistencia ulterior; por otro lado, constituye una especie de ley de ética naval —no escrita pero practicada— que ante una rendición no cabe el abrir los fuegos nuevamente, por la ingratísima e incalificable posición en que se coloca el vencedor). Este tradicionista descarta pues, por lógica incontrastable y ausencia de pruebas heurísticas, la versión dada tan a la ligera por el autor chileno, en el sentido de que "algunos tripulantes mostraron pañuelos y toallas blancas en señal de rendición". Las ligerezas, no deben restar verdad a la historia ni dejar sombra alguna de duda. Prosigamos con la narración de Hurtado Larraín:

"...y luego pudieron observar que el **Huáscar,** gradualmente, paraba sus máquinas y se detenía".

Esto lo explica el teniente Garezon como sigue: "Había mandado al alférez Ricardo Herrera a ordenar al Ingeniero Jefe (el súbdito británico, D. Samuel Mac Mahon) que procediera a echar a pique el

(1).—**N. del A.**—Hurtado Larraín no cita referencias heurísticas sobre este punto. Simplemente asevera sin pruebas, imitando a Bulnes.— En **Cartas de la Escuadra,** Ahumada y Moreno (chileno), Antofagasta 12 octubre, 1879, Vol. I, pág. 508 y sig., el corresponsal del diario "El Mercurio" escribe: "Al abordar al **Huáscar** el primer buque chileno, estaban todos los oficiales sobre la cubierta, pero ninguno de ellos entregó su espada porque momentos antes la habían arrojado al agua".— Riveros, el más alto jefe chileno en Angamos, dijo: "Hubo un instante en que dejó de verse izada la bandera del **Huáscar** y se creyó concluído el combate".— "Resistencia tenaz y heroica de la tripulación del blindado peruano", comunicó Riveros en su primer despacho sobre el combate.— "La defensa del monitor ha sido heroica", avisó Sotomayor al Ministro de Marina.— "Garezon hizo constar al Teniente 1º Toro, la rotura de la driza de cadena".— J. López, Ibid., pág. 374.

buque abriendo las válvulas, en cumplimiento de las instrucciones anteriores del Almirante Grau. Los ingenieros, en cumplimiento de esta orden, vaciaron la entrada de agua salada de circulación de los condensadores a la sentina, lo que obligaba al Ingeniero Jefe Mac Mahon y a sus ayudantes a cerrar la válvula de ingreso de vapor a la máquina de propulsión y parar el buque".

La detención del **Huáscar** permitió al Capitán de Corbeta del **Blanco,** Luis A. Castillo y al Teniente J. M. Simpson del **Cochrane** abordarlo por ambas bandas. Simpson, revólver en mano, corrió a la máquina donde encontró al Ingeniero Jefe y ayudantes con las manos en la válvula principal de vapor. Ya estaban con el agua a las rodillas cuando Simpson los obligó a suspender la inundación.

17.—El **Huáscar** fue encontrado con 3 a 4 pies de agua en su sentina superior. Algunos de los orificios de los tiros en el costado estaban casi al nivel del mar, y si el teniente Simpson no hubiera aparecido con la rapidez que lo hizo, el buque no habría flotado más de cinco minutos. Además, se habían producido varios impactos, especialmente sobre la santabárbara de proa. Pero como el mar estaba en calma y las bombas en servicio, no se tardó mucho en dejarlo libre de inundaciones y extinguidos los incendios.

18.—La escena a bordo era terrible. Dice el teniente T.B.M. Mason, de la Marina de los Estados Unidos, que: "Difícilmente habría una yarda cuadrada en la obra muerta que no mostrara efectos de proyectiles". La caja de humo y torre de mando estaban prácticamente destruídas; los botes habían desaparecido y sus pescantes volados o caídos de su posición. El mástil acribillado y el sistema de anclas de babor sacado de su sitio; pero es extraño, ninguna jarcia fue averiada. Las escotillas y el castillo muy injuriadas. El cabrestante fue arrancado de su sitio. El fuego de la artillería chilena había sido extremadamente certero, lo que se comprobaba por el estado del **Huáscar** después de la última parte de la acción, o sea desde que el **Cochrane** tomó posición por la aleta, haciéndolo un blanco seguro.

En las dependencias inferiores, la escena era todavía peor. Por todas partes muerte y destrucción a causa de las granadas enemigas. Diez y ocho cadáveres fueron retirados de una cámara y la torre de artillería estaba llena de restos humanos de las dotaciones que sirvieron sus cañones. Las escalas y estructuras de madera quedaron totalmente destruídas. El sistema de gobierno fue averiado en tres diferentes ocasiones y el fuego enemigo había causado incendios en ocho sitios diferentes; la torre de artillería, seriamente averiada, mos-

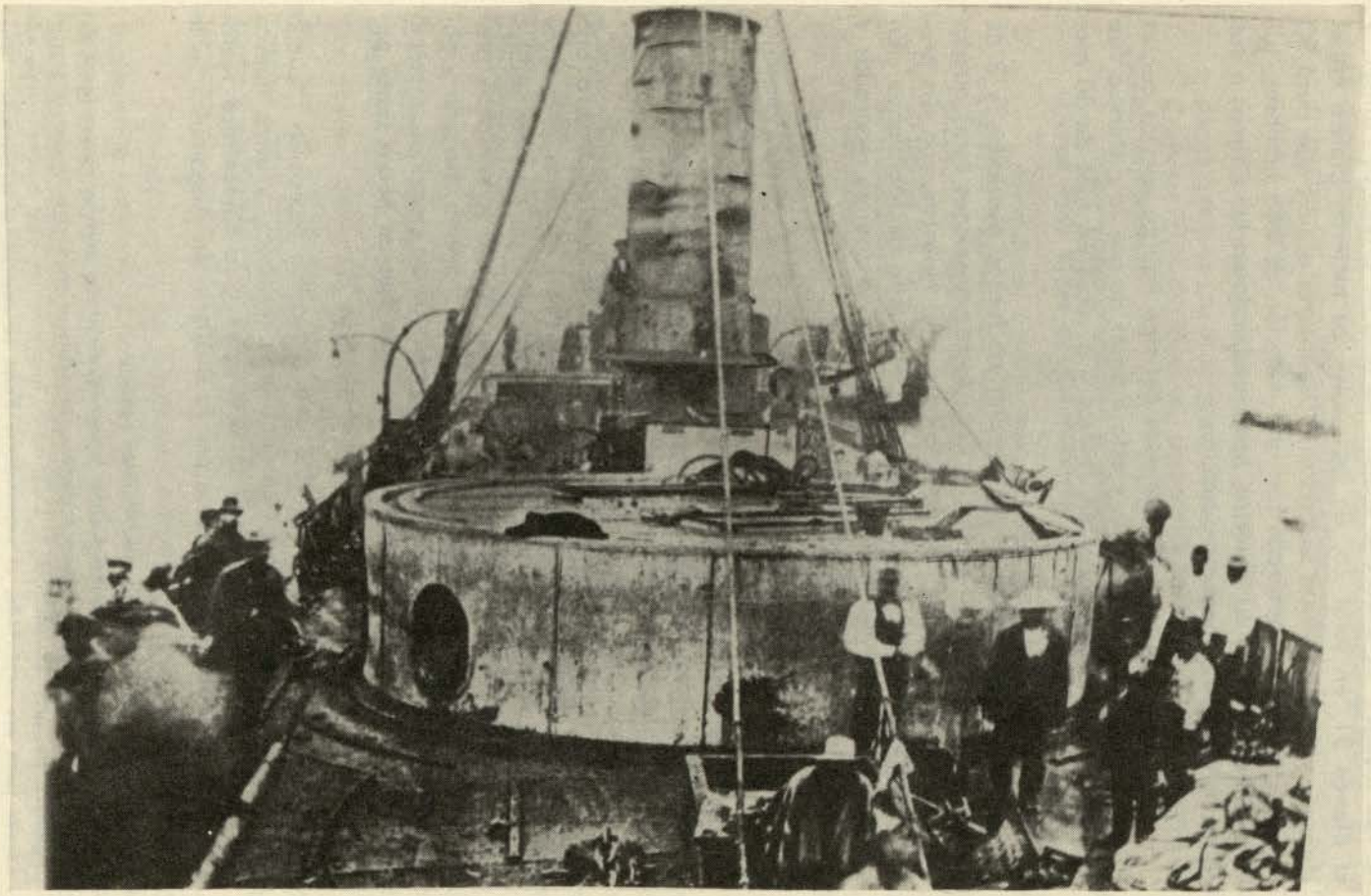
traba su cañón derecho desmontado, y los cañones menores y ametralladoras Gatling fuera de todo manejo.

El conjunto ofrecía el más desmoralizador y cruel efecto de la artillería que es posible imaginar. Cada impacto enemigo causaba enormes daños temporales, pero aún así, no se veían averías de carácter total. Las defensas acorazadas resultaron, en este caso, un grave inconveniente; ellas servían de firmeza para la explosión de los proyectiles enemigos, los cuales, en ningún caso se detuvieron cuando chocaban en ángulos que no fuesen muy pequeños. El casco a popa y mamparos interiores, sólo sirvieron para aumentar el número de fragmentos que fueron lanzados al interior del buque con fatales efectos. Por el contrario, las granadas que pasaron a través de los costados sin coraza del castillo, no hicieron explosión y causaron pequeños daños. Cada granada que perforaba la coraza, siempre hacía explosión y el buque sufría un nuevo incendio en ese lugar.

Las armas menores chilenas y ametralladoras Nordenfelt ponían fuera de combate al personal de la cubierta y al que atendía el armamento sin protección acorazada. Los chilenos tenían doce de sus mejores apuntadores instalados en las cofas de sus dos palos. Este fuego hubiera sido todavía más terrible si hubieran usado armas de repetición. Las ametralladoras Nordenfelt se probaron efectivas, no sólo contra el personal sino contra el material. El fuego de una "pompon" a 800 metros de distancia, disparando 17 tiros por minuto, merecía considerarse muy seriamente.

El ataque al espolón entre naves en movimiento, a pesar de sus averías en los sistemas de gobierno, no produjo resultados con éxitos visibles. La ubicación de la torre de mando del **Huáscar** mostró ser desventajosa y un excelente blanco para los chilenos. Se observó en esta acción que mientras los chilenos siempre tenían con sus blindados algunos cañones que apuntar al **Huáscar,** éste se encontró en muchas posiciones en las cuales, sólo cambiando de rumbo, podía tener campo de tiro para disparar. Los sectores muertos para la torre del **Huáscar** ubicada en el centro, **eran 40 grados desde la proa y 50 grados a popa,** o sea que **en conjunto sumaban un cuarto de circunferencia.** Por otra parte el **Blanco** y el **Cochrane** podían ambos apuntar tres cañones de grueso calibre hacia proa, y cuatro menores delanteros a dos a popa, **sin dejar así sectores muertos en ninguna dirección.**

El **Cochrane** recibió tres impactos y su coraza quedó prácticamente intacta. Entre muertos y heridos sufrió diez bajas. El **Blanco**



Destrozos y averías a bordo del "Huáscar", fotografía tomada luego de terminado el combate de Angamos

no fue tocado. El **Cochrane** disparó 45 tiros de granadas Palliser, y el **Blanco** 31, en total 76, de los cuales 20 hicieron blanco en el **Huáscar** y 13 perforaron su coraza. Durante la acción que duró 90 minutos, el buque capturado con una dotación de 205 hombres, tuvo 144 prisioneros y 61 muertos, comprendiendo en los últimos a sus cuatro oficiales de mayor graduación.

El **Huáscar** disparó 40 granadas del tipo Palliser, de las cuales sólo un 7.5% hicieron blanco, y esto a pesar de que la distancia fue por largo tiempo menos de 500 metros y a veces no más de 80 metros. (1)

Las máquinas motrices del monitor no fueron averiadas, y 3 de sus 4 calderas en pleno servicio. Con ligeras revisiones éstas quedaron listas en la misma tarde del combate, y el **Huáscar,** con sus propios recursos, navegó hasta fondear en el puerto de Mejillones. En 24 horas, los orificios producidos por la acción fueron reparados y se arregló un sistema de gobierno.

Con tripulación seleccionada, como premio de comportamiento en el combate, y el buque al mando del Capitán de Corbeta, Guillermo Peña, del **Blanco,** hizo rumbo a Valparaíso con máquinas propias y sin escolta alguna, donde fue recibido con significativas ceremonias cívicas, militares y religiosas. (2)

Raras veces se había presentado en un buque de guerra una defensa tan obstinada y difícil. Los restos del valiente Almirante Grau fueron sepultados finalmente en Santiago con honores militares, y las tres naciones envueltas en este conflicto lamentaron profundamente su muerte. Su conducta siempre humana, heroica y patriótica, animada de un gran espíritu de sacrificio personal, mereció los más altos reconocimientos públicos; **Grau fue un honor tanto para su país como para su profesión.**

19.—En Valparaíso el **Huáscar** mereció una grandiosa recepción. Luego las planchas averiadas de su casco fueron retiradas, y otras nuevas importadas de Inglaterra para la **O'Higgins** y la **Chacabuco** reemplazaron a aquellas martilladas por la artillería en Angamos. Se le

---

(1).—Al **Huáscar** no le habían llegado Palliser todavía.

(2).—Un año después, en aguas del Callao y siendo el citado marino comandante del **Loa,** al serle hundido su buque mediante un artificio explosivo —ideado por el ingeniero peruano D. Manuel J. Cuadros— instalado en una lancha preparada adrede para ser capturada, el comandante Peña se suicidó.— Referencia: "Historia de la Marina Militar", Chile, por el Contralmirante D. Luis Uribe Orrego.

dotó de un nuevo palo trinquete en vez de su original palo trípode que había sido removido antes por insinuación de Grau. El día 8 de diciembre, el monitor estuvo de nuevo listo y en condiciones de hacerse a la mar.

El Comodoro Riveros fue ascendido a Contralmirante; el comandante Latorre ganó el grado de Capitán de Navío; y el Capitán de Corbeta, Luis A. Castillo, promovido a Capitán de Fragata al mando del **Blanco.**

Esta victoria aseguró el dominio del mar a los chilenos, que hicieron toda clase de preparativos para utilizarlo.

Arrendaron veleros para ser remolcados y servir de transportes; dotaron vapores con lanchones para el desembarque de tropas y repararon el **Blanco** en Valparaíso. Se aseguraron la compra de un buque de 14 millas de andar, a hélice, al que se le dotó con un cañón de 8 pulgadas, de carga por la culata, marca Armstrong, y, en honor a los últimos sucesos, se le bautizó con el nombre de **Angamos.** Era un vapor de 1,180 toneladas y 1,480 H.P., construído en Glasgow el año de 1876".

OBJETIVIDAD HISTORICA.—A través de la narración histórica hecha por el Teniente 1º A.R.CH. (R), D. Homero Hurtado Larraín, quedan expuestos a la luz algunos puntos de sumo interés acerca del combate naval de Angamos, los mismos que completan diversos aspectos de aquella memorable acción, en forma desapasionada, bastante imparcial y ausente de todo chauvinismo condenable.

Reconocida por Chile su indisputable superioridad en el mar, las continuas y exitosas incursiones del **Huáscar** constituían —como lo expresa sin ambages— motivo de una viva e intensa preocupación para el país del Sur, porque dentro de tan ostensible disparidad de fuerzas no era soportable que un solo buque, comandado por marino tan audaz, valiente y competente como Grau lo fuera, tuviese en jaque a toda una escuadra por tanto tiempo, dejándola mal parada ante la opinión pública chilena y sacando ventajas de donde no las había.

Efectivamente, la defectuosa construcción del blindado peruano, su indiscutible inferioridad artillera, la falta de carena de sus fondos y el casi nulo entrenamiento de los hombres encargados de sus cañones, constituyeron factores negativos, solamente superados y trocados en exitosas campañas gracias a la pericia y el arrojo del inmortal Almirante Grau y sus intrépidos compañeros.

¿Cabe acaso dudarlo, en tratándose de un barco impedido de utilizar sus bocas de fuego en "sectores muertos" —de 40º hacia proa y 50º hacia popa—, que lo inhibían de defenderse o atacar dentro de una periferia de 90º por banda?

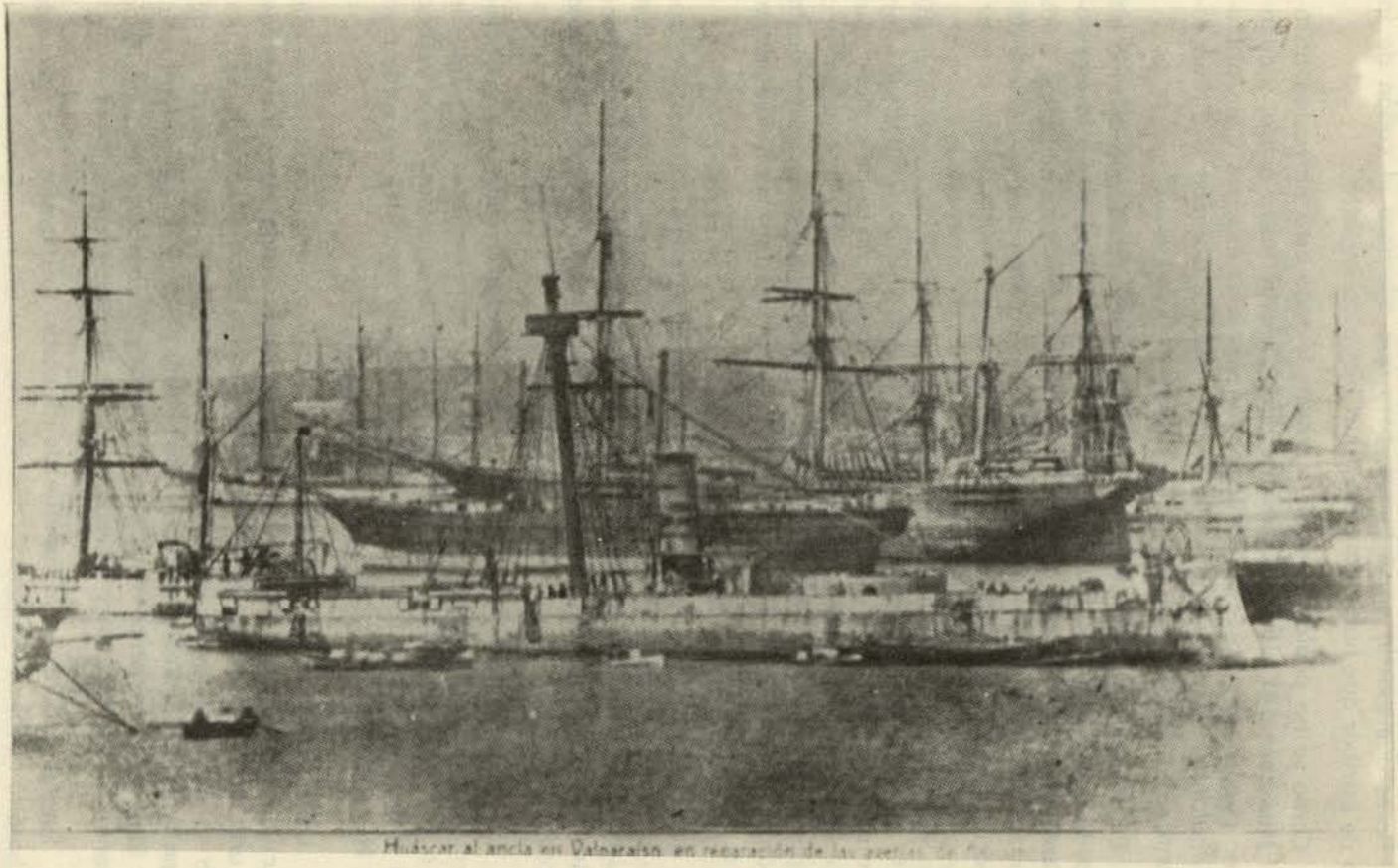
De que la emboscada chilena fue estudiada y preparada cuidadosamente, eso tampoco admite discusión. Los comandos de los buques de su escuadra habían sido recientemente cambiados por marinos idóneos, audaces y más jóvenes que los precedentes, con la esperanza de obtener resultados tangibles en la desesperada lucha de todos contra uno, dirigiéndose el esfuerzo total hacia un solo objetivo: la captura del **Huáscar.** Unicamente así pudieron lograrlo.

El monitor peruano —cuyo comandante al igual que el de la **Unión**— tenían instrucciones precisas del Presidente Prado "de no comprometer los buques a su mando en ningún caso", "de batirse solamente con fuerzas inferiores" y de que, si el momento llegase y "resultara imposible el retirarse", tendrían. . "que cumplir con su deber", tuvo que aceptar el reto del destino, y en resistencia sublime, heroica y denodada, sacrificarse por el honor de su patria y su bandera.

Nuestro país había estado obnubilado. Pese a los continuos requerimientos de sus marinos para que se efectuaran ejercicios de artillería frecuentes, la declaración de guerra nos sorprendió no solamente sin haberlos hecho sino con la escuadra en reparaciones y trabajos de alistamiento en el Callao. Las granadas Palliser que tanto había pedido Grau —por ser las únicas capaces de perforar las corazas de los blindados chilenos—, no alcanzaron a llegarle para ser utilizadas en Angamos. . Los artilleros del **Huáscar** no tenían prácticamente preparación para desempeñarse como tales, errando disparos a distancias asombrosamente cortas y obligando casi a su comandante, ¡cosa increíble!, a confiar más en la contundencia del espolón de su buque, que en el fuego de sus cañones.

En cambio los artilleros chilenos, preparados con antelación y de manera sumamente eficiente, se comportaron durante el combate al igual "que un simple ejercicio de rutina". De allí los innúmeros destrozos que supieron causar sobre el buque oponente con la precisión de sus disparos. Al decir de Hurtado Larrain: "El conjunto ofrecía el más desmoralizador y cruel efecto de la artillería que es posible imaginar".

El cabo Francisco Muñoz, perteneciente a la dotación del **Cochrane,** que fuera quien apuntó el cañón cuya granada hizo volar a la inmortalidad al heroico Almirante Grau, "años más adelante —dice Hurtado Larraín— recordaba con emoción el día de Angamos. Latorre le obsequió el único ra-



El "Huáscar" al ancla en Valparaíso, en reparación de las averías de Angamos

mo de flores que existía en el buque, para que adornara el cañón de la batería de estribor que había causado aquel histórico impacto".

Como se ha podido apreciar a través de toda esta narración histórica, el **Huáscar** no se rindió. Combatió heroicamente hasta el fin; y cuando ya no pudo hacer uso de su artillería, con sus jefes muertos y sus oficiales y tripulantes heridos en gran número, el teniente Garezon —último comandante del monitor— dio la orden de hundir el buque.

El **Huáscar** tenía ya varios pies de agua de su obra viva cuando los chilenos lo abordaron; **sus oficiales habían arrojado sus espadas a la mar para no entregarlas en simbólica rendición.** Revólver en mano se obligó a los maquinistas ingleses que el buque tenía, a cerrar las válvulas de inundación para impedir el hundimiento total del monitor.

Garezon escribe en su parte oficial sobre el combate: ". . 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 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 1º, señor Toro del **Cochrane,** y a otros oficiales cuyos nombres no recuerdo".

Los combatientes del **Huascar,** desde el Almirante Grau hasta el cocinero Edward Ford, prestaron, sin duda alguna, una valiosa contribución a la historia bella de los dramas navales de todos los tiempos, al mantener durante la escena suprema del desenlace fatal la esencial unidad del buque que dotaban.

El arca de sangre y muerte que era el **Huáscar** vencido —dice Jacinto López—, convirtióse por el heroísmo de sus combatientes en un arca de gloria e inmortalidad. En el más eminente sentido de las cosas, no es verdad que el **Huáscar** fuera vencido. Lo que esta batalla demostró en verdad, es que el **Huáscar** era invencible.

Los laureles, no los trofeos, hacen la victoria. Una batalla en la 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 la concepción superior de las cosas: la filosofía y la ideología de la batalla naval de Angamos.

LOS SUBORDINADOS DE GRAU

(1879)

El que en un combate predomine la figura del Comandante en Jefe, es algo lógico. La de Grau, en Angamos, y a través de las campañas del **Huáscar,** ha sido siempre el tema preferentemente historiado por los autores que se han ocupado de este asunto. Queda en pie, sin embargo, una deuda insatisfecha: ocuparse mucho más sobre los hombres que le acompañaron a bordo; de aquellos valientes que con tanta eficiencia le secundaron; de los que merced a su iniciativa, audacia, arrojo y patriotismo, ayudaron al héroe a alcanzar el pedestal más alto en la admiración de sus contemporáneos y en la veneración de la posteridad.

Abordar la historia completa de esas vidas sería un trabajo ímprobo. Consignar un breve comentario sobre ellas, resulta más hacedero; esta tradición intenta emprender dicha labor.

Por primera vez quizás, y al escribir sobre el **Huáscar,** prescindiremos de ocuparnos de su heroico Comandante. Sabemos todos que su gloria no tiene medidas; que escritores, biógrafos y poetas se han dado íntegros a expresarla, con todos los medios que el intelecto humano dispone y la semántica permite; que lo poco que podamos añadir en su alabanza ha de significar un aporte escaso, mínimo, para contribuir a apologizar su figura.

Veamos algo sobre sus subordinados, a bordo del **Huáscar,** en 1879:

OFICIALIDAD DE GUERRA

CAPITAN DE FRAGATA

MANUEL MELITON CARBAJAL

Inició su carrera como Subteniente del Ejército, destinándosele el 13 de Mayo de 1864 al **General Plaza,** como Alférez de Fragata; más tarde sirvió a bordo del **Apurímac, Amazonas** y **Tumbes,** habiendo asistido en este último buque al combate del "2 de Mayo", en 1866.

Prestó igualmente su servicios en los buques **Meteoro** y **Marañón,** en la Fuerza Fluvial de Loreto, habiendo también desempeñado el puesto de Capitán de Puerto en Islay y Chimbote. Integró la comisión que el Go-

bierno nombrara para cubicar los depósitos de guano de nuestras islas, en unión de otros marinos e ingenieros. Fue ascendido a Capitán de Fragata en el año 1877.

En 1879 fue embarcado en el **Huáscar,** como Secretario y Jefe de Estado Mayor de la Comandancia de la Primera División Naval; en calidad de tal asistió al combate de Angamos, el 8 de Octubre de 1879. Habiendo resultado herido en una pierna y en la cara en dicha acción, tuvo posteriormente que emprender un viaje a Europa para curarse la vista que se hallaba gravemente comprometida.

Durante el gobierno del contralmirante don Lizardo Montero, Carbajal fue nombrado Comandante General de Marina. Más tarde concurrió al Congreso de Arequipa, como Diputado por Andahuaylas.

En 1897 ocupó el cargo de Director de la Escuela Militar y Naval, habiéndosele otorgado la Cartera de Marina en el año 1900. En 1901, y ya separados los primeros centros de instrucción militar, asume el puesto de Director de la Escuela Naval; desempeña igualmente en dicha época la labor de Vocal de la Junta Consultiva de Marina. En 1904 es nombrado Ministro de Guerra y Marina.

Ascendido a Contralmirante (1901), cúpole actuar en altos cargos ya profesionales ya administrativos, siempre a satisfacción de sus superiores y con el beneplácito general de sus conciudadanos Es así como, por dos veces, ejerce la Dirección de Correos y Telégrafos; preside el Consejo Supremo de Guerra y Marina en 1902; realiza el reconocimiento hidrográfico de la caleta Nonatos; dirige en Europa la construcción de los B.A.P. **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi,** conduciéndolos luego hasta el Callao como Jefe de dicha Comisión, y, finalmente, es nombrado para hacerse cargo de la delegación peruana, para la repatriación de los restos mortales de los que sucumbieran en la Guerra del Pacífico.

Su muerte, acaecida en 1935, privó al Perú de una de las reliquias, vivientes en el siglo actual, de nuestro glorioso monitor **Huáscar.**

CAPITAN DE FRAGATA

ELIAS AGUIRRE

Nació en Chiclayo, el 1º de Octubre de 1843. Habiendo ingresado a la Escuela Naval a la edad de 15 años, se graduó como guardiamarina en 1860 y fue destinado a la fragata **Amazonas.**

Después de 4 años de estudios y prácticas marineras ascendió a Alférez de Fragata. En 1865 ya era Teniente Segundo; un año después, y con posterioridad al combate de Abtao al que asistió formando parte de la dotación de la corbeta **Unión,** fue promovido a la clase de Teniente Primero. Ya con ese grado integró, como segundo Comandante, el grupo de oficiales que trajera desde Richmond al monitor **Atahualpa.**

En 1870, como Capitán de Corbeta, es nombrado segundo comandante de la **Unión.** En ella viaja a Inglaterra, traduciendo a su regreso del inglés, unos magníficos estudios sobre la navegación en el Estrecho de Magallanes. Su sólida instrucción y su cultura le llevaron hasta la subdirección de la Escuela Naval.

Posteriormente, y ya como Comandante de la cañonera **Chanchamayo,** tuvo la desgracia de encallar en Punta Aguja y naufragar en dicho paraje.

Se encontraba en Chile cuando se declaró la guerra contra el Perú. De inmediato se trasladó a su patria y ofreció nuevamente sus servicios; se le destinó a la **Unión;** posteriormente, y a solicitud de Grau, fue cambiado al **Huáscar** como segundo comandante del mismo.

En ese puesto, asistió al combate de Angamos, el 8 de Octubre de 1879.

Su valor y entereza de carácter le hicieron desempeñar un magnífico papel en esta acción. Multiplicándose para atender a la defensa y a las obligaciones de su cargo, aquel gallardo marino fue un ejemplo más para sus subordinados. En el fragor de la contienda una bomba hizo explosión cerca de él y le hirió gravemente; a pesar de su estado prosiguió el combate y se constituyó en el alma de los que a su lado lo hacían, en la torre del **Huáscar.**

Poco después, un proyectil enemigo separaba del tronco la cabeza de ese formidable guerrero, esparciendo a la vez sus restos inanimados sobre la epopéyica nave. Su espíritu, siguió reconfortando a sus sucesores; su gloria, se marcó indeleblemente en letras de admiración para la posteridad.

TENIENTE PRIMERO

JOSE MELITON RODRIGUEZ

Hizo sus estudios en la Escuela Naval, siendo destinado al término de los mismos, en el año 1869, como guardiamarina a bordo del **Huáscar.**

En 1871, Rodríguez asciende a la clase de Alférez de Fragata, pasando poco después a formar parte de la dotación de la **Independencia.**

Nuevamente, y ya con el grado de Teniente Segundo es trasladado al **Huáscar.** En este buque permanece hasta graduarse como Teniente Primero, clase con la cual, y ya en categoría efectiva, revista a bordo el 8 de Octubre poco antes del combate.

A los pocos minutos de empeñada la acción, José Melitón Rodríguez es herido de muerte. Su sola presencia a bordo del **Huáscar** y el elogio que sobre su valor hicieran después los sobrevivientes, establecen el derecho que tuvo aquel valiente oficial para conquistar la gratitud de sus conciudadanos.

TENIENTE PRIMERO

DIEGO FERRE

Nació en Reque, provincia de Chiclayo, en el año 1844, ingresando al Colegio Militar en 1863. Después de cursar tres años de estudios, fue ascendido a guardiamarina y se le destinó a la dotación de la corbeta **América;** como oficial de este buque asistió Ferré al combate naval de Abtao, en la guerra que sostuvieran Chile y Perú contra España.

Formó parte de la dotación de Oficiales que trajo el monitor **Atahualpa** desde Richmond. Posteriormente, se le trasladó al **Tumbes,** y después, al **Huáscar;** en el blindado, y como miembro de su dotación, asistió a todas las vicisitudes de la campaña que este barco emprendiera contra Chile, en 1879.

Nombrado ayudante del almirante Grau, se desempeñó a plena satisfacción de su jefe en todo momento; ostentaba por ese entonces Ferré el grado de Teniente Primero y era un brillantísimo oficial, atinado, consciente y trabajador; por estas y otras cualidades de su natural, Grau le llevó a su lado.

Junto al almirante se encontraba Ferré aquel fatídico 8 de Octubre, cuando aproximadamente a las diez de la mañana una granada del **Cochrane** le hizo traspasar los umbrales de la inmortalidad en unión de su valeroso jefe, al explotar, plena de muerte y de gloria, sobre la torre de combate del **Huáscar.**

TENIENTE PRIMERO

PEDRO GAREZON

Limeño fue este oficial. Nació en nuestra capital, ingresando a la Escuela Naval el año de 1862.

Con fecha 30 de Mayo de 1867, Gárezon se recibe de guardiamarina e inicia su carrera a bordo de la fragata **Apurímac.** Un año después, en 1868, es ascendido a la clase de Alférez de Fragata, permaneciendo en el buque hasta 1869, pasando luego al **Tumbes** como oficial de su dotación.

En 1870 es trasladado a la **Independencia,** y en 1871, a la corbeta **Unión** hasta 1872 en que fuera ascendido a Teniente Segundo. En esa época la Escuela Naval funcionaba a bordo del B.A.P. **Marañón;** a Gárezon lo trasladaron a dicho centro de estudios como Instructor, en 1873.

Teniente Primero en 1874, es nombrado al **Huáscar,** en donde permanece hasta el combate de Angamos. El dedo del destino lo signó de antemano, para que fuese el último jefe del blindado en el "Combate de los Comandantes".

Al subir a bordo el teniente Simpson de la Armada Chilena, cuando el **Huáscar** semejaba un ara sangrienta y flotante, cuando habían pasado por el Comando casi todos sus oficiales, y cuando el buque, con las válvulas de fondo abiertas tenía varios pies de agua sobre las sentinas, encontró a Gárezon, pistola en mano al pie de su pabellón, haciendo constar que el no había sido arriado en ningún momento.

Tocóle a aquel teniente posteriormente dar el parte oficial del combate; en él dio cuenta de la manera heroica de cómo todos, sin excepción, supieron cumplir con su deber; detalló las bajas y las averías sufridas; informó sobre la orden que él diera para hundir al buque y puntualizó haber hecho notal al Teniente 1º Toro del **Cochrane,** que su buque no se había rendido, y que su pabellón, roto dos veces el pico que lo sostenía, había sido abatido pero nunca arriado.

Pasada la guerra Gárezon continuó con su brillante carrera y llegó hasta el grado de contralmirante. En este intervalo fue segundo comandante del monitor **Atahualpa;** edecán del gobierno en 1881, fecha en que fue llevado prisionero a Chile por segunda vez; diputado por Lima al Congreso de Arequipa; ayudante de campo de S. E. el contralmirante don Lizardo Montero, cuando ocupó la presidencia de Arequipa, en 1883; cónsul del Perú en Panamá, Burdeos y Génova; segundo comandante del crucero **Lima;** secretario de la Escuela Naval; director de la misma; vocal de la Junta Calificadora y presidente del Consejo Superior de Marina.

JOSE VALDIZAN GAMIO

TENIENTE SEGUNDO

ENRIQUE PALACIOS

El 16 de Agosto de 1850 nació en Lima Enrique Palacios y Mendiburu. Muy joven ingresa a la Escuela Naval, siendo destinado al egresar de ésta, a la fragata **Apurímac.** Con la clase de guardiamarina concurre, a los dieciseis años, al combate Naval de Abtao en dicho buque.

Es posteriormente también él uno de los jóvenes marinos que trajeron al Callao a los monitores **Atahualpa** y **Manco Capac,** que acababan de adquirirse para reforzar nuestra escuadra.

De carácter impetuoso y enérgico, es separado violentamente del servicio a raíz de un incidente. Se dedica a las labores comerciales.

Al declararse la guerra deja todo por su patria; se hace dar de alta en la fragata **Independencia,** renuncia voluntariamente a percibir sueldo, y, fuera de todo eso... ¡contribuye con cien soles mensuales de su peculio, para solucionar los gastos de su buque en aquella situación!

Cuando el 21 de mayo naufragó su nave en Punta Gruesa, en las cercanías de Iquique, Palacios se salva a nado de aquella hecatombe y es recogido por el **Huáscar;** queda formando parte de su dotación desde ese instante y hasta el 8 de octubre.

En Angamos, y mientras la lucha de uno contra seis hace morir jefe tras jefe a bordo del **Huáscar** ensangrentando sus cubiertas, los comandantes se van sucediendo en el mando de la nave; durante un corto tiempo tócale a Palacios hacerse cargo del gobierno en el puente. Trata de espolonear y no lo consigue; se multiplica dando órdenes a cubierta, al timonel y a las máquinas. Un proyectil le destroza la mandíbula, ¡no importa! —Sujetándosela con alfileres, rechaza la demora de una sutura para volver al puente.

Una segunda herida en el vientre y varias más en el cuerpo le obligan a pedir una silla... ¡para seguir combatiendo!

Diecisiete heridas tenía Palacios cuando exhaló su último suspiro a bordo de un buque de la Compañía Inglesa de Vapores, en la rada de Iquique. Murió en brazos de su compatriota, el señor Bernardino Codecido, enviando con su postrer aliento y por intermedio de aquel peruano amigo, un sentido adiós a sus más caros afectos en este mundo: su madre y su patria.

TENIENTE SEGUNDO

GERVASIO SANTILLANA

Ingresó a la Armada el año de 1868. Después de haber terminado sus estudios profesionales y con la clase de guardiamarina, sirvió en la fragata **Apurímac** y luego en la corbeta **Unión.** Poco después, y ya como miembro de la dotación del **Manco Capac,** efectuó un viaje desde Río de Janeiro hasta el Callao.

Como Alférez de Fragata forma parte de la plana mayor de la cañonera **Chanchamayo,** viniendo con ella desde Londres hasta nuestro primer puerto. Permanece en este buque hasta que, bajo el comando de Elías Aguirre, naufraga en Punta Aguja. Pasa a continuación como oficial de la dotación del **Huáscar.**

Al iniciarse la guerra es trasladado a la **Independencia,** bajo las órdenes del comandante More. Combate el 21 de Mayo de 1879 en Iquique, y, persiguiendo a la **Covadonga,** naufraga con su barco en Punta Gruesa. Después de esta acción pasa Santillana al **Huáscar.**

Combate en Angamos a bordo de este buque, con valor y denuedo incomparables. Herido, va a parar a Chile en la condición de prisionero de guerra.

Regresa a su patria con ocasión del canje que se efectuara. Es dado de alta en el transporte **Limeña,** trasladándosele posteriormente a la **Unión;** en este buque permanece hasta el 17 de enero de 1881, fecha en que dicha nave fue volada para evitar su captura por el enemigo.

Santillana prestó además sus servicios en el vapor **Perú;** en la Mayoría de Ordenes; en la Escuela Naval, y, finalmente, como comandante de la **Lima,** llegando hasta la alta clase de Capitán de Navío.

En el año de 1895 se retira Santillana del servicio. Gerente de la Casa Cazorla, en Mollendo, se dedica a actividades comerciales en el departamento de Arequipa, cuando es llamado por el gobierno de ese entonces para encomendarle al nuevo crucero **Almirante Grau.**

Pero el destino implacable siega su vida a los pocos días de llegar a Barrow, Inglaterra. Le reemplaza en el cargo de comandante, el Capitán de Navío don Eduardo Hidalgo.

JOSE VALDIZAN GAMIO

TENIENTE SEGUNDO

FERMIN DIEZ CANSECO

Comienza su carrera el año de 1875, en la fragata **Independencia.** Sirve después en el **Chalaco,** y es en este barco que, con la finalidad de perfeccionar sus conocimientos en la carrera que había escogido, eleva una solicitud a la superioridad pidiendo permiso para viajar embarcado en buques mercantes. Aceptada su petición, Fermín Diez Canseco se inicia haciendo la carrera a la China, para después dar la vuelta al mundo.

Oficial experimentado pues, es destinado al iniciarse la guerra para servir en la dotación del **Huáscar.** Su valor temerario y su carácter decidido, le retratan ampliamente cuando se examina detenidamente una de las peripecias de su vida; fue en Antofagasta y al alborear el día, que su barco arribó a las afueras del puerto durante la campaña de 1879. En el interior de la rada se divisaban buques chilenos, y Grau, en uno de sus temerarios arranques, resolvió lanzar un torpedo automóvil (invento reciente e imperfecto) sobre la **Magallanes.**

Efectuado el disparo y cuando menos se esperaba, el pez metálico desvió su trayectoria y se dirigió, en línea recta, hacia el propio buque que lo había lanzado.

Diez Canseco, quien se encontraba en cubierta, midió rápidamente la situación. Con reflexión instantánea se arrojó al mar, junto con de los Heros, dio un par de brazadas y situándose a proa de la trayectoria logró desviar con su cuerpo, pese al enorme riesgo existente, al torpedo que amenazaba impactar sobre el casco del **Huáscar.**

Después de una sumaria declaración tomada a los testigos presenciales, se elevó un informe declarando "heroica" la actitud asumida por este joven oficial.

El 8 de octubre de 1879, Diez Canseco combatió con bizarra valentía a bordo de su buque; resultó herido y fue trasladado a Chile en calidad de prisionero de guerra.

Posteriormente, y durante el gobierno del General Iglesias, desempeñó la sub-prefectura del Callao. Más tarde fue nombrado Capitán de Puerto de Iquitos. Murió, siendo Jefe del Resguardo Aduanero de dicha ciudad, habiendo llegado hasta la clase de Capitán de Corbeta de la Armada Nacional.

ALFEREZ DE FRAGATA

RICARDO HERRERA

Este Oficial inició su carrera a los 17 años. Terminados sus estudios teóricos, y después de un examen brillante rendido ante la Junta de Marina, se embarcó en el clipper **América,** bajo las órdenes del comandante don Manuel Ferreiros; el magnífico entrenamiento realizado a bordo le convirtió en un excelente capitán de buque.

Permaneció poco tiempo en la Armada. Solicitado por la marina mercante, como piloto primero y luego como capitán, en la época en que se hacía el tráfico de "coolies", Herrera obtuvo la licencia respectiva para comandar esa clase de barcos.

Capitán de la famosa **María Luz,** sabe dejar muy en alto el nombre del Perú en un ruidoso incidente que se registró con el Japón por ese entonces. Poco después, y al organizarse la Compañía Nacional de Vapores, Herrera pasa a hacerse cargo de uno de ellos. Herrera se dedicaba al comercio cuando sobrevino la guerra. Abandonando todo, el joven marino se embarcó en la fragata **Independencia;** era alférez en ese entonces. El 21 de Mayo de 1879 asistió al combate de Iquique y al naufragio de su buque.

Grau lo solicitó para conformar la dotación del **Huáscar,** pues conocía sus cualidades.

Diversas e importantes comisiones desempeñó Herrera ya como oficial del monitor. En cierta ocasión su comandante le confió la tarea de levantar un plano de la bahía de Antofagasta; vestido de civil se embarcó como pasajero en uno de los vapores de la Peruvian Steam Navigation Company, y, a despecho de todas las múltiples dificultades que hubo de afrontar, desde que se maliciaba de su persona y hasta se trató de hacerle desembarcar, Herrera levantó dicho plano. El croquis inicial y los datos tuvo que anotarlos... ¡en una cajita de fósforos!

Combatió como bravo al lado de Grau y sus heroicos compañeros en Angamos. En las postrimerías de la lucha fue Herrera el oficial encargado de cumplir la orden de Gárezon: ¡abrir las válvulas de fondo del blindado!

Murió don Ricardo Herrera, siendo Capitán de Puerto en Chancay. Este fue el último puesto que desempeñó en nuestra Marina de Guerra.

CAPITAN DE INFANTERIA

MARIANO BUSTAMANTE

Su padre fue el general de nuestro Ejército, don Pedro Bustamante. Inició este joven su carrera como sub-teniente, escalando fácilmente los grados inmediatos hasta llegar a capitán; con esta clase fue nombrado Oficial de Guarnición del **Huáscar,** embarcándose en dicho buque.

Dio muestras de valor y arrojo en Angamos, habiendo resultado herida en el combate. Pasó como prisionero de guerra a Chile.

Efectuado el canje de prisioneros Bustamante regresó a Lima. Alistándose nuevamente en el Ejército, sirvió a órdenes del general Cáceres y realizó la "Campaña de la Breña".

Posteriormente, y durante el primer gobierno de aquel militar, Bustamante se desempeñó como Comisario en una de las agrupaciones policiales de Lima.

Murió Bustamante en el vecino balneario de Barranco, retirado ya del servicio en el que alcanzara el grado de Sargento Mayor.

CAPITAN

MANUEL ARELLANO

(COLUMNA "CONSTITUCION")

Este oficial ejerció el comando de la columna "Constitución" a bordo del **Huáscar.** Al igual que el Capitán Bustamante, resultó herido en el combate de "Angamos", cayendo prisionero de los chilenos.

El mero hecho de haber asistido al momento naval más sublime de nuestra historia, es galardón suficiente para que su nombre sea digno de ser recordado por la posteridad.

OFICIALES MAYORES

CIRUJANO MAYOR, DOCTOR

SANTIAGO TAVARA

Hombre amable, lleno de condiciones como amigo y caballero tanto como profesional, Távara asistió siendo cirujano del Ejército al combate del "2 de Mayo" de 1866. Trece años más tarde, con el mismo ahinco e igual valor, prestaba sus servicios profesionales en otro combate: el de Angamos.

El doctor Távara fue herido en dicha acción, tal como se registra en el parte oficial firmado por Gárezon.

Después de la guerra tuvo Távara la oportunidad de desempeñar, en varias oportunidades, cargos en el Concejo Municipal del Callao, habiendo sido por largo tiempo Médico Titular de dicho puerto.

CIRUJANO DE PRIMERA CLASE

FELIPE M. ROTALDE

Como el doctor Távara, cumplió sus deberes de peruano y de profesional a bordo del **Huáscar.** Asistió a las campañas de este buque como cirujano de la nave.

En Angamos fue hecho prisionero y trasladado a Chile. De vuelta al país continuó ejerciendo su profesión de médico: había cumplido con la patria y con la humanidad como un magnífico ciudadano y hombre de bien.

CONTADOR

JUAN ALFARO

Inicialmente era Alfaro un empleado del Ministerio de Hacienda. Por sus dotes profesionales se le destinó, en calidad de Contador, a bordo del monitor **Huáscar.**

Hecho prisionero en Angamos, pudo volver al Perú poco antes de las batallas de San Juan y Miraflores, consiguiendo que se le diera de alta como simple ciudadano voluntario, sin escatimar esfuerzo alguno en la defensa de su patria.

El 15 de Enero de 1881 rindió su vida en la batalla de Miraflores, cayendo al lado de otros muchos peruanos que como él, con la modesta blusa de los "reservistas", opusieron sus pechos al invasor en las puertas mismas de Lima.

JOSE VALDIZAN GAMIO

PRACTICANTE DE MEDICINA

JOSE I. CANALES

Poseía esa condición cuando estalló la guerra del 79. Fue embarcado en el **Huáscar.** En el combate de Angamos resultó herido.

Fue un profesional distinguido que prestó su decidida colaboración como patriota, sin escatimar esfuerzo alguno en servicio de los que sufrían.

En el Ejército Nacional ocupó una plaza como Cirujano. En el corazón de sus amigos, un destacado lugar por sus dotes reconocidas de caballero y hombre de bien.

ASPIRANTES DE MARINA

CARLOS B. TIZON

Carlos Benjamín Tizón nació en Lima. En la Escuela Naval se distinguió como alumno estudioso e inteligente. Estuvo embarcado en el **Huáscar** desde la iniciación de su campaña con el hundimiento de la **Esmeralda** en Iquique, hasta el combate de Angamos, después del cual fue hecho prisionero. Permaneció en calidad de tal hasta el 24 de Diciembre de 1879.

Asistió como Aspirante de Marina a todos los encuentros y bombardeos que sostuviera nuestro monitor contra Chile. Desempeñó brillantemente muchas comisiones, y entre ellas, la que cumpliera valientemente a órdenes del Teniente Segundo D. Fermín Diez Canseco el 10 de Julio de 1879, tratando de comunicarse con tierra y explorar la batería, en Iquique, cuando el **Huáscar** sorprendió a los buques chilenos que bloqueaban dicho puerto.

Al regresar de su prisión en Chile, volvió a servir a su patria con indudables bríos. Concurrió a diversos hechos de armas en mar y tierra, habiendo tenido diferentes encuentros con las lanchas chilenas mientras la escuadra de este país bloqueaba el Callao.

Desde 1882 hasta 1885 sirvió al gobierno del general Iglesias; posteriormente fue destinado al transporte **Perú;** sirvió en el crucero **Lima,** en el **Santa Rosa** y en el **Chalaco,** llegando a ser comandante de este último buque, en 1902, con la clase de Capitán de Fragata.

Tizón desempeñó también la Sub-Prefectura de Tarma.

MANUEL ELIAS BONNEMAISON

Como Aspirante de Marina asistió a las campañas del **Huáscar,** culminando su temprana experiencia guerrera al participar en el combate naval de Angamos, el 8 de Octubre de 1879.

Hecho prisionero por los chilenos, fue trasladado al país del Sur. A su regreso a la capital fue dada de alta nuevamente y asistió a las batallas de San Juan y Miraflores. Formó parte de la dotación de la batería "Calera de la Merced", en el lugar de ese nombre situado entre las haciendas que fueran "La Palma" e "Higuereta", en las vecindades del balneario Miraflorino.

Desempeñó durante muchos años, en el lado del Atlántico, el cargo de Contador de los buques de la Peruvian Steam Navigation Company, y, con posterioridad, fue Cónsul del Perú en Buenos Aires, teniendo en el año de 1907 la oportunidad de viajar hasta Montevideo para presentar sus saludos al contralmirante Carbajal, Jefe de la División de Cruceros integrada por los B.A.P. **Almirante Grau** y **Coronel Bolognesi,** los mismos que acababan de ser construídos para el Perú en los astilleros ingleses de Barrow-In-Furness.

Posteriormente desempeñó la Presidencia de la Sociedad "Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria", habiéndolo hecho en forma activa y entusiasta, para después ser nombrado con el carácter de vitalicio.

Ascendido de alférez a contralmirante por el Congreso Nacional, a propuesta del Ejecutivo, falleció en el año de 1961.

GRIMALDO VILLAVICENCIO

Hijo del contralmirante del mismo apellido, el que al mando de la corbeta **Unión** realizara la inmortal hazaña de romper dos veces el bloqueo de Arica, fue destinado al **Huáscar** cuando apenas contaba 16 años de edad, concurriendo a los diversos combates en que participara nuestro monitor, en Iquique, Angamos y asistiendo al bombardeo de Antofagasta.

En Iquique Villavicencio era ayudante del Oficial de Señales, teniente Velarde, cuando éste fue herido mortalmente y cayó en sus brazos. Milagrosamente salvó la vida el Aspirante de Marina pocos instantes después: al tomar el puesto vacante, una bomba de percusión de la **Esmeralda** cayó a sus pies sin explotar.

En el combate de Angamos Villavicencio tuvo a su cargo el servicio de santabárbara y la distribución de municiones. Al caer la nave en poder del enemigo, Villavicencio fue hecho prisionero y trasladado a Chile, a San Bernardo. Durante su cautiverio contrajo una enfermedad, que si no lo incapacitó para el servicio, lo llevó a la tumba a fines del año 1897. Murió siendo Capitán de Corbeta de la Armada Nacional.

MANUEL M. VILLAR

Nació en la ciudad de Tacna, el 2 de febrero de 1860. Fue hijo del contralmirante don Manuel Villar, que comandara las escuadras del Perú y Chile durante el combate que libraron en Abtao contra las fuerzas navales de España.

Ingresó a la Escuela Naval el año de 1874, a la edad de 14, permaneciendo en ella hasta que fuera declarada la guerra contra Chile. Fue destinado a la fragata **Independencia;** participó en el combate del 21 de Mayo en que se perdiera dicho buque en Punta Gruesa.

De regreso al Callao fue pedido por el contralmirante Grau y embarcado a bordo del monitor **Huáscar.** Asistió a todos los combates que librara posteriormente dicho buque contra la escuadra chilena. Fue hecho prisionero en Angamos.

A su regreso a la patria se le destinó al **Oroya,** asistiendo en dicho buque a todos los bombardeos que la escuadra enemiga hiciera contra las fortificaciones y barcos surtos en el Callao. Por esa época fue nombrado Jefe de la Batería "Alfonso Ugarte", destinándosele, poco después, como oficial de las baterías rodantes con las cuales actuó en la batalla de Miraflores.

Posteriormente se embarcó durante tres años en buques de vela, hasta que se firmó la paz mediante el Tratado de Ancón. Fue destinado al vapor **Perú.**

Desempeñó las capitanías de Pacasmayo y Sechura, habiendo fallecido el 14 de julio de 1907.

FEDERICO SOTOMAYOR Y VIGIL

Contaba sólo 17 años cuando se le dio de alta en el monitor **Huáscar.** Asistió, como sus compañeros, a todos los combates que dieron gloria y renombre a aquel buque de epopeya. Herido en Angamos, fue hecho prisionero y trasladado a Chile.

Realizado el canje, regresó al Perú para servir a bordo de los transportes **Limeña** y **Oroya.** Concurrió a la batalla de Miraflores con la marinería de este último buque.

Sotomayor ostentaba en su pecho la medalla concedida a los valientes que aquel 8 de Octubre escribieron con su sangre tan magnífica página de nuestra historia. El año de 1884 fue Oficial de Ordenes del entonces Presidente de la República, general Iglesias. Posteriormente desempeñó cargos en la Inspección General del Ejército y en la Prefectura de Huánuco

Murió siendo contralmirante de la Armada Nacional, después de haberse desempeñado en el crucero **Lima,** en el transporte **Constitución** como segundo comandante, y en el **Santa Rosa.** Fue también jefe del Lazareto Flotante y Capitán de Puerto en Salaverry.

DOMINGO VALLE RIESTRA

Otro de los niños del **Huáscar,** que al igual que sus compañeros, los demás Aspirantes de Marina, se formaron al lado de Grau. Junto al héroe aprendió a combatir cuando era casi un infante.

Como Sotomayor, Villar y Bonnemaison, se hizo hombre en el peligro. Probó hasta la saciedad haberlo logrado aquel 8 de octubre.

Prisionero en Angamos, regresó a la patria un año después y continuó sirviendo en los buques de nuestra escuadra. En la batalla de Miraflores estuvo al lado de su compañero Bonnemaison, en la batería de "Calera de la Merced".

Durante los años de 1882 hasta 1885, perteneció a la Artillería y prestó sus servicios en nuestro Ejército con el grado de capitán. Cuando en 1895 el pueblo se levantó protestando contra los abusos del poder, Valle Riestra tomó las armas y se unió a los soldados de la "Coalición". Hecho prisionero en Pisco, se le condujo a la Capital.

Derrocado el gobierno de Cáceres y normalizada la situación, fue ascendido a la clase de Sargento Mayor.

De nobilísimo carácter, Valle Riestra fue un cultor de la amistad en el más alto grado. El autor de estos apuntes desea rendir un homenaje sincero a su memoria, relatando un hecho que pone muy en alto la nobleza de sentimientos que siempre animaron a este patriota. Amigo entrañable del señor Domingo Gamio Igarza, no obstante poseer ideologías políticas diferentes, durante la "Entrada de Cocharcas", Valle Riestra quien milita-

ba en el bando opuesto, tan sólo por no tener en su conciencia la duda de que uno de los proyectiles que él pudiera haber disparado hirieran a su amigo, decidió enviar todas sus balas al aire y cumplió su promesa.

Este comentario de un hecho que tanto dice sobre el carácter de Valle Riestra, lo oyó el autor relatar a su propio abuelo, el señor Domingo Gamio, con la emoción de las cosas que jamás se olvidan.

El Sargento Mayor don Domingo Valle Riestra murió el año de 1896, en Lima.

Al lado de todos los hombres tan suscintamente biografiados y que son los que aparecen en la relación oficial del combate, hubo muchos otros valientes. Los nombres de Trenneman, Matheus, Mac Mahon, Retes y tantos otros, merecen ser citados para homenajear sus memorias. La limitada extensión del trabajo que hoy se publica no permite sin embargo hacerlo.

De los doscientos tripulantes que constituían la plana menor del **Huáscar,** 31 murieron y los restantes quedaron heridos en su mayoría, ¡loor a aquellos valientes que supieron cumplir su deber para con la patria!

Ríos, Noguera, Selendón, Dueñas y tantos otros lograron hacerlo con denuedo. Hasta 1948 vivió entre nosotros el grumete Alberto Medina Cecilia, último sobreviviente de la tripulación del **Huáscar.**

En 1961, como ya lo he expresado, descansó D. Manuel Elías Bonnemaison. Hasta hacía poco había constituído también una reliquia viviente de la plana mayor del **Huáscar.** Siempre nos trajo —al verle asistir a las ceremonias conmemorativas de hechos patrióticos navales—, el recuerdo sagrado de aquellos valientes de Angamos, simbolizándolo con su señera figura.

Y el ejemplo imperecedero de los marinos que nos legaron la más brillante tradición naval en la historia de América.

EL HEROE Y EL POETA

(Plática Literaria)

(1879)

Así como los refinados exámetros de Homero supieron inmortalizar, a partir del siglo VIII (A.C.), la época heroica de Micenas y la guerra de Troya —en la Ilíada y la Odisea—, la cólera de Aquiles contra Agamenón, las victorias de Héctor y los viajes de Ulises. Así como en el siglo XII (D. C.), el poema del "Mio Cid" cantó el perfil legendario de don Rodrigo Díaz de Vivar; como el valenciano Guillén de Castro, describiendo las mocedades de ese gran capitán de Sancho II, supo inspirar a Corneille sus creaciones en la tragedia clásica francesa, y, así como el genio inmortal de Bolívar sirvió de pauta a Chcquehuanca para aquel magno elogio al Libertador, tan lacónico, expresivo y rico en calidad literaria que ha sido fundido en letras de oro macizo por la posteridad y actualmente se expone a la curiosidad contemporánea en uno de nuestros museos, así también, uno de nuestros más preclaros poetas, don José Gálvez Barrenechea, supo exaltar con su pluma la épica jornada del 8 de Octubre de 1879, la heroica personalidad del comandante del **Huáscar** y su cruento sacrificio, en el magnífico poema que él mismo intitulara: "Oda Pindárica a Grau".

Aun recuerdo la emocionada voz del malogrado vate cuando por vez primera declamó sus versos, durante la inauguración del monumento que Lima erigió a la memoria del titán de Angamos. Tenía imponencia de cavernas y majestuosidad de alas; era una fuerza viva, estentórea por momentos; dulce, señera e impregnada de emocionado patriotismo en algunos instantes. Los que la escuchábamos teníamos un nudo en la garganta y un sentimiento indescriptible en el alma: era como si el sentir de todos los peruanos, al conjuro de las frases que vertía ese hombre de barbas patriarcales, hubiera conseguido el milagro de concentrarse en cada uno de nuestros corazones y nos abrumara con su peso emocional. Un culebrear de venas sobre nuestras mejillas repartía la sangre en los rostros, produciéndonos un picor en la epidermis; de cuando en cuando, al ensayar un suspiro, el tic de un labio ingobernable nos recordaba el sollozo que se emite sin control y que creíamos sepultado en nuestro pasado de niños. Y es que el hombre, en circunstancias especiales, no puede sentirse insensible cuando se sabe patriota; cuando se pulsa, con la frase justa y el verbo encendido, las fibras más profundas de su ser emocional.

José Gálvez Barrenechea nos hizo vivir momentos inolvidables en aquella ocasión. La musicalidad de su verso evocaba a Píndaro, el famoso lírico griego de la antigüedad; sus imágenes imprevistas y su dicción profunda y sublime, esmaltaban su poema dándole elasticidad plástica y vigor inusitado a las frases; el género épico, tan magistralmente tocado por su numen, tenía la propiedad indiscutible de lo adecuado para cantar las glorias más altas de la patria: ¡eran formidables!

Tal fue mi primer juicio. El momento vivido así tan bruscamente, no dejó mayor abundamiento en la opinión. Hoy pasados unos años, cuando el fonema no solamente impresiona por su sonido sino por su significado, cuando la semántica cobra su importancia al lado de la fonética, cuando interesa también la calidad literaria de lo que se oye o se lee, aquel momento y aquel poema cobran un aspecto diferente; se admira más al cantor y es posible seguirle, paso a paso, a través de su obra, para sopesar con acuciamiento los quilates de su trabajo.

Es indudable que la naturaleza del poema épico, debido a ridículas disputas de algunos críticos y a sus vanas sutilezas, se encuentra un tanto obscurecida. La sencilla opinión que sobre el exterioriza Blair, diciendo que "es la relación en verso de una empresa ilustre, difícil y memorable" parece ser la más acertada.

¿Fueron las campañas del **Huáscar** (y su inmortal corolario: Angamos), empresas ilustres, difíciles y memorables? —No cabe duda alguna al respecto. La lucha sublime de un solo barco contra toda una escuadra, las hazañas de Grau y sus subordinados y el imperecedero recuerdo de sus triunfos y de su sacrificio, abonan con creces la aplicación de aquellos términos.

Justificada la existencia del tema, las reglas a que debe ceñirse un trabajo de esta índole tienen que ser relativas: 1º a la acción; 2º a los personajes que en ella intervinieron; 3º al artificio con que el poeta debe disponerla, esto es decir, al plan; y 4º, al modo de narrarla.

La acción del poema de Gálvez es indudablemente "grandiosa", "interesante" y posee una "extensión proporcionada". Estas calidades son, según el crítico español neoclasicista José Gómez Hermosilla (1771-1837), imprescindibles como materia de epopeya. En lo referente a "unidad", esto es decir, a que la acción sea única, Gálvez hace uso de la libertad que le brinda el género épico —cosa que no sucede en la tragedia y la comedia— citando en diversos pasajes episodios o acciones subalternas a la principal a manera de adorno, brevemente y en concatenada variedad, sin perder en ningún instante la unidad de acción característica de la epopeya.

La grandiosidad de la empresa acometida por nuestros marinos en 1879, justifica suficientemente la importancia que le da el poeta al abordarla como tema épico; asimismo, el tono elevado y majestuoso de su composición tiene amplio respaldo en el motivo del canto y no resulta inapropiado.

Aristóteles estableció la regla admitida por todos, que la acción de un poema épico debe tener "principio", "medio" y "fin". El poeta que decide trabajar sobre un tema de esta clase, debe cuidarse de que el revista cierta antigüedad favorable; ello contribuye a engrandecer en la imaginación de los que escuchan tanto a las personas como a los acontecimientos. Antes de iniciar su poema deberá hacer una breve indicación sobre el asunto que va tratar; a ella se le llama "propósito". A continuación, ya sea involucrándola a la parte anterior o haciéndolo por separado, el vate invoca la asistencia de su musa inspiradora o de causa que le ayude para abordar con éxito la "trama" del poema, que es la más extensa y la que requiere máxima atención, talento y habilidad.

Examinemos el propósito y la invocación de Gálvez, al iniciar los primeros versos de su "Oda Pindárica a Grau":

Frente al océano, ¡oh Grau!
semidiós lleno de bondad humana,
te evoco como a un gran penate lírico;
y al evocarte
¡oh gran señor del mar!
los mitos y los símbolos
florecen y se encarnan
en henchidas imágenes radiantes.

El propósito, breve, elegante y perfectamente delimitado surge claro en esta primera estrofa: el poeta acude al océano y evoca al marino ilustre, al gran señor del mar como le llama él. Ha iniciado de la manera más adecuada su poema. Hay majestad en decirle penate (divinidad romana tutelar); hay reconocimiento de lo apropiado que resulta aquel héroe extraordinario, para que la lira del poeta se pulse y se canten su hazañas... Prosigue Gálvez:

¡No son mentiras vacuas
ni son fantasmagóricos alardes
esas figuraciones tutelares,
la leyenda, la historia y la gloria y la
Patria;
que por ellas un hálito divino
infunde en lo pasado vida sacra,
y a las cosas que fueron las salva del olvido;
un hálito divino
que hincha las palabras,
como velas de barcos atrevidos
que van al infinito!

¡Puede la vida triste
irse como una sombra, pero quedan,
de las almas sublimes,
el resplandor y el eco
de vibración perenne, que rescata
en una sagrada resurrección,
a los hombres que encarnan,
en misiones eternas, ideal y abnegación. . .!

Usando un castellano académico, Gálvez cita figuraciones tutelares: la leyenda, la historia y la gloria y la patria. De ellas su imaginación de poeta percibe un "hálito divino", un soplo, un aliento que da vida a las cosas que pasaron porque la tradición oral, la historia como un todo (historiología e historiografía), los hechos gloriosos narrados o escritos y la conciencia de lo que significa patria reunidas en admirable concierto, emocionan al hombre, al poeta cantor, al filósofo que intuye la tangibilidad de los valores espirituales, "aunque la vida triste se vaya como una sombra". Ese hálito divino, en figura poética bien lograda y feliz, es un viento que "hincha las palabras como velas de barcos atrevidos que van al infinito".

Existe propiedad en el giro: ¿hay acaso términos más adecuados para tan heroicos marinos, que cantar sus proezas con palabras que se expanden y se hinchan, "como velas de barcos atrevidos" o hay algún vocablo que dé mejor idea del deseo del poeta, de enaltecerlos en su canto hasta llegar al "infinito"?

Locura de poeta, creencia popular,
son las que captan el mensaje
que se vuelve a cantar;
cuando en la hora trágica
la carne de los héroes se hace polvo
y el alma vuela al cielo
para lucir, eterna,
como una estrella tutelar,
de esas que marcan
camino de la tierra para el mortal que pasa,
ruta celeste
para el mortal que ha de durar.
Y así —¡oh señor de nuestro mar!—
al evocarte vienen, con nuevos atavíos,
las antiguas estampas,
¡No son mentiras, no, los símbolos;
la leyenda, la historia y la gloria y la Patria!

El poeta, trovador del pueblo, capta el mensaje que envían los héroes a la posteridad a través de la historia. El pueblo cree y el poeta canta. Su ficción adorna la tragedia humana: los cuerpos de esos hombres se desintegraron en polvo pero, sus almas, son estrellas tutelares que guían al mor-

tal que pasa con su ejemplo; que perduran sobre el tiempo y el humano vivir, como astros de trayectoria propia en la inmensidad del Cosmos.

Propósito e invocación terminan con el último verso. Viene ahora la parte más difícil, Gálvez debe entrar a la trama de su oda, lo hace con clase y señoría; leámosle:

> Fuiste la encarnación del sacrificio,
> fuiste la encarnación de la esperanza,
> y como Cristo
> bien sabías que te sacrificabas.

¡Qué manera más hermosa de encarrilar el pensamiento! Reconoce al héroe cualidades militares en las que esperó todo un pueblo. Vive la situación real de Grau; sabe que aquel marino, a pesar de la esperanza popular en sus homéricas hazañas, no ignoraba la inferioridad de sus posibilidades. Le compara con Cristo y le hace mártir consciente de su sacrificio necesario. Luego dice:

> Como a un gran corazón
> iba hacia tí la sangre de la patria,
> que su dolor sentía en tu dolor
> que por tí palpitaba
> y que confiaba en tí su salvación.
> Todo lo fuiste, todo, en un instante:
> la epopeya, el ensueño,
> la audacia y el misterio,
> lo incomprensible y casi inalcanzable
> con que esperaba redimirse un pueblo.
> La Patria,
> tú, tal vez como nadie, lo sabías
> la forjan los que sufren, los que luchan,
> los que se sacrifican;
> que, en el surco del pueblo, el sacrificio
> es la única semilla
> que hace brotar la flor del patriotismo.

Gálvez trabaja ya en la trama misma de su poema. El personaje principal de su oda, el alma de la empresa, el centro al cual se refieren todas las vicisitudes que va a narrar, es uno sólo: Grau. La unidad de acción es así más sensible, porque hay una persona en la que confluyen todos los diversos acontecimientos que se tratan en la trama. Esto contribuye a interesarnos más, al observar que existe un plan preconcebido, ejecutado con tesón y constancia, en el que no juega papel alguno el acaso.

Los versos van sumando, uno a uno, los pensamientos que expresan para relievar la figura de Grau. Gálvez compara al héroe con "un gran corazón" "hacia el cual iba la sangre de la patria". "Todo lo fuiste, todo"

—le dice—, para luego, hombre patriota antes que poeta, añadir: "tú, tal vez como nadie, lo sabías"; la patria "la forjan los que sufren, los que luchan, los que se sacrifican..."

Tú fuiste así; por eso
son eternos tu nombre y tu recuerdo.

Y aquí el poeta cumple con el requisito clásico, mejor diría, con una de las exigencias imprescindibles de la poesía épica: demuestra que el asunto elegido es interesante, no sólo para el Perú como nación, sino capaz de excitar la admiración y el recuerdo de los siglos, por "haber sido así"; epopeya, ensueño, audacia y misterio, resumiendo lo incomprensible e inalcanzable de todas nuestras esperanzas nacionales de la época. Luego añade:

En la tremenda hora
de patriótica angustia,
ibas sobre las ondas,
como un ave silente,
en formidable empeño de aventuras,
desafiando a la muerte y a la suerte,
y tras tu frágil nave,
como un viento propicio,
iba el cálido aliento
con que seguía tu ilusión tu pueblo.

¡Valiente!, le dice el poeta; hombre capaz de retar a la muerte y a la suerte con el fatalismo de un guerrero medioeval; esperanza silente de todo un pueblo, impulsada sobre las aguas con el aliento de todos sus compatriotas que en él esperaban y confiaban.

¡Nunca tuvo una estela
más luminosa un barco
como la estela que dejó tu nave,
ni jamás las estrellas
alumbraron a un buque solitario,
de más pura y romántica osadía
como el romanticismo de tu barco,
retoño nuevo de caballerías.....!

Una de las reglas que corresponden a la acción del género épico es la que cita Gómez Hermosilla, cuando dice: "han de ponerse a la vista objetos de los que anteceden y siguen, porque su utilidad y la razón por la cual se permiten, es la de dar variedad al poema y evitar que los lectores se fastidien viendo siempre escenas de la misma clase"

Gálvez la cumple en este caso; cambia de tema y se refiere al barco, el asunto tocado ahora tiene tanta conexión con el héroe central que se identifica con él. No obstante introduce variedad en el poema.

Y sigue el vate urdiendo la trama con elementos diversos:

Viejos, niños, mujeres tus campañas
seguían como ensueños,
y se echaban al vuelo,
por tu nombre, las líricas campanas.

Aquí se desliza una ligera cacofonía: "las líricas campanas". Hay, en cambio, riqueza de expolición (también llamada conmoración o amplificación), desde que se extiende el pensamiento presentándolo bajo diversos aspectos; se varía la forma de expresión para decir lo mismo. Los cuatro versos anteriores dicen, en diferente y más extensa manera, "que el pueblo pensaba continuamente en sus hazañas y cantaba sus proezas"

¡Señor de las sorpresas,
recorrías, impávido, las costas
enemigas. Absorta
te contemplaba América,
—flores de damas, ritmos de poetas—
y hasta la vieja, indiferente Europa
depuso su soberbia ante tu gloria!

El epifonema surge nítido en este pasaje de la trama. Epifonema quiere decir: exclamación final; Gálvez la emplea, usa esa reflexión para concluir la narración del hecho; nace su epifonema de doble causa; del raciocinio y del afecto.

De las galeras que cantara Homero
de los pueblos Feacios,
tu nave fue sublimación airosa;
veloz y silenciosa como un sueño
caía como un rayo,
se iba como una sombra. . . .
Ensoñación del mar, en flor de hazañas;
era mito, milagro, fantasía;
maravillosa mezcla de caballero y de fantasma,
sorprendía, apresaba, combatía. . . .

En los últimos dos versos existe cierta confusión en el pensamiento que ellos expresan. Si consideramos los anteriores en que el poeta se refiere a la nave, nos explicamos que dé el calificativo de "fantasma" al barco que "caía como un rayo" y "se iba como una sombra". En el penúltimo verso no hay mucha claridad en la expresión: o habla del héroe y le dice "caballero" o del barco que llama "fantasma" No debió, quizás, mezclarlos en un todo. Es indudable que no se refiere exclusivamente al buque en sí.

Desde que en versos precedentes ha estado el poeta escribiendo en segunda persona, al decirle a Grau: "tu nave fue sublimación airosa. . . .", parece más apropiado para la claridad del pensamiento que volviera a decirle en el último verso: "sorprendías, apresabas, combatías", y nó "sorprendía, apresaba, combatía", como lo hace.

Si se refiere al barco, entonces sí podría conjugar en tercera persona. No hay tal, sin embargo, y es indudable ya —pero mediante un análisis detenido que va en contra de la claridad, desde que ésta debe surgir a la primera ojeada—, que el vate se refiere a la "mezcla" de "caballero y de fantasma". Sólo así puede, apropiadamente, decir que dicho "conjunto" (héroe y buque) sorprendía, apresaba y combatía.

Es sabido que los pensamientos que se introducen en una composición literaria, pueden ser: "claros", "profundos", "oscuros", "confusos", "embrollados" o "enigmáticos". Los que motivan la digresión anterior son, indudablemente, algo "confusos". Y prosigue Gálvez:

Tú eras la Patria sobre el mar,
bajo el cielo
y más allá del horizonte,
y unías la leyenda y el cantar
al ejemplo,
como un nuevo Quijote.
Reflejo azul de una bondad divina,
por tí, la roja guerra tuvo;
hundías barcos y salvabas vidas
aun al enemigo diste amor,
y, entre la sangre y la metralla, puro
pasaste, el alma erguida
por la mano de Dios.
Y como con la Patria te uniste y confundiste,
y eras un paradigma
de heroísmo sin par,
a tu lado tuviste gallardos paladines.
Pero la realidad te perseguía
acechando a tu ideal.
¡Duro el destino,
castiga en la carne y en la tierra
y en tiempo fugaz,
y los premia en el alma y en la gloria
y les da eternidad!

Usa el poeta la palabra "paradigma", significando ejemplo de heroísmo sin par. El fonema resulta por demás adecuado en el género de su composición. A partir del momento en que escribe el verso que dice: "Pero la realidad te perseguía. .", inicia un episodio de su oda y comienza a

preparar el desenlace; está entrando al final y quiere hacerlo con soltura, con emoción patrótica.

Como tu par insigne, Bolognesi,
tenías que caer por nuestras culpas
y para ser ejemplo;
porque el destino escoge
las víctimas más puras,
y así redime castigando pueblos
en el dolor de los que son mejores.

En estos versos el poeta reconoce ampliamente el sacrificio de Grau. Lo define como consecuencia de la falta ajena; lo realza, ratificando su naturaleza ejemplar. Es una inmolación la que está tratando de expresar. Sigámosle:

¡Tenías que caer!
Y en un dantesco círculo de fuego
se consumó tu sacrificio cruento.
¡Tenías que caer!
Como en un mito griego,
se hizo de sangre todo el horizonte,
y se alzaron como unos semidioses
los que contigo al holocausto fueron.
¡Tenías que caer!
Se hizo de sangre todo el horizonte,
pero el mar, como nunca, fue color de laurel. . .!

Han pasado muchos años y aun resuena la exclamación aquella de Gálvez en mis oídos: "¡Tenías que caer!". La gravedad señera de su voz supo saturar de emoción nuestros corazones; la sensibilidad de sus versos, hacernos sentir la calidad de su numen; la propiedad de sus estrofas, recordarnos el culto que debemos profesar a nuestros héroes. . .

No hace mucho que falleció aquel insigne cantor de Grau. Nacido en Tarma el 7 de agosto de 1885, dejó de existir en Lima el 8 de enero del año 1957. A su muerte, el pueblo de nuestra capital le rindió el sincero homenaje que sus laureles merecían. Escritor, poeta, orador oportuno y convincente; parlamentario honesto, repúblico eminente y acertado periodista, dejó entre sus conciudadanos un vacío muy difícil de llenar y una profunda tristeza.

Los más notables de sus libros fueron: "Una Lima que se Va", "Calles de Lima y Meses del Año", "Bajo la Luna", "Jardín Cerrado" y "Posibilidades de una Literatura Genuinamente Nacional".

Durante su vida supo cumplir la enjundiosa profecía laica de don Ricardo Palma, cuando le obsequió la pluma con la que había escrito sus

inmortales "Tradiciones Peruanas": "a fin de que la entinte para dar a luz cuadros histórico-sociales de Lima. Por los pocos que ha publicado hasta ahora (22 de mayo de 1913), puedo augurar que mi pluma, manejada por Gálvez, enaltecerá siempre el recuerdo de mi nombre".

Y aquel vaticinio se cumplió. El nombre de tan ilustre tradicionista no necesitará nunca ser más enaltecido; el hombre de letras que heredó su pluma supo, sin duda alguna, responder a la confianza que en él depositara Palma convirtiéndose, a costa de estudio y esfuerzo personal, en una luminaria indiscutida en el cielo literario del Perú y de América.

Y en el más insigne cantor de las glorias de nuestro Gran Almirante, Miguel Grau.

INTRINGULIS EN LA "SARMIENTO"

(1901)

A: Marta S. de Manrique

Allá por el año de 1901, la primera promoción de guardiasmarinas peruanos que egresara de nuestra Escuela Naval en el presente siglo —tanto por ser cortísima en número como selecta en calidad—, fue enviada a la hermana república Argentina para su práctica y perfeccionamiento. La conformaban solamente cinco compañeros: Julio V. Goicochea, Manuel A. Clavero, José R. Gálvez, Juan de Althaus y Ernesto Salaverry.

Mozos con suerte los arriba nombrados, a poco de llegar a tierras del Plata fueron embarcados en la hermosa fragata **Sarmiento,** barco que se alistaba a realizar un viaje de entrenamiento y visita a Europa y tenía programadas una serie de escalas —a cual más apetecible— en los más importantes puertos del Viejo Continente. A mayor abundamiento, de capitán a paje asistirían a las ceremonias de coronación del Rey de Inglaterra, Su Majestad Eduardo VII, desde que llevaban también la representación oficial del Gobierno Argentino.

Por descontado que, a los guardiasmarinas peruanos, la suculenta comisión aquélla les vino de perlas. Habiéndose imaginado un viaje durísimo, largo y tedioso, comenzaron a soñar con la Costa Azul y a reconcomiarse pensando que las fatigas de la travesía iban a ser premiadas con holgura, gracias a los desembarcos programados en las costas del Mediterráneo y a la bondadosa disposición que para con ellos mostraba la Divina Providencia. Puede decirse que perfectamente calzada les venía la quintilla aquélla que reza:

A los hebreos les hizo
—en desiertos de Judá—
Dios un favor. . porque quizo,
en vez de mandar granizo,
¡hacerles llover maná!

Despedida que fue la fragata **Sarmiento** de Buenos Aires, zarpó del puerto entre bombos y matracas, puso proa hacia el estuario del Plata y arrumbó a Europa. Su partida se efectuó a mediados del año de 1901.

Al terminar la primera quincena del mes de julio y cuando el barco se encontraba en alta mar, a los guardiasmarinos argentinos ocurrióseles una gratísima idea que mucho decía de su proverbial gentileza: sabedores de que el día 28 era fecha conmemorativa de la Independencia del Perú, decidieron, por unanimidad, agasajar a sus colegas del Norte mediante un ágape que, por lo inesperado, resultara impresionante y sorpresivo.

Para ello, a chita callando, iniciaron de inmediato conversaciones con sus superiores jerárquicos para solicitarles la respectiva venia. Una vez obtenida la seguridad de su aquiescencia, aprovecháronla para sugerir un reforzamiento adecuado del cotidiano menú, amén del permiso para poder libar un par de copetines y cumplir así con el característico brindis que se estila efectuar en las ceremonias de ese tipo: el broche de oro, dijeron. Se les concedió.

Así las cosas, tuvieron luego que contemplar —que como número insoslayable y obligado— habría que ejecutar los Himnos Nacionales del Perú y la Argentina, tanto para enmarcar debidamente el ágape que preparaban como para revestirlo de la solemnidad que se merecía.

Mas si el hecho en sí no parecía presentar mayores dificultades a priori, al conversar con el Maestro de Banda y exponerle sus intenciones, el jefe de los tatachines acusó una gravísima preocupación: como el crucero que efectuaban se circunscribía a aguas europeas. ., ¡había traído consigo solamente las partituras correspondientes a los países que iban a visitar. ¿Del Himno del Perú?, ¡ni el rastro!

¿Cómo solucionar esta dificultad?, pensaron todos. Después de darle algunas vueltas al asunto y consultar con la almohada, que dicen es la mejor consejera que se puede hallar, el Maestro de Banda revolviéndose entre las cobijas lanzó un estentóreo ¡eureka! Apenas pudo se entrevistó con la comisión organizadora y le juró por Santa Cecilia, su patrona, que él arreglaría el intríngulis a satisfacción. Todos quedaron contentos con la promesa.

De que el Músico mayor se las ingenió, no cabe duda. Durante cierta noche serena y estrellada, en que la **Sarmiento** navegando majestuosa y plácidamente daba la impresión de acariciar con los topes de sus palos el azul del cielo, el Maestro de Banda paseábase por cubierta en busca de una ocasión propicia que le permitiese poner en práctica el bien urdido plan que se había trazado: teniendo ya a uno de sus ayudantes metido dentro de una batayola cercana, provisto de papel, lápiz y algunos pentagramas en blanco, confiaba en que un rayo de Luna le proporcionara furtivamente la luz justamente necesaria para permitirle garabatear lo que oiría, manteniéndole oculto a toda mirada gracias a la loneta cobertora de su alojamiento; mientras tanto. ., ¡había que buscar un guardiamarina peruano!

Y Dios se lo puso cerca, en la persona de D. Juan de Althaus, quien, paseándose como él, había también subido a cubierta para gozar el fresco de la noche.

El abordaje fue fácil. El mero hecho de que existiese una intención común, la imponente belleza del cielo y el rielar de la Luna, fueron utilizados hábilmente por el sub-oficial para iniciar la conversación bajo inmejorables auspicios. Había que hacerla derivar hacia el climax del tarareo mientras que, con toda intención, los pasos del músico se encaminaban a la batayola de marras. El esperado instante llegó al detenerse ante ella. . .

—Yo admiro la música y letra del Himno Nacional del Perú, caballero guardiamarina. ., ¿tendría la bondad de entonarlo bajito?

—No me ponga en aprietos, por favor: ¡soy un pésimo intérprete!

—Vamos. ., ¡no sea modesto y anímese señor!

—Bueno, ¿si usted se arriesga a oirme?

—¡Claro que sí! Le escucho con toda atención:

—"Tarará, tarará. . . ¡Somos libres, seámos, seámoslo siempre. .!"

Mientras esto sucedía, el "apuntador" garabateaba y garabateaba a toda velocidad, dentro de la batayola y en la penumbra. . .

Cuando el inocente guardiamarina peruano terminó de canturrear, su interlocutor dióse todavía el lujo de hacerle repetir uno o dos tonillos, pues según dijo, "no había llegado a captarlos en toda su imponente expresión musical". Acabada la sesión dióle las más cumplidas gracias y, deshaciéndose en elogios, se despidió de su gratuito informante. Quedaron como grandes amigos.

¡Había resuelto el problema que tanto le mortificaba!— Al día siguiente, y luego de sacar varias copias de la hoja borroneada por su ayudante, repartió las partituras así obtenidas y. ., ¡a ensayar llamaron!

Transcurridas algunas singladuras, llegó la fecha del banquete tan gentilmente ofrecido por los guardiasmarinas argentinos a sus colegas peruanos. A los postres, el anfitrión más caracterizado púsose de pie. Con frases galanas y emotivas recordó la gesta Sanmartiniana, los fraternos lazos de unión entre su patria y el Perú, para terminar proponiendo un caluroso brindis por el Aniversario Nacional que celebraba el país hermano.

Cuando las copas se apuraron hasta llegar a la mitad de sus contenidos —costumbre protocolar que deja un margen para retrucar el ofrecimiento, con el mismo vaso y en iguales condiciones etílicas—, los alegres comensales se alistaron para depositar nuevamente sus posaderas sobre las sillas. Iban a hacerlo cuando, sorpresiva y cadenciosamente, los acordes de la banda de músicos irrumpieron en la cámara y llenaron el recinto con las notas de un himno que hizo ponerse de pie, inmediatamente, a todos los argentinos presentes. Ante gesto tan espontáneo, los peruanos les imitaron con la misma reverencia, pero algo desorientados y acusando una casi desapercibida morosidad. Estaban seguros de que no era el Himno Nacional de la Argentina.

Al finalizar la ejecución un "tarará, tará, tará, tarará" que tenía cierto aire familiar, peruanos y argentinos premiaron la pieza con una salva nutrida de aplausos.

Ocupadas las sillas nuevamente, el guardiamarina D. Julio V. Goicochea —como representante del grupo extranjero— tomó la palabra para agradecer, en sentidos y oportunos términos, la preciada gentileza argentina, al haber organizado un homenaje al Perú, su lejana patria, encontrándose la **Sarmiento** en alta mar, circunstancia que lo hacía más significativo aún por la exquisita sensibilidad que traía aparejada... Propuso también brindar por el país que les hospedaba y por la inolvidable memoria del Generalísimo, D. José de San Martín.

Emocionados todos y puestos de pie nuevamente, sus copas volvieron a chocar entre sí y los contenidos se apuraron esta vez hasta el fondo, dejando apreciar los rostros vecinos merced a la transparencia del cristal.

Luego vinieron los comentarios, los agradecimientos personales y la charla de sobremesa. Uno de los guardamarinas argentinos —francote él y algo curiosillo—, deslizó una pregunta hecha a quema ropa, dirigiéndola a su colega peruano Goicochea:

—Decíme.., ¿ustedes no acostumbran a ponerse de pie cuando ejecutan su Himno Nacional?

—¡Pues, claro que sí! contestóle su interlocutor.— ¿Puedo saber por qué me lo preguntas?

—Bueno ché. ., porque a vos y a tus compañeros los noté indecisos hace un momento. Evidentemente, nos dieron esa impresión. . .

—Pero, compadre, es que hoy —que nosotros sepamos—, ¡nadie ha tocado nuestro Himno Patrio!

—¿Cómo decís? ¿Y la música aquélla. .?

—¿Te refieres a la inicial?, ¿no era argentina. .?

—¡Qué va, ché! —El Himno Peruano, nos dijeron. .

Acabado el almuerzo hubo que investigar las causales del desaguisado. Establecidas las averiguaciones del caso y llamado que fue el Músico Mayor, éste se encargó de suministrar los debidos pormenores. Cotejadas las notas, fusas, corcheas y semi-corcheas. ., ¡el himno tocado, con respecto del que se pretendió ejecutar, resultaba como comparar La "Traviata" de Verdi con el "Requiem" de Mozart!

Y. ., ¿sabes por qué, lector
el himno nació cambiado?:
¡por un mal "apuntador"
y un cantor. ."desorejado"!

Cuando menos, en lo que respecta a la posición argentina, aquello de registrar notas dentro de una batayola, casi en la penumbra y ayudado solamente por un rayito esquivo de Luna, tenía sus bemoles, ¡qué caray!

Si a lo dicho les sumamos las escasas disposiciones musicales del sorprendido guardiamarina peruano, D. Juan de Althaus, unidas a lo imprevisto del tarareo solicitado, tendremos completa la figura y lista la explicación sobre el intríngulis que se armara en la fragata **Sarmiento** allá por el año de 1901, con motivo de intentarse tocar el Himno Nacional del Perú sin que existiese la correspondiente partitura.

Y como, siguiendo mi inveterada costumbre, debo dar fe de que el presente relato es verídico, te contaré, lector, que hace ya unas décadas —cuando este tradicionista era niño aún— lo escuchó de labios del entonces Capitán de Navío A.P., D. Julio V. Goicochea, en tertulia de cumpleaños celebrada en la casa de D. Arístides Cebrián, situada en la calle antigua y limeñísima de "Zárate", casi en el corazón mismo de esta capital perulera. Fue en ocasión del onomástico de Dña. Rosa A. Gaymer Eyacuriaga, esposa del anfitrión.

Hoy, pasado el tiempo y en forma casual, ha podido atar cabos y coordinar recuerdos casi olvidados gracias a la gentileza de su excelente

amigo, el Capitán de Navío A.P. (R), D. Leonidas Rivadeneira Beleván, quien en mayo de 1968 le ha suministrado unas notas sobre tan jugoso sucedido, despertando así las reminiscencias de un relato que conoció en su niñez.

Ahora sólo le queda terminar con esta tradicioncita, añadiéndole el comentario que, sobre el comandante D. Juan de Althaus, hiciese en aquella oportunidad su compañero Goicochea:

—"Althaus, en cuestiones de música. ., ¡siempre fue muy desorejado!".

Y rubricar su despedida —hasta la próxima narración, por ser ya tarde—, con un antañero pero expresivo: ¡Apaga y. . vámonos!

SU MAJESTAD, EL REY, Y SU AMIGO: EL GUARDIAMARINA

(1906)

Las peripecias por que pasó un joven marino peruano ante Su Majestad, el Rey Alfonso XIII de España, constituirán el tema central de esta tradicioncita que hoy pretendo relatar. Como dichas ocurrencias tuvieron lugar hace más de medio siglo, considero que ya van cobrando cierto saborcillo añejo, y, por ende, títulos suficientes para ser incorporados al conjunto de episodios que conforman el presente libro, aunque no hayan tenido mayor trascendencia histórica sino simplemente por la curiosa situación que representaron. Vaya pues mi narración como lo que es: el inusitado caso de un guardiamarina que habiéndole caído en gracia al rey, cometió luego una travesura y fue reprendido por ella con la característica fineza que siempre distinguió al soberano español.

Listos los ingredientes, acompáñame lector a sazonar la ensalada, y. . ¡ojalá que no se me vaya la mano en el aliño para que resulte de tu agrado!

Allá en los comienzos del presente siglo, algunos guardiasmarinas peruanos hacían sus prácticas y estudios en buques de la Madre Patria enviados por nuestro Gobierno. Por descontado que recibían idéntico trato que sus colegas españoles, teniendo que cumplir con las mismas obligaciones que éstos tenían.

El 20 de marzo de 1906, el almirante jefe de la escuadra dispuso que todos los guardiasmarinas españoles se transbordaran de sus respectivos buques al crucero auxiliar **Alfonso XII,** barco que fue especialmente reacondicionado para recibir al monarca reinante, D. Alfonso XIII de Borbón y Parma, quien debía hacer su primera visita a las islas Canarias. La misión encomendada a los guardiasmarinas era la de efectuar guardia de honor (zaguanete, llamámanle) en los salones adyacentes al alojamiento del rey.

Pensando quizás que nuestros compatriotas, por el hecho de no ser súbditos de la corona sino republicanos no tendrían mayor interés en velar por el monarca, se les eximió de tal obligación. Sin embargo ellos pidieron audiencia a sus superiores y reclamaron que se les honrase con el mismo encargo: se les otorgó el privilegio y pasaron con sus bártulos al **Alfonso XII.** El 23 de marzo zarpó el buque de Cádiz escoltado por todos los barcos que conformaban la Escuadra de Instrucción, llevando a su bordo al Rey de España, su hermana, la princesa María Teresa, al príncipe de Baviera, al Ministro de Marina, Vice-Almirante D. Joaquín Concas, y a otros personajes que integraban el séquito real.

A partir de ese instante se estableció el servicio de zaguanete —"Guardia de Honor"—, desde las ocho de la mañana hasta las diez de la noche, con relevos de dos en dos horas.

Luciendo levita de gala y espada desenvainada, en el gran comedor hallábase uno de esos días el guardiamarina peruano D. Tomás M. Pizarro montando la guarda de 12:00 a 14:00 hrs., cuando el rey ingresó con su comitiva al gran salón para almorzar. Habiéndose sentado el soberano al centro de la mesa, lo hicieron la princesa María Teresa a su diestra, y su esposo el príncipe de Baviera a su izquierda. A ambos extremos tomaron asiento la condesa de Mirasol y el almirante Concas, respectivamente. Otros miembros del séquito ocuparon el resto de sillas, quedando vacía la que daba frente al rey.

El monarca, luego de arrellanarse en su sitio, dirigiéndose al guardiamarina díjole con voz sonora:

—Guardiamarina: ¡aproxímate!

Ante la orden real, aquél dirigióse hacia la mesa, y, sonando los tacos, efectuó el saludo reglamentario con la espada, permaneciendo en atención delante del rey y esperando sus instrucciones.

—¡Envaina tu espada!

Dando cumplimiento a lo que se le mandaba y con un cargamento increíble de nerviosidad sobre su persona, el joven marino olvidóse de quitarse la gorra como procedía, al no hallarse ya con el arma desnuda sino dentro de su vaina.

—¡Despójate de la gorra y la espada!

Habiéndolo hecho así, Pizarro quedóse desconcertado y sin saber que hacer con dichas prendas desde que ignoraba las intenciones del rey.

—¡Colócalas allí! —díjole su real interlocutor— señalándole un sillón cercano.

Luego de cumplir con sus deseos y sin tenerlas todas consigo, el guardiamarina oyó nuevamente que el soberano aquél le decía:

—¡Siéntate!, mientras señalaba con el índice el único lugar disponible en la mesa real, justamente frente a Su Majestad.

Aquella actitud constituía un honor inesperado para el joven peruano, y, a la vez, un rasgo de sencillez de parte del monarca. No obstante tuvo sus bemoles para el invitado del rey, porque fuera de sentirse acosado por las miradas de todos los comensales, al dirigir su vista hacia el bordado mantel le pareció encontrarse como jefe de una batería de armas poco conocidas —con las que debía abrir los fuegos acertadamente— desde que multitud de cubiertos y diferentes clases de copas se hallaban alineados frente a él, esperando que los usara adecuadamente.

Pero todo marino, debido quizás a sus viajes y a la cantidad de ocasiones similares que se le presentan, no se arredra ante minucias de esa naturaleza. Mediante una inspección visual hecha a vuelo de pájaro y muy disimuladamente, pronto se sintió como se dice: en caja. Con los cubiertos de pescado en la mano y saboreando con toda etiqueta el platillo que un mayordomo le sirviera, se halló conversando con el rey como si fuesen viejos conocidos. Cambiaron puntos de vista sobre diversos tópicos, siendo tratado por D. Alfonso XIII al igual que cualquier guardiamarina español. De pronto el monarca, quizá por el acento peculiar de los latinoamericanos, le dirigió la siguiente pregunta:

—Tú, ¿de dónde eres?

—Del departamento de Amazonas, Su Majestad.

—¡Ah! —exclamó D. Alfonso, cambiando súbitamente el trato—, ¿es usted uno de las guardiasmarinas peruanos?

—Sí, señor.

—¡Cuánto diera por conocer el Perú y todos los países de Sudamérica!, exclamó el soberano como hablando consigo mismo.

Fue en ese preciso momento que el Ministro de Marina, almirante D. Joaquín Concas, intervino bromeando mientras esbozaba una sonrisa:

—No Majestad. Allá no nos quieren y se lo digo por experiencia; en el Perú me hicieron esto —y así diciendo señalóse una cicatriz nasal, causada por un fragmento de granada el 2 de mayo de 1866, cuando era oficial de la **Blanca**—, agregando en seguida: mejor sería que pensara en hacer un viaje a los Estados Unidos de Norteamérica, donde hay mucho que ver y conocer. .

—Nada quiero con los americanos, terció el rey.

A lo que el guardiamarino Pizarro, aprovechándose del apoyo que implícitamente le prestaba el monarca al disentir del almirante, dirigiéndose a éste último —y ya mucho más dueño de sí mismo—, endilgóle una respuesta casi salomónica al contestarle:

—Es que usted, mi almirante, está refiriéndose a una época ya superada, en la que sin dejar de amar a la Madre Patria, teníamos sin embargo que velar por nuestros intereses. .

La salida de aquel joven peruano cayóle en gracia al rey. Terminado el almuerzo y al retirarse con su comitiva, debió quedarse pensando un poquitín sobre el asunto, desde que —y esto lo deduzco a través de las "Memorias" del hoy almirante Pizarro— no hubo día en que dejara de mostrarle una especial deferencia: ¡hasta llegó a ofrecerles, a él y a su compañero español D. Carlos Piñeira, un premio para el que resultara ganador del juego de "tejos" en que ambos llegaron a finalistas! Fue una anclita de oro engarzada en brillantes, para ser usada como sostenedor de corbata. La intención era buena, pero los azares del deporte dieron el triunfo a Piñeira, con lo que Pizarro quedóse esperando la revancha. .

Sin dejar mañana en blanco, Su Majestad —quien era gran aficionado a la fotografía— aparecía en cubierto portando una fina cámara. Tomaba retratos a destajo: de la oficialidad, guardiasmarinas, marinería, embarcaciones, y, en fin, de todo lo que pudiese constituir un imprescindible recuerdo para su album de viaje. Dentro del gran salón real habíase adaptado un camarote para el revelado y lugar de indudable evasión espiritual que mucho bien le hacía. Allí guardaba todos sus materiales y parte de su afición por las distracciones que son gratas en la vida.

Pizarro sentía infinita curiosidad por contemplar de cerca las múltiples fotografías que había tomado el rey, y no pudiendo atreverse a pedírselo por que. . amigos, lo que se llama amigos, ¡no eran ni podían serlo por obvias razones!, decidió cometer una travesura.

Habiéndole tocado nuevamente la mentada guardia de "zaguanete" —que cesaba automáticamente al desembarcar Su Majestad—, en el puerto de Las Palmas, D. Alfonso XIII decidió pasar a tierra. Sólo el guardiamarina en el gran salón, sintióse tentado por **Carrampempe,** y, sin que nadie le viera, abrió la puerta de la cámara obscura e ingresó en ella buscando el interruptor de la luz eléctrica. Tentando dentro del negrísimo ambiente no encontró nada. En cambio escuchó un chirriar de cristales quebrándose bajo las suelas de sus zapatos. . ¿Qué había sucedido?

Pues que por aquella época no se usaban películas sino placas de vidrio para las impresiones fotográficas. Varias habían sido dejadas sobre el piso por el rey para que se secaran, y Pizarro, ignorándolo, las hizo añicos en un tris por tras. .

De vuelta a bordo, D. Alfonso XIII dióse cuenta del desaguisado. Comentólo durante el almuerzo sin darle importancia, pero estudiadamente a no dudarlo. El comandante de la nave se hizo el propósito de averiguar lo sucedido. Ya iniciaba sus indagaciones, cuando el guardiamarina Pizarro pidió audiencia para hablarle, y, con toda franqueza, contóle la verdad: nada le pasó. Poco después el rey le hizo llamar a su cámara:

—¿Te gusta la fotografía?, díjole.

—Bastante, señor. .

—¿Cómo estás?

—Bien, gracias. A las órdenes de Su Majestad.

—Pues toma ésta. Y así diciendo, alargóle su propio retrato autografiado: ¡la firma del prudente y comprensivo monarca, para un travieso guardiamarina!

Pizarro no olvidó la lección, ¡como que hasta hoy la conserva de recuerdo!

UNA DONNA MOLTO GENTILE

(1907)

En el año 1907, los flamantes y recién egresados Alféreces de Fragata peruanos que acababan de terminar sus estudios y prácticas en la Real Marina Española, fueron puestos a órdenes de nuestra Embajador en la ciudad de Madrid. Los supradichos oficiales eran cinco en total: Bermúdez, Vinces, Frías, Pizarro y Vegas, quienes, con su dorado galón en la bocamanga y las perspectivas de una carrera que recién lograban tangibilizar, sentíanse felices, orgullosos y poseídos de un inmenso deseo de ser útiles a su patria.

Su Excelencia, el embajador, pronto dispuso que se trasladaran a Cádiz, arreglando todo lo conveniente para que los nuevos oficiales se embarcasen en un buque mercante alemán, el **Anubis,** nave que cruzando el Atlántico y pasando por el estrecho de Magallanes así como los canales del Sur de Chile, al cabo de cierto tiempo les dejaría en el Callao que era el puerto de llegada.

Algunos pasajeros adicionales llevaba el barco aquél. Entre ellos, a una distinguida y hermosa dama —italiana de origen: la señora de Masperi—, quien acababa de enviudar mientras se encontraba en Europa. Casada con un próspero caballero, paisano suyo y poseedor de cierta respetable fortuna, ambos radicaban en Lima desde hacía bastantes años y tenían dos hijos que constituían su máxima alegría. Deseosa de hacer una visita a sus familiares para que conociesen a sus retoños, navegó hasta Italia y pasó hermosos días en su amada patria, entre demostraciones de cariño y halagos sin fin. Pero el destino es cruelísimo, en veces, y el diablo se las arregla para arruinar la torta cuando más complace su sabor: la súbita e inesperada noticia del fallecimiento de su marido en Lima, interrumpió su dicha y la hizo derramar torrentes de lágrimas salidas del corazón.

Sin embargo, como urgía su presencia en nuestra capital con el fin de arreglar y poner en orden sus intereses y la herencia de sus hijos, la señora de Masperi sacó también los correspondientes pasajes en el **Anubis,** convirtiéndose, de la noche a la mañana y merced al cariño que la ligaba con el Perú —país que ella consideraba como su segunda patria—, en amable amiga y simpática compañera de viaje de nuestros flamantes oficiales de marina.

¡Y cuidado que los italianos son extraordinariamente patriotas!— No obstante distinguirse por esto, cuando emigran hacia otra nación, viven en ella y comprenden el modo de sentir de sus habitantes, se dan por entero y pasan a constituir parte integrante de la tierra en que afincan, contribu-

yendo, de todo corazón y con sincera honestidad, a preocuparse por el país, estudiarlo y hasta a enraizarse por generaciones en el suelo que habitan.

El Perú tiene muchísimos ejemplos que confirman la aseveración que me permito hacer —al parecer dislocada, pero imprescindible dentro de mi relato—, acerca de innúmeros ciudadanos de la península itálica que se distinguieron a través de su historia. Examinemos algunos de ellos, lector:

Desde Martín de Fiorenza, quien figuró entre los conquistadores y estuvo presente en Cajamarca cuando se fijó el rescate de Atahualpa, pasando por Antonio Ricardo, turinés, que inició en Lima las primeras impresiones hechas en Sudamérica, mostrando el arte tipográfico allá por el año de 1583; por Carmine Nicola Caracciolo, napolitano, príncipe de Santo Buono y Virrey del Perú desde 1716 a 1719; por Alessandro Malaspina, navegante y científico quien publicó sus estudios en 1789; por Vincenzo Bocchi, insigne platero, orfebre y cincelador del siglo XVII; por el Padre Manuel Castrucci di Vernazza, misionero, geógrafo y explorador (1846-1848) en los ríos Pastaza, Tigre y Napo; por el historiador D. Tomás Caivano, de ilustre recordación debido a sus escritos sobre la guerra de 1879; por Andrés Bolognesi, padre del legendario héroe de Arica, insigne violinista y Director de la primera Compañía de Opera que tuvo Lima; italiano fue también D. Antonio Raimondi, el sabio e infatigable estudioso del Perú, quien reveló al mundo los diversos aspectos geográficos, botánicos, geológicos y étnicos —por citar algunos de ellos solamente—, de la tierra que tanto quiso y a la cual dedicó los dieciocho últimos años de su vida.

E italianos también fueron los trece gloriosos mártires de Chorrillos, quienes vistiendo aun su roja casaca bomberil, ciñendo sus bronceados cascos y portando sus mangas contra incendios para aplacar el fuego desatado en la ciudad por las tropas chilenas antes de la ocupación de Lima, sufrieron la muerte por fusilamiento en forma heroica, tan sólo por el pecado de haberse opuesto a la destrucción de la villa ejerciendo su noble misión.

Todos estos pormenores, y muchos más seguramente, obraban en el conocimiento de la señora de Masperi cuando el **Anubis,** habiendo tocado en Punta Arenas ya casi finalizando el año de 1907, embarcó a su bordo un nuevo pasajero: cierto Capitán de Corbeta de la Armada de Chile, quien habiendo sido cambiado de colocación, retornaba a Valparaíso para hacerse cargo de su nuevo destino.

En la cámara del buque se le designó un sitio a tono con su rango militar: merendaba en la mesa en que lo hacía la oficialidad del **Anubis,** presidida por el propio capitán de la nave. La señora de Masperi realizaba sus colaciones aparte, en otra más pequeña y en unión de sus dos hijos. Los oficiales peruanos, debido a su juventud y grado, ocupaban en conjunto una tercera mesa de regular tamaño.

Y el meollo de este sucedido hizo su aparición en determinada fecha, durante un nutrido y bien festejado almuerzo. En la mesa del mandamás comenzó a correr la sabrosa cerveza alemana a torrentes, destapándose botellas tras botellas —y por docenas según cálculos fehacientes—, entre demostraciones de afecto al Capitán de Corbeta pasajero y estruendosos vivas a Chile. El resto de quienes se hallaban en sitios diferentes de la misma cámara. ., ¡pues gaznates secos y agua si deseaban remojarlos!

En un momento dado, y cuando la tertulia llegaba a su cúspide, se acercó a la mesa de los oficiales peruanos un ario mayordomo portando una botella de finisimo champagne, y, acto seguido, comenzó a llenarles las copas. . .

De inmediato, nuestros flamantes alféreces inquirieron acerca del origen de esta atención: ¡era una gentileza de la señora Masperi!

Puestos de pie, como corresponde a los caballeros que se precian de ser tales, tras sendas venias de agradecimiento brindaron con ella silenciosamente, y salvando, con la expresión elocuentísima de sus rostros, la distancia que mediaba entre ambos grupos.

Pero la señora de Masperi, en lugar de imitarles con silente gesto, púsose también de pie, y, levantando ostensiblemente su copa, alzó la voz impetuosa y vibrante —como para que la oyeran desde la mesa principal— para decirles con calor y simpatía inocultables:

—Señores oficiales de la Marina del Perú: ¡salud por el Perú!,

¡Viva el Perú!

Nuestros compatriotas, reverentes pero un tanto desconcertados, libaron el champagne y cumplieron dignamente con aquella simpática dama.

Posteriormente, terminado el almuerzo y al acercarse a gradecerle su fineza, recién fue cuando se encontraron capaces de descifrar su actitud: la señora de Masperi, sintiendo que se le escapaba la peruanidad que su pecho abrigaba, ante tantos y sostenidos vivas a Chile dados por los marinos alemanes, creyó a pie juntillas que se trataba de opacar a los peruanos allí presentes, para humillarles ex-profeso ante el representante único de la nación que había sido, hacía ya un cuarto de siglo, su rival enconado durante la Guerra del Pacífico. . . ¿Cervecitas a mí —se diría—, indignada y fogosa como buena italiana?, ¡pues con champagne del más fino les respondo!, y. . ¡Que viva el Perú!

Pero "la madre del cordero" estaba en que, justamente aquel día, se celebraba el aniversario de la independencia de Chile: ¡Era el 18 de septiembre de 1907!

Así se lo explicaron nuestros jóvenes alféreces, antes de retribuir su férvido agasajo y brindar nuevamente con ella por Italia y por el Perú.

¡Una donna molto gentile! a fe mía: ¿no te parece, lector?

MAS VALE TARDE QUE NUNCA

(1907)

El refrán que sirve de título a la presente tradicioncita, viene de perlas para serle puesto como gorro según creo yo, desde que en ella relataré, muy brevemente por cierto, el valeroso acto de un guardiamarina peruano que recién fue aquilatado varias décadas más tarde, cuando nuestro protagonista era Capitán de Navío.

Con fecha 31 de enero de 1905, el Aspirante de Marina, D. Héctor Mercado Silva, recibió el título de Guardiamarina de la Armada Nacional expedido por el entonces Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada D. Pedro Muñiz. Los excelentes calificativos logrados le habían hecho merecedor de ocupar el primer puesto entre los cinco alumnos que integraban su promoción.

Gracias a sus méritos profesionales y pensando la superioridad naval que un período de perfeccionamiento en el extranjero mucho bien le haría, envióle a los Estados Unidos de Norteamérica posteriormente con dicho fin. Es así como allá por el año de 1907, tanto Mercado como su íntimo amigo D. Carlos Rotalde Gonzáles del Valle, hallábanse embarcados en el acorazado U.S.S. **Kearsarge,** comandado por el Capitán de Navío U.S.N. D. Herbert Winslow, efectuando prácticas rotativas en cubierta e ingeniería, amén de varias adicionales y relacionadas con la potente artillería de aquel enorme buque, gemelo del gigantesco **New Jersey.**

Por aquel entonces —y tal como ha llegado hasta mí de boca del señor Vice-Almirante Rotalde, durante el presente año de 1968— los barcos norteamericanos acostumbraban a efectuar sus ejercicios de tiro, sobre tierra y nó sobre blancos remolcados como se estila hogaño.

En cierta ocasión fue programado uno de estos entrenamientos para la zona de Guantánamo (Cuba), en donde la Marina Norteamericana poseía una gran Base Naval. Los disparos de los cañones de 14" que montaba el **Kearsarge,** impactarían sobre una zona inhabitada, cerca del cabo Cruz, permitiendo un más objetivo "spotting" y la aplicación consiguiente de las más apropiadas correcciones.

Así las cosas, el guardiamarina Mercado ocupó su puesto correspondiente en el zafarrancho —podría haberse equiparado al de "Pasa-Cartuchos" en los buques antiguos —empero en el **Kearsarge,** mucho más moderno que aquellos, desde el antepañol de municiones de proa en el que se encontraba, lo que se pasaba a las torres respectivas (dos, con cañones de 14") eran saquetes de pólvora o cordita, cuatro de los cuales se embutían en cada cañón detrás de su respectivo proyectil. La gente que con él se hallaba trabajando, lo hacía a mano y levantándolos sobre sus cabezas a través de una amplia escotilla que horadaba el cielo del antepañol, el que, a su vez, constituía la cubierta de acceso a la torre.

Y ¡zás!, disparada la andanada inicial, los artilleros —tal vez debido a su poco entrenamiento— abrieron demasiado rápido los cierres de los cañones, causando, sin quererlo, una desgracia de magnitud: ¡varios de los saquetes por usarse en la segunda comenzaron a explotar merced a la retroflama, originando una debacle general y matando a trece hombres!

La estampida que se produjo de inmediato resultó total, por el miedo a que las explosiones se propagasen hasta el antepañol (situado debajo, como ya dije antes), repleto de saquetes y granadas, haciendo volar al buque en un santiamén. No quedó sino un solo hombre en dicho lugar: el guardiamarina peruano D. Héctor Mercado Silva, quien, demostrando nervios de acero y una serenidad extraordinaria, cerró la tapa-escotilla aceleradamente, permaneciendo sólo y aislando las explosiones —que eran un hecho—, de las que podían llegar a serlo, salvando así al buque de una horrible tragedia.

Rescatados los heridos y los muertos y apagados los incendios que se declararon, la superioridad naval norteamericana repartió menciones honrosas y medallas, olvidándose ¡cosa increíble! del valiente guardiamarina peruano.

A los muchos años —y siendo Capitán de Navío de nuestra Armada— se le hizo justicia mediante una condecoración al valor, otorgada por el Gobierno Norteamericano. Mercado falleció el 4 de febrero de 1954, habiendo sido vencedor en los combates del Caquetá, Angoteros y Torres Causana.

GALANTERIA TRIUNFADORA

(1909)

En el año de 1905 fueron enviados a los Estados Unidos de Norteamérica tres guardiasmarinas peruanos. Su permanencia, embarco y prácticas profesionales en la Marina del Tío Sam duró hasta 1909, con lo que los citados "michis" —apelativo familiar que se les daba por ese entonces debido a sus característicos uniformes— lograron perfeccionar sus conocimientos hasta sentirse veteranos lobos de mar.

Uno de ellos era el guardiamarina D. Héctor Mercado —quien con el tiempo llegó a la clase de contralmirante y resulta el personaje central de esta curiosa tradicioncita—, que fue marino de larga y honrosa trayectoria en la Armada Peruana, vencedor en el combate de "La Pedrera" y ministro del ramo, cuando gobernaba los destinos del país el posteriormente mariscal, D. Oscar R. Benavides.

Al ocurrir el sucedido que voy a relatar, nuestro protagonista hallábase embarcado en el acorazado norteamericano **West Virginia,** buque que se encontraba a la sazón en el apostadero naval de Boston. El dollar —billete verde que casi siempre se ha encontrado por las nubes— era suministrado con cuentagotas a los guardiasmarinas peruanos desde Lima, razón por la cual tenían que medirse en sus gastos y mostrarse parcos en materia de diversiones propias de su edad.

Por si no conocieras Boston, lector amigo, debo aclararte que es lo que se llama una ciudad conservadora, de alcurnia y campanillas. Algo parecida es su situación dentro del país del Norte, a la que asiste aquí, en el Perú, a Trujillo y Arequipa: ¿no dicen que don Quijote "dejó una de sus pantorrillas" en cada urbe de las nombradas?

Consecuentemente, la sociedad bostoniana es estirada de por sí, exigente y no perdona dislates de ninguna especie, sobre todo en lo referente a maneras, comportamiento y otras menudencias en que es tan pródiga la etiqueta formal y casi británica que en ella impera.

La "leading girl" —que, como tal, encabezaba el grupo de bailarinas de la revista "Follies 1909"—, era una despampanante y preciosa muchacha que aun no llegaba a los veinte, de blondos cabellos, cuerpo de tentación, piernas de escultura y ojos que acaramelaban al más acibarado

tan sólo al mirarlos, porque. . tenían la dulzura de la miel que más se apetece: ¡la que está en lo alto de una alacena y no se alcanza ni empinándose!

El espectáculo teatral aquél arrebataba a todo Boston por esa época, y, casi está demás expresarlo aquí, de manera especialísima a quienes llevaban pantalones, escarpines y corbata. Casados y solteros, sin excepciones manifiestas, no podían resistir la tentación de voltear la cara al paso de alguna de las coupletistas por la acera, a riesgo de recibir sendos pellizcos de la esposa o novia que tenían a su lado, pero. . ¡eran tan bonitas que bien lo valían!—Acabo de recibir otro de mi mujer. ., ¿para qué le mostraría mis borradores?

Por razones obvias, la "leading girl" de esta historia era la mayor causante de epidermis amoratadas, discusiones al llegar a casa y vajilla rota. Su palmito y esculturales medidas tenían siempre la culpa. A través de sesenta años transcurridos, doy fe (1969).

La Marina también había sido picada por el mismo mosquito que hizo saltar a Adán en el Paraíso, en especial los oficiales del **West Virginia.** Para describir la cosa en términos náuticos, todos ellos habían entablado una verdadera regata de manifestaciones, cortesías y obsequios, cuya línea de llegada estaba entre los brazos de la tan mentada "leading girl". Los guardiasmarinas peruanos, por aquello de lo encumbrado que se hallaba el dollar y los semi-vacíos bolsillos, se consolaban mirándola o diciéndole algún requiebro de vez en cuando. Nada más.

Toda la plana mayor del acorazado tomó la ofensiva en forma tal, que la bella hizo al buque su favorito y sus visitas menudearon durante los días feriados, invitada ya por un oficial ya por otro, entre risas e intrascendentes flirteos. En cierta ocasión, y puestos todos de acuerdo, se le organizó un almuerzo de pipiripao. . ¡nada menos que en la cámara principal del buque!, ¿cómo sería la cosa?

Diversos obsequios y "souvenirs" (recuerdos) recibió la preciosa bailarina de varios de sus admiradores o presuntos galanes. El guardiamarina peruano Mercado, con los bolsillos **a tres dobles y un repique,** tuvo que contentarse con admirar y callar como la prudencia aconsejaba.

Pero resultó que, a la hora de los postres, uno de los oficiales norteamericanos allí presentes, mientras conversaba hizo mención a una fiesta que aquella noche daría el Almirante en honor de lo más encopetado de la estirada sociedad bostoniana. Todos los invitados acudirían de rigurosa etiqueta; servirían champaña, caviar, bocadillos, whisky y. . ¡qué sé yo cuantas cosas más!

—¡Creo que va marcar época!, añadió .

—¡Oh! —acotó ella, con una sugerente interjección—, claro que va a resultar linda. ., ¡cómo me agradaría asistir a un baile así y comprobar, por mí misma, cuál es el espíritu que anima a los marinos para divertirse. .!

El entusiasmo de la "leading girl" produjo un amoscamiento general. Todos los oficiales norteamericanos se miraron las caras y calláronse para eludir el compromiso que les planteaba tácitamente la linda muchacha Aquello de imaginarse en plena recepción, entre empingorotadas damas barriendo de arriba a abajo con sus impertinentes anteojos tanto a ellos como a su pareja, tenía sus bemoles y constituía indudablemente un tremendo riesgo. ., ¡al fin y al cabo era una bailarina preciosa. ., pero nó como para llevarla a alternar a la "Sala de Armas" del Apostadero, con damas de la élite, oficiales generales, superiores y caballeros de frac y pechera almidonada!

En la cámara hubo un prolongado y mortificante silencio. . De pronto se oyó una voz —la del guardiamarina D. Héctor Mercado—, quien dirigiéndose a la rubia muchacha díjole lo siguiente:

—Señorita: si usted desea asistir a la recepción, yó tendría muchísimo gusto en ofrecerle mi compañía.

—¡Oh qué amable! Acepto encantada. ., ¿a qué hora podríamos ir?

—A las diez y media de la noche estaré por usted en el teatro.

—Le esperaré lista, y ¡muchísimas gracias!, nuevamente.

Así, puntualmente y tal como se había planeado, se verificó todo. También, como se suponía, el marino y su bella acompañante resultaron el blanco de todas las miradas durante la fiesta, pero ellos. . ., ¡en el mejor de los mundos!, porque pese a los chismorreos y corrillos, a los ¿qué te parece desparpajo tal? y a los ¡ésto es increíble!, bailaron y se divirtieron de lo lindo, entre miradas envidiosas de más de uno y guiños admirativos de otros. Mientras tanto, el elemento femenino se hacía cruces y cotorreaba como era de suponerse.

Terminada la recepción, la agradecida y bonita "cenicienta" fue dejada por el galante peruano en las puertas de su hotel. Estimo que luego de pagar al conductor del vehículo y dar las buenas noches a la "girl", tuvo que regresar a pie. ., ¿qué le importaba ya?

Al siguiente día, el comandante del **West Virginia** abría un sobre enviado por el almirante. Se trataba de un oficio "Reservado" en el que se le ordenaba, en términos generales, que el "guardiamarina Peruano explicase quién era la dama que le acompañaba durante la recepción a la que había sido invitado la noche precedente". Debía elevar su informe por escrito y a la brevedad.

El comprensivo "old man" del **West Virginia** (el "viejo" llaman en la Marina Norteamericana al capitán del buque, tenga o nó edad de carcamán), hizo llamar a D. Héctor Mercado y, cariñosamente porque teníale mucha simpatía, le expuso el problema. A la hora, ya tenía sobre su escritorio la respuesta; estaba concebida, más o menos en estos términos:

> "La dama que me acompañaba anoche en el baile ofrecido por el señor almirante, fue invitada por mí como pareja durante la reunión y almuerzo que hubo en su honor a bordo del buque en que sirvo.
>
> Lo hice, **porque estimo que la persona que es motivo de agasajo especial en la cámara de un buque de guerra norteamericano, es digna de ser presentada en cualquier parte".**

Las razones vertidas por el guardiamarina peruano fueron tan contundentes que el propio almirante, reconociéndolas, retiró de inmediato su oficio, y, **como lo cortés no quita lo valiente . . ,** ¡pues tuvo la nobleza de presentar francamente sus satisfacciones al guardiamarina peruano!

El comandante del **West Virginia,** impresionado por la entereza del "michi" —y habiéndole felicitado anteladamente por su respuesta—, hízole conocer nuevamente la reacción del almirante. Todo el mundo quedó contento, o lo que es lo mismo en inglés: **¡every body happy!**

Días más tarde, a la hora en que salían los oficiales que no se encontraban de servicio dispuestos a gozar de sus licencias en tierra, se vio llegar al muelle en que se encontraba el acorazado un lujoso automóvil piloteado por la linda muchacha que protagonizó esta historia. Iba en busca de su galante amigo, el guardiamarina peruano.

Y cuando le encontró, entre el marmagnum de uniformes azules, dorados galones y gorras blancas. . , ¡pues le llamó y se lo llevó de paseo!

Y AHORA..., ¡SAL A VER SI LLUEVE!

(1910)

Por descreído y travieso,
—en omnisciente retruque—
Dios le hizo sentir su peso,
y al darle su tentetieso
¡le dejó sin plata y buque!

Esta quintilla que acabo de elaborar tan criollamente, creo que le viene pintada al protagonista del presente relato, desde que, en resumen, sintetiza un par de curiosos sucedidos acaecidos allá por el año de 1910 a uno de nuestros oficiales de marina en el puerto fluvial de Iquitos, el primero de los cuales le aconteció durante la correspondiente nochebuena, y el segundo, en la siguiente cuaresma.

Costumbre antañera y gratísima resultaba —para quienes la vivimos y recordamos aún—, aquella de que las familias peruanas preparasen con tanta dedicación y cariño los tradicionales "Nacimientos" durante la Navidad, sembrando anteladamente macetitas con trigo para adornarlos, limpiando o renovando imágenes sagradas, sacando a relucir algunos animalillos de yeso bien pintados, y, en fin, completando la escena con los tres Reyes Magos: Melchor, Gaspar y Baltasar, con la idea de que entre remedos de acartonadas rocas, guirnaldas, musgos y el infaltable pesebre de Belén, pudiera exponerse a la veneración católica y acostumbradas plegarias a la Sagrada Familia. Demás estaría el decir que la figura central la constituía el pequeño Jesús, "Niño-Dios" para los mayorcitos, y "Papá-Lindo" para quienes comenzaban a pronunciar las primeras palabras.

En la casa de D. Tomás Rojas, respetable vecino de la localidad, aquel 24 de diciembre todos los aprestos estaban hechos para recibir las pascuas como Dios manda. Aun no se había importado al Perú la foránea novedad del "árbol navideño", y "Papá Noel" era un personaje intrascendente en nuestro medio.

Demás estaría el decir, pero lo hago, que la tradicional cena esperaba en la mesa a todos los familiares de D. Tomás y a algunas de sus íntimas amistades. Entre los primeros, y en su calidad de sobrino del anfitrión, se encontraba un tocayo suyo y por entonces comandante del aviso fluvial **Iquitos,** el Teniente Primero Tomás M. Pizarro.

Llegadas las doce de la noche y luego de cumplir con el ritual navideño, después de los abrazos y deseos de unas felices pascuas para todos

los presentes, los dueños de casa invitáronles a pasar al comedor. Un grupo de damitas, allí mismo y entre risas y algazara, impúso —no sé si graciosamente o por tradición familiar— la condición de que cada comensal, para poder disfrutar de los manjares que le esperaban en la bien servida mesa, debía primero hincar rodillas en el suelo y besarle los pies al niño Jesús, porque si nó. . , ¡le dejaban en berlina!

Y fueron pasando uno a uno, cercanamente atisbados por las celosas niñas. Cuando le llegó el turno al marino —quien tenía fama de incrédulo entre ellas—, la vigilancia se estrechó por todos lados; tres pares de ojos en especial, los de Teresita, Zoila y Emma, fijáronse detenidamente en él, y éste, por hacer algún gracejo que suscitara sus críticas, hincóse, besó los piecesitos del niño, y para rematar la obligada liturgia, hízole cosquillas en las plantas con toda intención.

Un cúmulo de protestas le abrumó de inmediato:

—¡Véanle al irrespetuoso éste! —dijo una de ellas con la peculiar construcción gramatical que se observa en Loreto—, ¡Dios le castigará!

—Cómo te atreves a hacer eso, Tomás?, ¿no te das cuenta de que es casi un sacrilegio?

Y siguieron los comentarios de las enfadadas muchachas; la frase: "¡Dios te castigará!" quedó como vaticinio femenino flotando en el ambiente. .

La cena aquella terminó a las dos de la mañana. El teniente Pizarro regresó a su buque para pernoctar a bordo. Cual no sería su sorpresa cuando, al ingresar a su camarote y tratar de introducir la llave en la cerradura, verificó que ésta había sido forzada y que la pequeña puerta se abría de por sí. .

Pero la cosa no quedó allí; una vez dentro pudo cerciorarse de que los malhadados cacos —y que conste que en todas partes los hay—, ¡habíanle birlado una pequeña caja fuerte, en la que guardaba 4,000 soles y algunos documentos de valor!

Al siguiente día, más repuesto ya del ingrato momento pasado y luego de haber tomado las medidas que el caso aconsejaba, volvió a visitar la casa de su tío D. Tomás Rojas. Al relatar lo acontecido a sus parientes sobre el hurto de que había sido víctima, la exclamación de sus primas Teresita, Zoila y Enma fue casi simultánea:

—¡Ajá, el Niño-Dios te ha castigado por lo de anoche!

Y él tuvo que quedarse callado. Como expresa en sus "Memorias" que a la mano tengo, ¿qué podía haberles dicho ni contestado?

Pero nuestro protagonista, una vez pasado el mal rato volvió a las andadas. Esto ocurrió allá por la Semana Santa del año de 1911.

Dice Pizarro en los mencionados y sabrosos apuntes hasta ahora inéditos —actualmente, en 1968, ostenta el grado de contralmirante y se encuentra en Situación de Retiro desde hace varios lustros— que "Iquitos, en aquel tiempo, era una ciudad descreída que más pensaba en el trabajo que en las prácticas religiosas. Sólo existía una pequeña iglesia y una ruinosa casita en el malecón, cerca del muelle, que hacía las funciones de capilla y donde también habitaba el padre Correa, único cura que tenía la ciudad".

Parece que en aquella ocasión, por vez primera, al párroco ocurrióse establecer la procesión del Santo Sepulcro. "Salió con Jesucristo a la cabeza —prosigue Pizarro— y la Virgen Dolorosa a continuación. El acompañamiento de fieles era numeroso. La procesión desembocó en la primera cuadra de la calle "Próspero", justamente cuando se desencadenaba una furiosa tormenta de esas que asustan hasta a los fieles, dispersándoles y obligándoles a guarecer a Jesús en la botica de Irujo, en introduciendo a la Virgen en el bar que funcionaba en la misma esquina de la plaza, frente al Club Iquitos".

"Yo que formaba parte de la comitiva, todo mojado, llegué hasta la casa de mis primas Rojas y les dí la noticia sobre lo ocurrido en la procesión. Les dije que a Jesucristo, con la lluvia, le había sobrevenido un fuerte cólico que le obligó a entrar a la botica para tomarse un purgante, y que la Virgen —como tenía que esperarle, supongo yo— se metió al bar para saborear un helado mientras le hacía efecto el remedio a su hijo".

Por descontados los aspavientos que hizo la parentela. Las primas armáronle un gran alboroto debido a sus bromas, diciéndole con admonitivo enfado:

—¡Ten cuidado, que derrepente Dios te va a volver a castigar!

Y la advertencia quedó nuevamente flotando en el ambiente de la casa; prendida en el lóbulo de la oreja de Pizarro y como ensartada en sus carnes, al igual que un aro de esos que se insertaban los antiguos y descreídos marinos de otrora, reacios a creer en Dios y prontos a invocar al diablo.. ¿Me juzgarán así?, debió pensar.

Aproximadamente siendo las once de la noche decidió recogerse en su buque, el aviso **Iquitos.** Al llegar a la ribera dióse cuenta de que el buque había desaparecido por arte de encantamiento. Muy alarmado recorrió todo el malecón sin encontrar ni trazas del barco. De inmediato se

dirigió a la casa de Prieto —el ingeniero de a bordo— para darle la ingrata nueva. Juntos embarcáronse en un bote de la cañonera **América** y comenzaron a bajar el curso del imponente Amazonas. A eso de las cinco de la madrugada llegaron a divisar al **Iquitos:** hallábase anclado en medio del río, muy cerca de la desembocadura de uno de sus numerosos afluentes, el Nanay.

El buque habíase quedado al garete luego de haberse roto las amarras. El único hombre que se encontraba de guardia a bordo, recurrió al único medio también para salvar al barco: fondear el ancla en un lugar de poca profundidad.

Siguiendo su inveterada costumbre, el teniente Pizarro volvió al siguiente día a visitar a la familia Rojas. Luego de saludarles y mantener con ellos una amabilísima charla, contóles con puntos y comas su aventura de la noche pasada. La reacción de sus devotas y cristianas primas fue inmediata:

—¡Dios te ha vuelto a castigar por tus irreverentes bromas de ayer!

Esta vez Pizarro se detuvo un poco más a pensar sobre lo sucedido. "¿Qué podía contestar a esas perturbadoras acusaciones? —dice en sus "Memorias"—, para luego añadir: ¿cuál es el secreto de esas raras coincidencias..?, ¿Habrá alguien que sea capaz de explicarlo?".

Como ves y aprecias, lector amigo, en sus mismas reflexiones se muestra dudoso aún.

Disipemos sus inquietudes remitiéndonos al título de esta tradicioncita; retrotraigamos el tiempo y acortemos el espacio, trasladándole —con la imaginación, se entiende— hasta aquel día que en Iquitos, turbado y renuente a aceptar la desaparición de su buque, recorría el malecón a trancos largos y pensaba en el vaticinio familiar por aquella broma sobre Jesús y la Virgen que se había permitido hacer..

Paréceme que el Niño-Dios, un tanto amoscado por sus irreverencias y empapado por el terrible aguacero que tuvo que soportar durante la procesión, con la mostaza subida y enfadado por las burlas del teniente Pizarro, en retruque a tanta chacota y asomando la mojada carita por entre nubes, decidió hacerle una jugarreta desde el cielo, a manera de advertencia de que el tiempo no estaba como para tafetanes: ¡le desapareció el buque, esta vez!

Ello, para mí y para tí estimado lector, fue como decirle burlescamente desde su celeste mansión:

—Y ahora.., ¡sal a ver si llueve!

BEATO, DIPUTADO Y CHAMBON, ¡TRES PARECEN Y UNO SON!

(1915)

Las barreras entre la tradición y la anécdota son realmente elásticas. Ambos tipos de relatos resultan indudablemente verídicos y el sabor que rezuman es similar, pese a que en unos los datos y referencias históricos abundan y en los otros escasean o simplemente no deben registrarse por prudencia, razones de carácter ético, o implicaciones de índole diversa que no escapan al ilustrado criterio del lector. La presente constituye uno de estos últimos casos, porque es una tradicioncita que ya pasó el medio siglo de edad —lapso cronológico que comienza a distinguirla de la mera anécdota— constituyendo, de otro lado, algo así como medio pan para ser engullido, desde que sus protagonistas no pueden citarse por entero debido a aquello de la ética y la prudencia.

El 24 de septiembre del año 1915, varios guardiasmarinas fueron nombrados como Ayudantes de otros tantos Capitanes de Puerto en nuestro litoral. Puedo citar los apellidos de tres de ellos, compañeros de promoción en la Escuela Naval, así como los nombres de los puertos a que fueron destinados: Alzamora a Pisco, Montes a Pimentel y Rivadeneira a Ilo. Ahora me ocuparé del último de los supradichos, porque juega papel principalísimo en este relato mío:

Mas entre tanto echémosle una miradita al jefe que le tocó en suerte, quien, como ya dije, ejercía el comando en el puerto de Ilo. Su nombre completo me lo callo por razones que luego verás claramente, lector, pasando a bautizarle con uno de pila que le viene más o menos acertado: ¿Abraham, te parece?

Pues bien, don Abraham era por ese entonces un Capitán de Corbeta muy especial: eximio jugador de rocambor, pocos si nó ninguno llegaban a "pisarle el poncho" en aquello de hacer filigranas con el tresillo tanto en la ciudad como en sus alrededores. Católico ferviente, conocedor de la biblia, el santoral completito y experto en cuestiones litúrgicas, era lo que en lenguaje familiar y peruanísimo llamamos un "beato" a las derechas. ., aunque sus debilidades tenía.

Pero esas flaquezas humanas se reducían a un pecadillo venial: los envíos de gasolina que la Marina le hacía para el funcionamiento de una lancha inexistente, parece que se trocaban en algunas monedas contantes y sonantes que iban a parar al bolsillo izquierdo de D. Abraham, por aque-

llo de que **no sepa tu mano sinestra lo que hace la diestra.** Con esta última —ignorante por supuesto de la travesura—, cogía el breviario, se persignaba en el nombre del Padre, del Hijo y del Espíritu Santo, mientras rezaba sus acostumbradas jaculatorias hasta que llegaba el momento de confesarse y quedar absuelto. Luego cumplía la penitencia impuesta por el sacerdote, terminando con el amén y ¡san se acabó!

Otro defectillo poseía D. Abraham: no andaba muy fuerte en gramática castellana que digamos, de modo que, de cuando en vez, sus anotaciones y oficios registraban algunas garrafales faltas de ortografía que casi parecían increíbles.

Toda la feligresía de Ilo andaba de plácemes con Capitán de Puerto tan cabal y religioso de manera que, en cierta ocasión —paréceme que fue para la festividad del Corpus Christi— en que el párroco debía salir bajo palio, portando la custodia entre nubes de incienso e himnos sacros procesionales, las señoras Presidentas de las Asociaciones "Hijas de María", de la "Virgen del Carmen" y creo que de la congregación de "San Cayetano" también, resolvieron invitar personalmente a la autoridad naval para que diese un poco más de realce al acto cargando el palio.

Pero como D. Abraham hallábase comprometido de antemano a cierto ágape con algunos amigotes que habíanle prometido echarse con él unas manitos de rocambor, no le quedó otro remedio que "soplarle la plumita" a su ayudante, el guardiamarina D. Leonidas Rivadeneira Beleván, para lo cual escribióle una nota que aproximadamente rezaba así:

"Guardiamarina Rivadeneira:

Como el día de mañana tendrá lugar una procesión en el puerto, en la que el párroco de nuestro Iglesia Matriz saldrá bajo palio, habiendo sido nombrado ya para cargar este último y siéndome imposible ir, usted lo hará en mi lugar".

Abraham.

Sorprendido por tal encargo —que no era de su gusto ni mucho menos— el aludido presentóse ante su jefe. Reconstruyo el diálogo que sostuvieron:

—Dispense usted, mi comandante, pero.. yo no cargaré el palio. Le ruego que haga el favor de buscar quien me reemplace.

—Oiga usted, guardiamarina: mis órdenes se cumplen; si no lo hace.., ¡le arrestaré por desobediencia!

—Creo, señor, que si el caso llega cumpliré el castigo. Una vez que lo haga me quejaré a la superioridad, porque eso de cargar palios no es un acto del servicio. Insisto, mi comandante, en que no estoy dispuesto a cargar el palio..

—Bueno. Ya veré qué es lo que voy a hacer: ¡puede usted retirarse!

Al siguiente día salieron a relucir, de un solo envión, los dos principales defectos que caracterizaban al Capitán de Puerto aquél sobre los que hablamos al comienzo, lector amigo. Sin duda fueron provocados por la inminencia del compromiso que para jugar tresillo tenía, por la vacuidad de sus bolsillos y por el apresuramiento de obtener unas cuantas monedas a tiempo. Cogiendo un lápiz, garabateó rápidamente otra nota dirigida a su ayudante. Rezaba así:

"Guardiamarina Rivadeneira:

Sírvase entregar al boga Manuel —el encargado de la chalupa con que se recibía a los buques— los 10 **cajones** (y aquí escribió esta última palabra con "g" en vez de "j") de gasolina que usted guarda"

Abraham.

El guardiamarina cumplió con lo ordenado, guardándose el papelito aludido como recuerdo y a manera de comprobante de descargo. Riéndose quedó por mucho tiempo respecto del giro semántico que traía aparejado el recibo aquél, merced al error ortográfico cometido por su jefe.

Con el transcurrir del tiempo, D. Abraham pasó a la situación de retirado postulando en ciertas elecciones a una diputación. La suerte le ayudó y obtuvo la curul que perseguía. Al fin y al cabo, lector, tú sabes que en el Congreso de la República más es lo que se habla y discute que lo que se escribe. .

Corridos los años, en determinada ocasión un compañero de Rivadeneira —al serle relatado por éste el sucedido— no lo creyó. Por el contrario, y como D. Abraham fama tenía de hombre católico, probo y bien hablado, defendióle a capa y espada. El ex-guardiamarina se guardó para la revancha.

Un día que hurgaba entre sus papeles viejos, fotografías y recuerdos, halló el famoso comprobante de la gasolina. Ni corto ni perezoso envióselo a su amigo, añadiéndole una notita con versos de su propia cosecha:

Yo conozco a un diputado,
—que también conoce usted—
beato, tonto y mal hablado,
que escribe **cajón** con "g".
Desde hoy le imaginaré
sobre escaño enmaderado. .
¡No le defienda porque
en cajón —con "g"— ha quedado!

CARGAMENTO ANTI-TORPEDOS

(1915)

Durante el año de 1915, ya en pleno torbellino de la I Guerra Mundial, el transporte **Iquitos** de nuestra Armada hallábase realizando viajes comerciales que llegaban hasta Europa, teniendo, durante su travesía por el Atlántico, que verse expuesto a los innúmeros peligros derivados de la gran conflagración que azotaba tanto al Viejo como al Nuevo Continente.

Comandante de la nave era el Capitán de Fragata D. Juan de Althaus, cuando, encontrándose ésta a la altura de las costas de Portugal, se interceptó a bordo un radiograma circular en el que se avisaba que por esas aguas un submarino alemán estaba haciendo de las suyas, torpedeando o hundiendo a cañonazos a cuanto mercante neutral se le ponía por delante. Trazada la posición de su último avistamiento, resultó que el peligro era inminente para el **Iquitos,** por lo que el comandante dispuso que se tomaran todas las precauciones imaginables para el caso de tropezarse con el submarino en pleno océano, incluyendo una muy conspicua bandera peruana pintada a ambos lados del casco y sin descuidar continuos ejercicios de zafarrancho para abandonar el buque en caso necesario.

Preocupadísimos ante la amenaza surgida, oficiales y tripulantes dedicáronse a tomar cuanta medida resultaba aconsejable para el caso. Sin embargo —y como aun en las más tensas situaciones, siempre existe un resquicio para el buen humor—, de vez en cuando hacían bromas referentes al peligro por el que pasaban. En cierta ocasión encontrábanse reunidos varios miembros de la plana mayor del barco en la camareta de fumar. Comentaban el tema del día. La mayoría de ellos consideraba que el buque sería echado a pique sin remedio; otros, opinaban que, al hundirse, los germanos darían facilidades para que la dotación pudiera llegar a tierra, permitiéndoles arriar botes previamente; algunos, tenían por seguro el apresamiento del comandante y su segundo como rehenes. ., en fin, ¡la discusión tenía trazas de nunca acabar!

Así las cosas, el segundo comandante D. Tomás M. Pizarro, acotó —con una de sus humoradas— justamente en el momento en que la conversación había llegado a su clímax:

> —Ustedes no se deben preocupar de esas minucias. No acontecerá nada que vaya en contra el personal ni en contra el buque. Yo tengo listo un plan para que todos nos salvemos.

—¿Y cuál es?, exclamaron varios, a coro.

—Uno muy simple, respondióles con toda seriedad. Resulta tan sencillo, que estoy completamente seguro de que los alemanes ni siquiera se molestarán en abordarnos para hacer una inspección ocular, o para revisar la documentación del **Iquitos.**

Y tal fue la cara de circunstancias que puso; tal el aplomo con que hizo su aseveración, que uno de los presentes tornó a interrogarle:

—¿Podríamos saber cuál es su idea?

—Pues, claro —respondióle de inmediato— haciéndose cargo de que **había mordido el pez.** Si el submarino nos encuentra, antes de acercarse mucho, por natural precaución y como es de costumbre hará uso del megáfono... Imagino que el diálogo que se entablará será el siguiente:

—¡Ah del buque!, ¿su nacionalidad?

—Transporte de la Marina de Guerra del Perú.

—¿Su destino?

—Londres, Inglaterra.

—¿Qué clase de carga llevan a bordo?

—¡**M**. . . ., para los ingleses!

Una carcajada general rubricó la grosera expresión histriónica que se atrevió a emplear Cambrone en Waterloo. Alguno de los presentes añadió, de su propia cosecha, que ante respuesta tan adecuada los alemanes contestarían:

—Si es para los ingleses. ., ¡adelante y sigan de largo!

Y el fundamento de este imaginario diálogo no andaba muy desacertado ni pecaba de mentiroso, desde que el **Iquitos** llevaba en sus bodegas, listo para ser desembarcado en Inglaterra. ., ¡un cargamento de 4,500 toneladas de guano de las islas!

SANTO Y SEÑA PERUANISIMOS

(1916)

Sabido de todos es que el dar el "santo" y responder con la "seña", es costumbre castrense y rutinaria durante las rondas militares, para reconocerse mutuamente y estar seguros —tanto quien lo dice como el que contesta— acerca de sus respectivas identidades y tendencias legales o revolucionarias. También las llamadas sociedades secretas, los conjurados, la masonería en general y hasta determinados lugares prohibidos emplean el mismo sistema, ya sea para permitir la entrada de sus miembros natos, ya para recibir mensajes importantes o. . , simplemente para ingresar a un fumadero de opio o a ciertos lugares de diversión vedados al grueso público.

Tema bastante socorrido, hasta para improvisar chascarros de bueno o pésimo gusto, ha sido y será este del "santo" y "seña". Los apretones de manos que entre sí cambian los masones, por ejemplo, resultan comprometedores y provocan reacciones guasonas en más de un sorprendido que nada tiene que ver con la secta. Recuerdo que hace bastantes años, en Chimbote, durante una fiesta carnavalesca en la cual habían menudeado los tragos y reinaba la alegría, presentáronme a determinada persona que fama se traía de ser masón y de muy alto grado. Tal señor, habiendo bebido más de lo conveniente, trastabillabá un poquitín al caminar sin perder maneras ni educación. Al estrechar mi diestra y ponerse a mis órdenes para lo que gustara mandarle, encogió el pulgar, lo volvió a estirar, apretóme la mano de un modo raro y me hizo dudar si aquello significaba una especie de caricia o representaba una identificación esotérica.

Ni corto ni perezoso —y llevado tal vez por mi íncubo juguetón—, resolví hacerle el juego de respuesta y repetí más o menos lo que él había hecho, incrementando el apretón de manos con dos o tres invenciones de mi propia cosecha. Quedó desconcertado:

—¿Es usted masón, preguntóme?

—Sí señor, le respondí mintiéndole ex-profeso para ver cómo reaccionaba.

—Mi grado es treintaiuno, díjome muy orgulloso pero con la lengua algo trabada por las libaciones tenidas. . , ¿cuál es el suyo?

—Treintaicuatro, le respondí sin empachos.

Y le dejé con la boca abierta, a la par que pidiéndole excusas me puse a bailar con mi esposa. Recapacité demasiado tarde mientras nos reía-

mos de la ocurrencia, al recordar que el grado máximo alcanzable es el de treintaitrés. Yo había creado otro adicional: el treintaicuatro.

Perdóname lector estas digresiones epigramáticas, pero creo que de cuando en vez —pese a que se apartan del tema central— vienen a colación para aliviar la lectura, sobre todo sí, como hoy me acontece, me hallo de buen humor. Aquí va otra antes de abordarlo:

En esta Lima perulera ha venido haciendo furor durante los últimos años, la costumbre de relatar los llamados "chistes crueles". Contaban que cierta pobre mujer cuyo hijo había sido enviado al frente durante la Segunda Guerra Mundial, trataba inútilmente de encontrarle indagando por él en todas partes. Finalmente supo que estaba de centinela avanzado. Atravesando trincheras y alambradas, tras innúmeras penurias llegó hasta el puesto que dicho soldado cubría. Este, al notar una presencia extraña en las cercanías, encarándola con su metralleta espetóle la pregunta de ritual:

—¡Alto!, ¿quién vive?

Dentro de la obscuridad reinante en el paraje, una voz cansada de mujer se dejó oír en espera de la ansiada respuesta:

—¡Tu madre!

—¡La tuya!, contestó el centinela a tiempo que hacía funcionar aceleradamente su ametralladora. .

Y como sobre comentarios de buen y mal gusto has tenido de sobra, estimado lector, entro de lleno ahora a la tradicioncita que traigo entre manos para que aprecies, por tí mismo, si el título que lleva resulta o nó el adecuado.

Transcurría el año de 1916 y el cotarro andaba alborotado en Europa con motivo de la Primera Guerra Mundial. El transporte **Iquitos** de nuestra Armada hallábase amarrado a uno de los muelles de Londres, puerto hasta el que había llegado casi sin mayor novedad —pese a la asechanza de los submarinos alemanes durante el trayecto entre América y Europa—, descargando 4,500 toneladas de guano, en un viaje comercial contratado por la Casa Rocca y Miller del Callao.

Entre los miembros de su plana mayor se contaban los siguientes: Comandante, Capitán de Fragata D. Juan de Althaus; Segundo, Capitán de Corbeta D. Tomás M. Pizarro; Jefe de Ingeniería, comandante Mac Callum. Venían luego los tenientes Pablo Ontaneda, Antonio Cantuarias; los alféreces Manuel Nieto, Guillermo Lastres, Francisco Alvarez; los guardiamarinas Luis Colmenares, Alberto Arnillas, Jorge Alva Saldaña. Finalmente —y con perdón de los que involuntariamente omito citar—, el médico de a bordo, Teniente Primero D. César Valdez.

EL "SANTO"

Los oficiales mencionados acostumbraban a salir por grupos, cuando no se encontraban de facción, después de finalizado el almuerzo y con miras a conocer de cerca la gran ciudad de Londres. Para ello tomaban generalmente un ómnibus —de aquellos de doble o triple plataforma—, ubicándose en la más alta, a techo descubierto, con el fin de contemplar acuciosamente el panorama durante el recorrido, que, habitualmente, siempre terminaba en la plaza Picadilly.

En cierta oportunidad, tres o cuatro de los supradichos acomodáronse en un "imperial" de los citados e iniciaron su barato mas alegre viaje. Poco tardó en aparecer el cobrador, quien, dirigiéndose al primero del grupo, le preguntó hacia donde se dirigían:

—Picadili Circos (tal como suena en español), respondióle el interrogado.

—¿What?, inquirió el empleado sin efectuar esfuerzo alguno para tratar de entenderle.

—Picadili Circus, terció otro de los oficiales tratando de enmendar la plana.

El cobrador volvió a quedarse en la Luna. Quizás si recién se dio cuenta que no se estaban burlando de él, sino que todo era cuestión de fonética.

Fue allí, en ese preciso momento, en que el médico del **Iquitos,** Teniente Primero S.N. D. César Valdez —quien tampoco hablaba bien el inglés, pero que por ser oriundo de las serranías peruanas tenía distinta modalidad al pronunciarlo— se decidió a intervenir:

—Pecadele Cercus. .

—¡Oh!, I see. Yes of course: Picadilly Circus. Here you are.— Y extendióles los cuatro tickets.

Para mí, lector, y así lo hago constar en esta tradicioncita, que aquella enmienda serrana del doctor Valdez fue el "santo" con que los marinos de nuestra historia lograron que el empleado reconociera sus intenciones de apearse en la indicada plaza. Gracias al médico —quien fue el único en "dar en bola"—, se identificaron como extranjeros y no como vulgares bromistas, desde que andaban en ropas civiles y no poseían letrero que les distinguiera como a tales.

Y ahora, con tu venia, pasaremos a lo que he venido en llamar la "seña", ¿estamos?

LA "SEÑA"

Otro día de aquellos, diferente pero similar grupo de oficiales —vestidos de paisano, por supuesto— hallábanse paseando por las luengas y amplias arterias londinenses, admirando la belleza de los escaparates y el intenso tráfico de esa gran ciudad. Sorpresivamente, determinado caballero que transitaba por la acera opuesta y que nada tenía que ver con ellos, atravesó la amplia calle de más de cuarenta metros de anchura; sorteando hábilmente el intenso tráfico de vehículos, acercóse hasta nuestros protagonistas y, sin que mediaran preámbulos de ninguna especie ni sombra de la más insignificante duda, preguntóles de manos a boca:

—Disculpen, caballeros: ¿ustedes son sudamericanos, verdad?

—Efectivamente, señor: somos peruanos.

—Ya lo sabía. . , ¡mi regla es infalible!

—¿Y usted, de dónde es?

—Argentino. Mucho gusto en conocerles. . , y uniendo la acción a la palabra se presentó dando su nombre.

Los peruanos, un tanto desconcertados, continuaron conversando con él en franca y amistosa charla. Después de transcurridos algunos minutos, uno del grupo se atrevió a preguntarle de sopetón:

—¿Podría decirnos en qué consiste la famosa regla que ha mencionado y que, sin duda alguna, le ha permitido reconocernos como a sudamericanos desde tan larga distancia?

—Pues claro, ché: aquí, en Londres, todos caminan preocupados en sus asuntos personales sin ocuparse para nada del vecino. Menos aún en tratándose de una mujer, así sea la belleza más destacada del mundo. .

—¿Y qué más?

—¿Han visto ustedes a esa "gringuita" con la que hace poco se toparon en el trayecto?

—Naturalmente, contestaron todos al unísono.

—Pues allí estuvo **la madre del cordero:** todos ustedes, como un resorte, se sobrepararon y volvieron la cara para mirarla de espaldas, de arriba a abajo, ávidamente y desde la cintura hasta los pies. ¡Esa es para mí una actitud que sólo toman los sudamericanos ante una atractiva mujer!, ¡ustedes mismos se vendieron dándome la seña!

Y tanto tú como yo, lector, marchamos de acuerdo con la opinión del argentino aquél. Si hablando de nuestras limeñas existe una cuarteta de todos conocida, parodiando al vate que la compuso podría yo, y lo hago, cerrar esta tradicioncita con broche de oro. ., ¿lo intento?

Con una media rica
y un buen zapato. .,
¡hace cualquier "gringuita"
pecar a un beato!

PERSPICACIA POLICIACA

(1916)

El día 2 de febrero de 1916 y mientras la I Guerra Mundial estaba en su punto, el transporte ligero de la Armada Peruana **Iquitos** —que por ese entonces hallábase efectuando viajes comerciales a Europa— terminaba de acoderar al Millwal-dock de Londres. Al asegurar la última amarra, comenzaron a llegar a bordo las acostumbradas visitas oficiales, amén de algunas otras impuestas por la seguridad nacional del país que visitaban nuestros marinos, ya que Inglaterra andaba metida hasta la coronilla en la conflagración que azotaba al orbe.

Pronto se hizo presente Mr. Drou, representante de la Compañía Rocca y Miller del Callao que actuaba como fletadora, acompañado de un hombrecillo de aspecto insignificante pero que, al ser presentado, asombró a todo el mundo con el largo título que se traía: Inspector General de la Policía de los Muelles de Londres, ¡ni más ni menos!

Y aquello de que las píldoras por lo regular, si bien son pequeñitas en tamaño resultan efectivas en sus logros, se retrató e hizo patente casi de inmediato en su diminuta persona: teniendo a su lado y a manera de intérprete al Jefe del Departamento de Ingeniería del buque, comandante Mac Callum, dispuso recoger todos los pasaportes que aquellos marinos peruanos portaban, con lo que se aseguró de que nadie dejaría el buque sin tan indispensables papeles; obviamente todos comprendieron que era él quien, a partir de ese momento, autorizaría los permisos para desembarcar y pasar horas de licencia en tierra, períodos que desde el comienzo fueron limitados por tan tiránica personita hasta un tope límite: el de la hora del aquelarre, la media noche exactamente.

Desde la primera autorización que otorgó a un grupo de oficiales y guardiasmarinas, algunos de sus integrantes regresaron a bordo con dos o tres horas de retraso. Sin estar presente se mantuvo enterado de aquel pecado mortal contra la puntualidad británica. Al siguiente día los infractores no obtuvieron papeletas de permiso, circunstancia que si bien sublevó los ánimos, demostró en cambio la autoridad que el inspector poseía. En contadas palabras: ¡el policía aquél les había dejado arrestados en su propio barco!

Esta actitud hizo que se le subiera la mostaza al caletre a más de uno de los damnificados. De súbito comenzaron las reclamaciones de guardiasmarinas y hasta de oficiales. El intérprete continuaba siendo el comandante Mac Callum.

Al presentarse la primera queja, el inspector —siempre dirigiéndose a su intermediario— le sugirió con voz firme y pausada:

—Hágame el favor, comandante, de preguntarle a este joven ¿por qué en lugar de regresar a las doce de la noche lo hizo a las dos de la madrugada?

La respuesta no se hacía esperar, pero, aprovechando la ignorancia del policía respecto del idioma español, venía trayendo además de una explicación poco verosímil, un aderezo de sapos y culebras castellanísimos, inconvenientes de traducirse desde todo punto de vista. Por descontado que no se le otorgaba un nuevo permiso.

—Desearía saber.., ¿por qué este señor fue a cenar a tal restaurante —y citaba el nombre—, cuando se le había recomendado evitarlo?

—Porque me dio la gana, ¡so "gringo" de tal por cual!

Los apuros de Mac Callum subían de punto a cada momento, debido a que la mímica constituye un lenguaje universal y los ademanes de quienes se sentían disminuídos resultaban sumamente objetivos. El inspector continuaba impertérrito, denegando, denegando y denegando..

En cierta ocasión uno de los oficiales del **Iquitos,** quien habiendo salido de compras dejó olvidado su impermeable en determinada tienda londinense, apabullado por el conocimiento detallado que demostraba poseer el inglés respecto de las actividades de todos y cada uno de los marinos, atrevióse a aventurar una pregunta; dirigiéndose a Mac Callum, díjole:

—Señor: ¿sería usted tan amable de interrogar a este proyecto de renacuajo —que al parecer no ignora nada—, dónde y en qué sitio preciso perdí mi impermeable?

Mac Callum, extirpando la mordacidad que sobraba en la pregunta y como le cayese en gracia el requerimiento, transladó el pedido al inglés:

El inspector, escuchando con detenimiento, rióse a su vez muy dueño de sí mismo. Introduciendo su mano en el propio abrigo, extrajo la prenda de marras y la puso en manos de su dueño:

—Hágame el favor de recomendarle que la próxima vez sea más cuidadoso, comandante Mac Callum.

Demás estaría el decir que todo el mundo quedóse turulato. Desde ese momento los comentarios usuales y sarcásticos que sobre el inglés se hacían, tornáronse más respetuosos. . Cumplía con su deber a la perfección, ¡qué carámbanos!

Y así fueron transcurriendo los días hasta que llegó el momento de abrir del muelle y zarpar para Swansee. Formado todo el personal de la dotación, el policía entregó, uno a uno y personalmente, todos los pasaportes que recabara a la llegada. Luego de hacerlo, y después de pedir la venia respectiva al comando, pasó a tomar la palabra para despedirles de su jurisdicción:

¡Oh sorpresa!: en fluído y correcto español les endilgó un discurso de esos que hacen pellizcarse la epidermis para verificar si uno está soñando. Díjoles que habiendo estado en el Perú y conocido las atenciones que siempre se habían hecho a los buques de guerra de su patria, su consideración se extremó hasta dejar pasar desapercibidos pequeños incidentes que no tenían mayor trascendencia a su juicio. Luego, dirigiéndose al cocinero del **Iquitos** —quien era portugués de origen—, le reconvino por estar al servicio del Perú mientras su patria se encontraba en guerra: ¡su perorata la hizo, en esta ocasión, haciendo gala de un dominio casi perfecto del idioma lusitano!

El cocinero se quedó patidifuso; se me ocurre que de haber sido hombre de alguna ilustración, tal vez hubiese recordado aquellos conocidos versos —que si bien no retrataban exactamente su caso en aquel momento—, cuando menos pintaban socarronamente su admiración lusitana en circunstancias tan inusitadas:

Admiróse un portugués
al ver que en su tierna infancia
todos los niños de Francia
supiesen hablar francés.
¡Arte diabólica es
—dijo, torciendo el mostacho—
que para hablar el "gabacho"
un hidalgo en Portugal,
llegue a viejo, lo hable mal
y aquí. ., lo parle un muchacho!

Al disolverse la formación, admirados todos por la perspicacia de que había hecho gala aquel singularísimo policía —al estar informado absolutamente de todo, insultos incluídos, de lo que sucedía a bordo y sin que nadie lo sospechara—, rodeáronle con simpatía y entraron en franca conversación con él .

No puedo precisarte, lector, quien de los presentes fue el que le hizo la pregunta consagratoria. Pudo ser el propio comandante del **Iquitos**, el Capitán de Fragata D. Juan de Althaus; tal vez su segundo, el de Corbeta D. Tomás M. Pizarro o quizás el Jefe de Ingeniería, comandante MacCallum. Lo cierto es que recién allí se enteraron de que el inspectorcillo aquél hablaba casi perfectamente 17 diferentes idiomas, amén de varios dialectos que no son del caso enumerar.

—¡Quizás por ello es que soy Jefe de toda la Policía de Londres!, exclamó modestamente.

Y aquí pongo punto final a esta ligera tradicioncita acerca de lo sucedido en Inglaterra a bordo del transporte **Iquitos,** hace la friolera de unos cincuentaitantos años, poco más o menos.

EL GRAN FARDO FUNERARIO

(1925)

En esta tradición pretendo, lector amigo, echar una parrafada contigo respecto de un tema que alguna relación tiene con el "Candelabro de Paracas", o cuando menos lo toca "de raspetón", por ser asunto que pudiese estar ligado —en alguna etapa cronológica del acontecer nacional— con aquel tan discutido y misterioso signo cuya ubicación geográfica se encuentra muy cercana a la necrópolis de Cerro Colorado, a los forados naturales de la antiquísima cultura Paracas-Cavernas y, ¡que me perdone Dios!, a tanto traficante inescrupuloso de nuestro patrimonio arqueológico: especialmente a los judíos.

Para seguir siendo honrado y no correr el riesgo de que se me llame plagiario, te contaré, amigo carísimo, que esta tradición no es precisamente un relato de primera mano. Mucho antes que yo tocó el mismo tema, D. Luis Alayza y Paz Soldán, pero cuando lo hizo ni tenía las mismas inquietudes que tengo sobre el probable origen del "Candelabro de Paracas", ni creo que barruntaba la posibilidad de que pudiera haber servido como "señal de recalada", para barcos empeñados en despojarnos de momias, tejidos y ceramios de inapreciable valor, a cambio de unas cuantas

dádivas corruptoras, e incalificables abusos ejercidos sobre "huaqueros" y pescadores ignorantes. (1)

Y ahora voy a mi historia, haciendo la salvedad de que la relataré a mi manera para no dejarla en el tintero, sin que ello signifique que garantizo los nombres de sus principales protagonistas. Confío sí, completamente, en el honestísimo verismo del autor de "Mi País", siendo por ello que me permito amasar la torta, sabiendo que la harina siempre tuvo gran y reconocida calidad:

En las postrimerías del pasado siglo XIX cierto aventurero español —cuyo nombre no registró la historia quizás por haber sido un quidam—, habiendo arribado a América luego de un incómodo y azaroso viaje, vino a caer al Perú. A poco de establecido y deseoso de hacer fortuna de manera fácil y rápida, algo oyó acerca de los innúmeros tesoros arqueológicos que, de cuando en vez, se han descubierto y se seguirán encontrando en esta tierra incaica. Ni corto ni perezoso dirigióse a Pisco donde sentó los escasos reales que tenía, para dedicarse a continuación a explorar las ruinas de sus cercanías. Así fue como llegó a Paracas rogándole a Dios que le ayudara a descubrir algo gordo y jugoso, ya en forma de antiguallas capaces de ser vendidas a buenos precios ya en máscaras, vasos o joyería de oro puro y arriba de los diez y ocho quilates cuando menos.

Iniciadas sus andanzas cerca del Cerro Colorado, una mañana canicular en que sudoroso y jadeante caminaba por esas vecindades, tropezó en la arena con una especie de gran guijarro redondeado y el impacto le sonó a oquedad Escarbando cuidadosamente, luego de poner el máximo celo en no dañar al objeto que yacía a sus pies, logró extraer intacto un horrible pero curiosísimo ceramio de poco más de medio metro de tamaño, polícromo y casi diabólico, pero perfectamente conservado a través de los siglos.

Dios o demonio marino, sentado con las piernas abiertas y recogidos los pies hasta cruzarlos entre sí —"a la manera de los árabes", acota Alayza y Paz Soldán, quien precisa su tamaño en sesenta centímetros—, tenía el rostro cubierto con una especie de antifaz que cabalgaba sobre una nariz siniestra semejante al pico de un cóndor. (2)

Sus labios, entreabiertos y mostrando una escalofriante sonrisa, dejaban salir hacia abajo unos filosos colmillos que parecían de foca. El simbolismo naturista del artífice que lo modeló habíale representado con un falo de proporciones exageradas, queriendo significar con ello, quizás, una vi-

---

(1).—"Lecturas Peruanas", pág. 161 ("El Taita"), Lima, 1943.

(2).—Ver en este mismo libro: "Hilachas Marineras" ("El Candelabro de Paracas").

rilidad extraordinaria o un indiscutible deseo erótico; entre las manos, que llevaba recostadas sobre los muslos, sostenía una caracola funeraria —especie de strombus abanicado— el que, según la costumbre ancestral de los antiguos peruanos era signo inequívoco de supervivencia. Su cabeza estaba orlada con una corona de cuernecillos, símbolo que se me hace lo convertía en personaje de una desconocida realeza o en deidad marina, a juzgar por las menudencias que aderezaban su imagen, tales como los colmillos y la concha monovalva.

Tal fue, a mi entender y conforme a lo que sobre el caso se conoce, el único descubrimiento que llegó a efectuar el aventurero español de mi historia. Parece que después, según se colige, debió encaminar sus pasos hacia el mar y las playas en las que muchos pescadores autóctonos habían verificado hallazgos de cuantía en especies arqueológicas, que luego vendían a precios irrisorios a los traficantes inescrupulosos. Si más adelante halló la muerte o tomó las de villadiego por razones de pellejo. ., ¡eso nunca se sabrá!

Años más tarde —en 1925, para ser específico—, el ilustre profesor y sabio peruano, D. Julio C. Tello, descubrió en dicha zona la "Cultura Paracas-Cavernas", diferente y mucho más antigua que la de la "Necrópolis de Cerro Colorado", caracterizada principalmente por sus ceramios incisos y prácticamente carentes de policromías.

Y aquí es, lector amigo, cuando se esfuma la persona del español en esta tradicioncita, pero. . queda su rastro como apreciarás si sigues leyéndome.

Mas. ., retrotraeré la historia un poquitín antes de desaparecerle como protagonista, sólo con el propósito de hilvanar puntadas. Aunque dos nombres de pila no hacen argumento muy valedero, había olvidado —por las múltiples y variadas preocupaciones que tengo en estos momentos— añadir un detalle de interés para el relato: Alayza y Paz Soldán asegura que su nombre fue el de Juan, a secas, y que en sus atrenzos de cateador le acompañaba una hembra de su misma nacionalidad llamada Maía.

Llegados ambos a la zona playera, improvisaron una choza donde vivir por unos días. Determinada tarde en que Juan, con el fin de proveerse de alimentos pescaba entre las rocas, Maía acostóse y fue presa de una terrorífica pesadilla mientras dormía: soñó que un monstruo marino salía del inclemente y encrespado océano, lanzándose sobre ella, concuspicente y erótico, con intenciones de violarla.

Juan, al oír sus gritos, intentó oponerse y luchar con aquel extraño ser. Todo fue en vano: desapareció arrastrado por las gigantescas olas del paraje.

Cuando la pobre mujer despertó, era ya de día. Su compañero se había esfumado. En cambio, sobre la estera conyugal y en el sitio que normalmente ocupaba, yacía el ídolo mefistofélico y sonriente, ostentando en forma desvergonzada la enormidad de su sexo.

Nueve meses después Maía dio a luz una niña de faz ligeramente rojiza, como los ceramios del arenal, de ojos ambarinos y cabellos obscuros. Llamósela Suray.

Teniendo en cuenta la historia de su advenimiento al mundo, los indios pescadores de Paracas comenzaron a reverenciarla como a un símbolo. Para ellos era casi divina. Había sido engendrada por el "Taita". (1)

"Jamás la madre, en el poco tiempo que sobrevivió al nacimiento de su hija —anota Alayza y Paz Soldán—, tuvo que ocuparse de su sustento. Los indios pescadores de la aldea cuidaron de ella y de la infanta, brindándole todo aquello de que disponían en su mísera existencia. . Cada tarde, los indios de regreso de la pesca dejaban a su puerto los mejores pescados y los más exquisitos mariscos; y los presentes de maíz y de chicha, de aves domésticas y hasta de pajarillos cantores, nunca faltaban para divertimiento de la pequeña. Cuando Maía murió, las viejas del lugar hiciéronse cargo de Suray que a la sazón tenía dos años; poco después la niña había perdido hasta el recuerdo de su madre y jamás tuvo ni remota idea del misterio de su nacimiento". (2)

"Suray, la india núbil, guardaba con respeto religioso al "Taita" en su choza. Acaso por un obscuro atavismo practicaba en su honor actos rituales que nunca había visto, y hacía ofrendas al ídolo rindiéndole un culto bárbaro que nadie habíale enseñado".

"Suray era la única persona que se atrevía a vestirse con los **uncus** y los chales de maravillosos tejidos, verdaderas joyas regias, extraídos de los sarcófagos".

Y ya que de sarcófagos se trata, te contaré lector que con posterioridad al año de 1925, hallábase el sabio Director del Museo Arquelógico Nacional, D. Julio C. Tello, enfrascado en una explicación que daba a sus discípulos sobre el arte de embalsamiento que practicaban los antiguos peruanos; les hablaba —dentro de uno de los talleres subterráneos de Paracas—, respecto de aquellos restos de leña carbonizada y hierbas extrañas, con las que se preservaba a los cadáveres de la corrupción por medio del humo; de los finos estiletes de obsidiana, con puños de madera, que les servían para extraer la sangre de las arterias, extirpando vísceras, músculos y

(1).—El "Padre", en quichua.
(2).—Ibidem, pág. 163.

tejidos blandos, fácilmente atacables por los vermes cadavéricos. Terminó haciendo una brillante síntesis de todo el proceso de momificación, reconstruído por él gracias a pacientes y admirables deducciones. Luego, echando una mirada al grupo de indios "huaqueros" que también le rodeaban —y quienes, con sus palas y azadones habían removido la tierra poco antes—, dijo con cierta pena:

—"Estos desgraciados, nada saben y nada sospechan de las prácticas admirables de sus grandes antepasados".

"El más viejo de los huaqueros —anota textualmente Alayza y Paz Soldán—, esperpento humano que parecía escapado de un hipogeo, de facciones trágicas, como las de quien desde hace largo tiempo habitaba en la región de las sombras, exhaló una especie de silbido convulsivo, sin casi desplegar los labios ni alterar el gesto: la máscara milenaria que acaso nunca riera en vida estaba sonriendo. Reía de las palabras audaces del profesor. Confuso inclinó éste la cabeza, y salió del hipogeo diciendo a media voz, como hablando consigo mismo:

—Si yo siempre he tenido la idea de que estos saben más de lo que creemos, y hasta de que algunos son **regresados; regresados,** como las re-encarnaciones de la India!".

Mientras D. Julio C. Tello realizaba la meritoria labor científica de colectar especies arqueológicas, estudiar nuestro ancestro histórico, descubrir viejas culturas sumergidas en las brumas de un pasado milenario y establecer museos, un grupo de inescrupulosos judíos representantes o agentes del multimillonario coleccionista de New York, Mr. J. Arenfeldt, hacían de las suyas en las cercanías de Paracas, traficando justamente con los tesoros que Tello trataba de proteger. Abraham Goldz e Isaías Levy, habían sabido comprar la complicidad del gobernador local, Montellanos, quien venal y corrompido, no titubeaba en llegar a los mayores abusos con tal de proveer a sus socios de las reliquias tan afanosamente buscadas.

Los dólares de Mr. J. Arenfeldt mantenían agentes en Centro y Sud América, verdaderas aves de rapiña, los que sobornaban a pequeñas autoridades y seducían a los naturales para hacerles revelar los secretos de sus templos y necrópolis milenarios. En ocasiones, cuando algunos por honrados o respetuosos de sus creencias religiosas se oponían a la violación de tumbas o al saqueo de antiguos santuarios, el dinero era reemplazado por el asesinato simple y llanamente.

La pareja conformada por Goldz y Levy, debidamente asesorada por Montellanos, había ya realizado varios embarques subrepticios destinados a enriquecer ora la colección particular de Arenfeldt ya la de algún millonario aficionado, o, acaso, la del Museo Metropolitano de New York.

Ellos sabían lo que iban a ofrecer en venta y qué fabulosa sería su ganancia; los compradores pagarían las especies a precio de oro, ignorando, por supuesto, los ignominiosos detalles que envolvían sus orígenes.

Y quizás si este contrabando arqueológico —confirmado durante la época contemporánea mediante la tradición que me ocupa— se venía realizando desde tiempos seculares. La edad indefinida del "Candelabro de Paracas", que algunos entendidos historiadores calculan en siglos, podría dar pie a esta suposición. El gigantesco dibujo aquél, trazado sobre un cerro de rojizo pórfido y que permanece imborrable pese a los embates del fuerte viento local, en mi opinión personal y subjetiva es una representación casi exacta del bíblico "Candelabro del Tabernáculo", cuyo modelo fue enseñado a Moisés por Dios en la cima del monte Sinaí. Judíos contrabandistas sin conciencia se han dado en todas las épocas. Su gran tamaño y conspicua situación hace que se le distinga desde el mar fácilmente, pudiendo servir de referencia inconfundible a quienes —por razones religiosas— saben y supieron de su significado simbólico, que, de otro lado, se relaciona estrechamente con todo lo que expresa riquezas, desde que la réplica mandada hacer por Moisés a partir de su mística conversación fue de oro purísimo.

Por todo ello es que, lector amigo, me he atrevido a conjeturar que el "Candelabro de Paracas" podría haber sido una señal dibujada y utilizada por gentes hebraicas, con el objeto de guiar hacia el paraje más apropiado a los barcos que han ejercido, ¡sabe Dios durante cuánto tiempo!, acciones piratescos en contra de nuestro riquísimo patrimonio arqueológico.

Y luego de esta digresión continúo con mi historia. Para ello transcribo, ad litteram, tres párrafos de D. Luis Alayza y Paz Soldán, quien, refiriéndose a nuestra conocida Suray, se expresa así:

> "Cierta vez Goldz quiso obligar a la niña a venderle un manto, obsequio de uno de los huaqueros, de maravillosa belleza. Era un chal del conocido estilo de Paracas, dividido, como un damero, en cuarteles turquesa y oro; en el centro de cada casilla bordado, con minúsculas plumas de pajarillos de colores, la imagen de un complicado **dios marino.** Siempre el divino personaje de líneas estilizadas en las que predomina el ángulo recto, alza los brazos cuyas extremidades convertíanse sobre la cabeza en cuellos de fieras marinas, y las manos, en fauces de monstruos que se abren hambrientas o amenazadoras. Peces y aves de mar, en estilizaciones a veces tan exageradas que es poco menos que imposible interpretarlas, formaban el cinturón y los adornos de la vestimenta del dios. La greca del manto era de los mismos motivos, pero de dimensiones pequeñísimas, verdaderas miniaturas, y todo él estaba circundado por flecos de hilo torcido, azul fuerte y granate.

Una mañana del brillante mes de junio, cerca del mediodía, la virgen apareció sobre la playa, con el "Taita" suspendido en ambas manos y el regio manto sobre los hombros; el Sol, en el zenit, quebraba sus rayos sobre la superficie luciente y multicolor de las diminutas plúmulas de pericos y colibrís, que brillaban como zafíros y rubíes, topacios y esmeraldas, y la niña avanzaba lentamente hacia el peñón de la playa, especie de dolmen druídico, tocando la arena con los suntosos flecos del chal, muy grande para su estatura breve y delgados hombros; como la reviviscencia de una escena de la Paracas imperial y sacerdotal de hace tres mil años.

Goldz, que descansaba sobre la arena, no sintió el pálpito divino de la visión extraordinaria; pero su codicia instintiva clavóse en el manto. En Nueva York sacaría cien mil dólares de esa prenda, pensaba el mercader, y, acercándose a la virgen quiso tentarla poniéndole delante de los ojos unos cuantos billetes; pero Suray, imponente y orgullosa como una vestal, continuaba su marcha hacia el dólmen de la playa, con los brazos tendidos hacia adelante, cubiertos por el chal de flecos opulentos, y el "Taita" sostenido en alto con ambas manos. Entonces Goldz lanzóse sobre ella para arrancarle el manto codiciado; pero súbito surgieron los huaqueros, blandiendo las varillas de hierro con que sondean los huacos enterrados, y Goldz, atemorizado, dejó en paz a la extraña criatura". (sic)

Meses antes de que sucediera lo que arriba se relata, un buque de blanco casco, el **Riverside,** con matrícula de New York, había recalado durante un atardecer en Paracas. Goldz, Levy y Montellanos estaban esperándolo en el paraje convenido, el que, no puedo explicarte por qué, lector, me tinco que si no estaba bajo el "Candelabro" tampoco se hallaba muy lejos del gigantesco dibujo costero. Intercambiadas las señales convenidas de reconocimiento, varias chalanas que se encontraban cargadas y listas acercáronse a remo hasta los costados del barco para transferirle su preciosa carga, consistente en dos o tres docenas de misteriosos fardos. Las dádivas y el alcohol profusamente distribuído por ambos judíos y su compinche, habían logrado que los modestos pescadores de Paracas se animaran a contravenir la ley y a sus manes ancestrales. En su ignorancia, la presencia del Gobernador local le daba cierto aspecto de legalidad a aquel turbio embarque de reliquias arqueológicas.

Al poco tiempo de ocurrida la intentona de Goldz para apoderarse del chal que pertenecía a Suray, sin que nadie pudiese establecer la verdad ni sindicar probadamente a los culpables, tanto el "Taita" como el precioso y codiciado manto desaparecieron como por ensalmo de la choza habitada por aquella.

Esto sucedió el 29 de junio de aquel año, justamente cuando el pueblo se aprestaba a celebrar la fiesta anual de San Pedro, Patrono de los pescadores.

Y, por curiosa coincidencia, en fecha cercana a la del próximo arribo del **Riverside** a Paracas para embarcar su vedado cargamento. Los modestos hombres de mar, los imperturbables huaqueros y todos los habitantes, en general, quedaron desolados: ¡se habían robado al "Taita"!

Cuando el **Riverside** recaló durante su viaje al Norte, solamente una embarcación —de las más grandes habidas en el puerto— atracó a su costado. El Primer Piloto amoscóse un tanto al ver que portaba un solo bulto. Era éste de exageradas proporciones y nada usual. Esperando recibir treinta en conformidad con lo avisado, interrogó a los pescadores para verificar cualquier equivocación antes de que fuera demasiado tarde:

—¿Y el resto de la carga?

—Este fardo —contestóle uno de ellos, aquél de la cara inmutable que tanto hizo pensar al doctor Tello durante su explicación sobre embalsamiento— vale más que todos juntos. . , ¡cada vez que podamos, les mandaremos a los "gringos" otros iguales. . !

"En una pequeña sala-taller de la residencia de Mr. J. Arenfeldt —escribe el autor de "Mi País"—, hízose la apertura del fardo. Hallábanse presentes éste, los empleados del museo, dos o tres amigos y algunos eruditos arqueólogos. Mostrábanse éstos sorprendidos de que el fardo fuese tan enorme: era el más abultado que habían visto jamás en los dos años que duraba este saqueo de la gran necrópolis de Paracas, que permitió a Mr. Arenfeldt completar una sala que estaba reputada por una de las maravillas del mundo.

Retirados los primeros lienzos que lo cubrían, comenzaron a aparecer las masas de hojas secas de pacae y algodón pardo, la malvácea autóctona del Perú cuya fibra se usa para acuñar cadáveres. Finalmente fueron apareciendo tres momias, juntas, en sendos envoltorios.

Era la primera vez que se presentaba este caso. En el Perú antiguo, en la vida postmortem cada uno tenía su fardo individual, y ni siquiera se daba el caso de que los esposos yacieran juntos. Los arqueólogos empezaron a entusiasmarse ante el triunvirato funerario que revolucionaba todos los postulados de la ciencia.

Deshechos los envoltorios y retirados los ricos mantos multicolores, aparecieron las tres momias perfectamente conservadas:

—¡Abraham Goldz!, gritó M. Arenfeldt, señalando el rostro abultado de una de ellas.

—¡Isaías Levy!, exclamó a su vez el secretario, mirando horrorizado la otra momia, cuyas facciones aquilinas tenían algo del Mefistófeles de Fausto.

La tercera correspondía a un individuo de cara brutal, a lo Pancho Villa, pómulos abultados y dura boca, en la que el capitán del **Riverside** reconoció al Gobernador Montellanos.

Los cadáveres yacían sentados sobre una cesta de mimbres, con los brazos cruzados sobre el pecho, y, a los tres, ¡habíaseles cercenado la mano derecha!" (1)

Porque tú sabes, lector, que en el Perú antiguo como en muchísimos otros pueblos del mundo, el castigo infamante que se aplicaba a los ladrones consistía en amputársela, cortándola de un solo tajo desde la raíz de la muñeca.

Y aquí termino esta tradicioncita, relacionada con el mar muy de cerca, en la que todo lo que se relata —pese a la ausencia de pruebas heurísticas— pudo ser posible aunque no esté absolutamente comprobado.

Porque el padre de Suray pudo muy bien haber sido algún fornido pescador paraquense, quien luego de matar a Juan el español y violar a Maía. ., ¡tomó las de villadiego, echándole la culpa al ídolo que por algo llamaron "Taita"!

Porque el simbolismo del "Candelabro de Paracas" se presta a ser relacionado con esta historia de contrabando arqueológico, que tan de cerca toca a los judíos y a un símil bíblico harto parecido.

Y, finalmente, porque dentro de tanta controversia sobre el origen del mentado dibujo costero, a mí se me ha ocurrido meter baza protegido por aquello de. . **¡que le hace una raya más al tigre!**

Cuando menos, y antes de despedirme lector, creo dejar bien probado que:

No son ausencias absurdas
las de tres manos derechas:
comprueban que en esas fechas
¡las tres momias no eran zurdas!

---

(1).—"Mi País": "Lecturas Peruanas", Luis Alayza y Paz Soldán, pág. 165, Lima, 1943.

AHORRO DE POLVORA

(1933)

Allá por el año de 1933 y a raíz de un conflicto armado surgido poco antes con la vecina república de Colombia, nuestro país comenzó a enviar fuerzas navales pertenecientes a la escuadra del Pacífico al teatro de los acontecimientos —el Nororiente peruano—, con el fin de suministrar el apoyo necesario a las tropas nacionales que ya habían empezado a combatir en dicha zona.

La torta bélica comenzó a preparse apenas se hizo realidad el Tratado Salomón-Lozano, que sin obedecer a ningún principio geopolítico ni tampoco a una línea demarcatoria natural, establecía límites injustos para el Perú, introduciendo una especie de cuña forzada en nuestro territorio. Brasil se opuso a lo pactado por tratarse de cierta faja que colindaba con sus fronteras; fuera de ello, Colombia adquiría derechos de acceso al río Amazonas, circunstancia que, hasta esa fecha, había constituído un privilegio exclusivo del primer país citado y del Perú.

Mas pese a las protestas de paisanos y extranjeros, el Tratado Salomón Lozano fue aprobado por el Congreso Nacional el 20 de diciembre de 1927, ratificándose el 23 de enero de 1928. Las ratificaciones se canjearon en Bogotá con fecha 19 de marzo del año indicado, terminándose la delimitación de la frontera el 17 de agosto de 1930.

Por estos lares el cotarro andaba alborotado y el descontento cundía manifiestamente. Gobernaba el país D. Augusto B. Leguía Salcedo, mandatario sagaz y de mano muy firme, por lo que el tiempo no estaba como para tafetanes. Sin embargo, el Teniente Coronel D. Luis M. Sánchez Cerro, insurreccionándose en Arequipa se las jugó todas: derrocó al presidente que ya llevaba 11 años en el poder, y, tomando las riendas del carruaje estatal, puso en chirona a muchos, lanzó un famoso manifiesto y estableció el llamado "Tribunal de Sanción Nacional" que hizo temblar a muchísimas piernas también.

Así las cosas, la mecha se encendió el 1º de septiembre de 1932, cuando un grupo de civiles armados con carabinas Winchester y algunos militares que residían en Ramón Castilla, Leticia y la hacienda "Victoria", inflamados de patriotismo, atacaron sorpresivamente el segundo de los puertos fluviales nombrados con la finalidad de reincorporarlo al territorio peruano.

Esta actitud comprensible colocó al Perú en una ingrata posición internacional, desde que aparecía desconociendo un tratado que era ya cosa hecha. Sánchez Cerro, llevado por sus sentimientos más que por su

lógica, respaldó este acto reivindicatorio y colocó al país prácticamente en pie de guerra, efectuando una "Colecta para la Defensa Nacional", organizando batallones de movilizables y enfervorizando a las masas con su bizarra actitud.

Mientras tanto los colombianos, ni cortos ni perezosos, fuera de los encuentros fronterizos sostenidos contra nuestras tropas, organizaron una expedición militar al mando del general D. Alfredo Vásquez Cobo, quien fue traído especialmente desde Francia en donde ejercía el alto cargo de Ministro de su nación. Un crecido número de tropas y elementos bélicos fueron embarcados en los transportes **Bogotá, Mosquera, Mariscal Sucre** y **Boyacá,** surcando el río Amazonas hasta arribar a Manaos; allí se les unieron las cañoneras **Barranquilla** y **Pichincha** así como el buque-hospital **Nariño.**

Y fue por tal motivo que en Lima, considerándose que nuestra Fuerza Fluvial no bastaría para ponerle las peras al cuarto a tanto barco, se decidió enviar buques de la escuadra de mar para equilibrar la balanza

Dada esta necesaria explicación, tornemos al comienzo del presente relato, cuando el B.A.P. **Almirante Grau** y dos de nuestros submarinos efectuaron su entrada previa a Belem (Pará), para arreglar pormenores e ingresar luego al Amazonas. El Comandante General de la Escuadra era el entonces Capitán de Navío, D. Héctor Mercado S., y mandaba el crucero el comandante, D. Víctor Escudero Palomino. Jefe del Departamento de Armamento a bordo, el Capitán de Corbeta, D. Alberto Arnillas Arana.

Arribados nuestros buques a Belem, se dispuso efectuar el saludo de reglamento a la plaza y que se dispararan —de conformidad con el protocolo naval— veintiún cañonazos, uno tras de otro.

Atenuada la humareda y perdidos los ecos del último estampido, una lancha de la Marina de Guerra del Brasil atracó junto a la escala de estribor del **Almirante Grau** trayendo a su bordo a un jefe lleno de entorchados (quien supongo que era el Capitán de Puerto), el que luego de recibir los honores que le correspondían, pasó a la cámara del comandante.

Tras una animada charla de tipo naval, la consabida tacita de café y el refresco tan necesitado en esos parajes tropicales, el oficial brasileño presentó sus excusas explicando que la plaza no contestaría las salvas de saludo. ., ¡por la simple razón de que no poseía cañones!

—La contestación de rigor se efectuará. . en Río de Janeiro —afirmó aquel marino—, dentro de las setentaidós horas. Para ello acabamos de avisar a las autoridades navales respectivas, agregó muy suelto de huesos.

La respuesta al saludo hecho a la plaza debió verificarse como él lo expresó, aunque realmente no fue comprobada por nuestros buques objetivamente. Tú sabes, lector, que para ello se notifica a la Embajada respectiva, se le explica el impedimento habido, y luego, sin que el grueso público se entere. . , ¡pum! va y ¡pum! viene, hasta contar veintiún cañonazos saludando a una bandera.

Nuestros representantes no quedaron muy satisfechos con la contestación aquella, especialmente debido a que la distancia existente entre Belem y Río de Janeiro no les permitió constatar la réplica a su educada actitud marinera. El más decepcionado era, sin duda alguna, quien había alistado impecablemente todo el engranaje de artilleros, cargas de pólvora y cañones: el Jefe del Departamento de Armamento, D. Alberto Arnillas Arana.

La tensión internacional entre el Perú y Colombia continuó. Se negociaban arreglos diplomáticos pero la cosa seguía y las bajas menudeaban tanto de uno como de otro lado. Nuestros buques fluviales —que se encontraban apostados en Iquitos— eran los únicos barcos de que se disponía en el teatro de operaciones. El crucero y los submarinos de que ya te conté, lector, resultaban más que inapropiados para ser empleados en el Amazonas y sus afluentes por lo que se activaron gestiones en Europa para adquirir otras naves de guerra. Fue así como en Estonia se compraron los destructores **Almirante Guise** y **Almirante Villar,** (ex-**Lenuck** y ex-**Wampolla),** buques que viajaron apresuradamente y luego fueron enviados al Nororiente Peruano.

El tiempo había pasado, y mientras acontecimientos políticos como el asesinato de Sánchez Cerro, la convocatoria a una Asamblea Constituyente y la designación del General de División, D. Oscar R. Benavides como Jefe del Estado iban registrándose en la historia, un segundo grupo de tarea constituído por el crucero **Lima,** los destructores **Almirante Guisse** y **Almirante Villar** y el petrolero **Pariñas** encontrábanse nuevamente en Belem do Pará, esperando una coyuntura propicia para ingresar al Amazonas y surcarlo hasta aguas peruanas.

Mientras tanto el Brasil había hecho la declaración de no dejar navegar en el sector que le es propio del citado río (Solimões lo llaman ellos), unidades de guerra que condujeran elementos bélicos tanto del Perú como de Colombia. El General Maura, Comandante de las Fuerzas Brasileñas, efectuó una visita a Leticia con el fin de comunicar a ambos contrincantes que su Gobierno había clausurado —para el Perú y Colombia—, los canales Aramaza, Esperanza y Cleto, es decir, justamente la puerta de entrada y salida al Amazonas Peruano.

Por ese entonces también, nuestro ex-jefe del Departamento de Armamento del B.A.P. **Almirante Grau,** el Capitán de Corbeta D. Alberto Arnillas Arana, acababa de ser nombrado comandante del cazatorpedero **Teniente Rodríguez** y enviado al Nororiente con su celoso buquecito. Y digo celoso, porque era un barquito de esos que resultan como hechos especialmente para zangolotearse: sus cabeceos y balances eran conocidos de toda la Marina como casi insoportables; con el había siempre que tomar la mar por la amura, porque cada barquinazo hacía retemblar el mástil y amenazaba quebrarlo. Sus máquinas funcionaban a tropezones, y, en fin, era.. ¡de temblarle!

A esto se le añadió haber encontrado un pésimo tiempo al dejar Colón (Panamá) e irrumpir en pleno Mar Caribe. El embate del temporal trájole abajo el palo trinquete, aditamento que felizmente recuperó pero que, modificando las condiciones de estabilidad del buque, hizo que el comandante navegara con mucha mayor cautela, barajando en lo posible la costa aledaña, entrando a la bahía de Trinidad, Georgetown (Guayana Inglesa) y otros puertos hasta que, finalmente y con más semblanza de barco naufragado que de unidad expedicionaria, arribó a Belem (Pará), puerto en el que, como ya hemos dicho, se encontraban cuatro buques peruanos integrando una división al mando del Capitán de Navío D. Tomás M. Pizarro.

Al reconocer su insignia, Arnillas desde que llevaba la misión de incorporarse al grupo, ordenó lo necesario y disparó una salva de 11 cañonazos de saludo. A poco de terminarla, el mismo oficial brasileño lleno de entorchados presentóse a bordo del buque recién llegado. Por supuesto que no recordaba la cara del nuevo comandante ni que éste había sido Jefe de Artillería del **Almirante Grau,** cuando el crucero —en oportunidad anterior— hizo un saludo al puerto que no fue contestado.

Honores, café, refrescos y conversación protocolares. Luego, una pregunta sorpresiva:

—¿A quién ha saludado su buque, excelentísimo señor comandante? He contado 11 disparos y a la plaza le corresponden 21 cañonazos.

—Pues, a mi Comandante de División.

—Pero, ¿ha omitido usted el saludar al puerto?

—Sí señor, porque sabiendo que no tienen cañones de salva, pues.., ¡he preferido ahorrar pólvora!

PRONOSTICOS DE TIEMPO
(1939)

Cuando allá por el año de 1939 se inició el crucero de verano, anuncios hubo entre la muchachada de nuestra Escuela Naval que pronosticaron —con bastante antelación y **por correo de brujas**— que dicho viaje prometía ser estupendo. Efectivamente, al zarpar del Callao todo el mundo sabía el magnífico itinerario en el que se incluían varios países centroamericanos, México y tres puertos del Estado de California, amén de la Exposición Internacional de "Golden Gate", en la isla artificial especialmente construída para el indicado fin dentro de la bahía de San Francisco.

A bordo de uno de los buques participantes —el B.A.P. **Almirante Grau**—, el entonces Teniente Primero D. Carlos Secada Mas, hallábase un tanto mortificado: habiéndose embarcado hacía poco en el citado crucero, daba la impresión de que sus relaciones tanto con el Comandante General de la Escuadra como con el jefe del barco en que el primero de los citados enarbolaba su insignia, andaban un poco tirantes y no a pedir de boca que digamos. Resultaba un poquitín decepcionante que, pese a sus merecimientos profesionales óptimos, no se le hubiera asignado un determinado puesto en el buque ni se le exigieran obligaciones específicas, manteniéndosele prácticamente "fuera de planta", a la expectativa y verdaderamente desconcertado.

Pero así como las rachas de viento sirven para avivar el fuego, la anómala situación existente hizo de acicate para que nuestro protagonista —ya que se le estaba restando la posibilidad de ser útil— resolviese por sí mismo darle un mentís al destino, y consultándolo con la almohada que tan buena consejera es, decidiera. ., ¡organizar debidamente una estación meteorológica en el puente alto, con el fin de emitir diariamente boletines para pronosticar el estado del tiempo!

Oficial minucioso, inteligente y activo por demás, pronto tuvo funcionando a la perfección todo el complejo de higrómetros, barómetros, veletas, termómetros y cuanto instrumento se necesitaría para sus propósitos científicos, estableciendo también enlace mediante la estación radiotelegráfica existente a bordo como era lo indicado. Una vez que todo anduvo listo, ni corto ni perezoso solicitó la respectiva audiencia, el permiso consiguiente y la venia del comando para publicar sus boletines. Por descontado que lo obtuvo, gracias a su celo y explicaciones sobre la utilidad que tendrían en la navegación.

N. del A.—Fuente heurística oral de este relato: señor Contralmirante A.P. (R), D. Federico Salmón de la Jara.

El teniente Secada poseía otro mérito más: leía, hablaba y comprendía perfectamente el idioma inglés, circunstancia que obraba a su favor, desde que le permitía orientar su esfuerzo adecuadamente merced a la lectura de publicaciones referentes al asunto, escritas en el lenguaje de Shakespeare.

Los boletines comenzaron a emitirse diariamente, con toda puntualidad y acierto. La cosa marchaba **como sobre ruedas.**

Pero conociendo al **rabudo** y sabedores de su deleite de hacer que, de vez en cuando, las combinaciones más ingeniosas se trastornen y al mejor cazador se le escape la paloma, podremos explicarnos lo que sucedió en determinada ocasión, cuando, entre gallos y media noche, Secada entregaba la guardia de navegación a su colega el Teniente Primero D. Salvador Mariátegui Cisneros, siendo las 24:00 horas y luego de darle detalles sobre el rumbo, velocidad, amén de las rutinarias menudencias:

—¿Pronósticos de tiempo?, indagó el oficial entrante.

—¡Nice wheather!, respondióle Secada antes de retirarse (1)

El buque prosiguió navegando sin mayores contratiempos frente a las costas mejicanas. Habiendo transcurrido poco más de una hora, el horizonte comenzó a ennegrecerse —por obra de **Carampempe,** me imagino—, hasta que súbitamente, se desató un formidable chubasco tropical.

Entonces fue cuando Mariátegui, llevado de su espíritu bromista y burlón, mandó a uno de los vigías a despertar a Secada para que acudiese al puente.

Cuando éste llegó, somnoliento y esperando que se le comunicara alguna novedad de importancia capaz de justificar diana tan intempestiva, tuvo que hacerlo al abrigo de un impermeable porque los goterones de agua eran abundantísimos, persistentes y desagradables. En pocas palabras: ¡llovía a raudales!

Al trepar el último peldaño de la escala, topóse de manos a boca con su colega Mariátegui quien, casi sin darle tiempo a pasar dentro de la caseta de planos, le interceptó con una mordaz sonrisa que prolongaba las comisuras de sus labios de oreja a oreja:

—¿Carlos?, preguntóle simulando tratar de reconocer su faz entre el torrentoso baño que ambos recibían.

—Sí, ¿qué pasa, Salvador?

—Te he hecho despertar.., ¡para entregarte la guardia con un **¡very, very nice wheather!**

Dicho lo cual, y previendo la justificada y probable reacción de su amigo, esfumóse de la escena en **menos de lo que canta un gallo,** desapareciendo del puente como por ensalmo, en un santiamén.

---

(1).—**¡Buen tiempo!**

BUZOS MOROS Y CRISTIANOS

(1950)

El presente relato conlleva mucho de tragedia y algo de superstición, apartándose completamente del gracejo que pueda encontrarse en este libro. Si lo cuento aquí, integrando su texto, es porque tiene pespuntes inherentes a la psicología marinera que resultan sorpresivos para quienes atienden esos trajines en la vida.

Ocurrió allá por el año de 1950 aproximadamente, cuando el autor se desempeñaba como Jefe de la División de Buceo y Salvataje de la Armada, y, llevando ocho buzos a bordo del B.A.P. **Dueñas,** encontrábase rastreando el fondo marino entre la isla de San Lorenzo y el islote denominado La Horadada, fuera de la bahía del Callao. La razón de esta faena era trágica: acababa de recibirse, al comenzar aquel día, la orden de localizar los restos de un avión de la Fuerza Aérea Peruana que hacía tres había caído en el indicado paraje. Tras varias horas de búsqueda incesante la rastra sacó parte de un alerón. Fondeamos boyarines y situamos en la carta respectiva el lugar exacto del siniestro, pero, siendo la hora avanzada, retornamos al Callao para reiniciar las operaciones al día siguiente.

Muy de mañana zarpamos nuevamente, llegando al sitio del accidente en cosa de hora y media. La mar, un tanto agitada, me obligó —pues era el único oficial a bordo del **Dueñas**— a fondear el buque con cuatro anclas, una a cada banda tanto en proa como en popa, con el fin de darle estabilidad al remolcador y permitir el descenso de los buzos en forma segura. Mientras efectuábamos la faena correspondiente, el buque se movía de lo lindo. Fue durante uno de los "bandazos" aquellos que el Oficial de Mar de Tercera, Daniel Ramírez, sufrió un fuertísimo golpe en la pierna derecha, al cerrarse una pesada puerta de hierro sobre ella. Ante la casi certeza de que hubiese fractura de por medio, le hice entablillar de emergencia, suministrarle un analgésico y ponerle a descansar sobre una litera. No teníamos médico ni enfermero a bordo y era imprescindible seguir trabajando.

Un experimentado buzo, el Oficial de Mar de Segunda, Lorenzo Barrientos, fue el sorteado para bajar de primera intención. Debe hacerse presente que el buceo en estos casos tiene que ser, voluntario dentro de lo posible, dadas las características de riesgo e influencia del factor psicológico que debe soportar el buzo.

La profundidad en esa zona era de unas catorce brazas (unos veinticinco metros), habiéndose incrustado y explotado el avión en el fondo al caer en "picada", puesto que, presumiblemente y debido a la niebla reinante en la mañana del accidente, existía la impresión de que el piloto —habiendo hecho caso omiso a los instrumentos— estimó estar escendiendo, cuando en realidad lo que hacía era descender a gran velocidad.

Lorenzo Barrientos reconoció el cono que había originado el aparato al explosionar, comenzando a informarme —a través del teléfono submarino— acerca de cuanto trozo de aluminio, fuselaje o partes del motor encontraba guiado sólo por el tacto, desde que aquello de los paisajes que parecen ver los buzos bajo la superficie, sucede. . pero generalmente en el cine. Lo usual es "sentirse" más que "contemplarse" rodeado por la más completa obscuridad. Le noté algo nervioso. Para animarle continué manteniendo conversación con él, casi sin interrumpirla, con la finalidad de que no se encontrara solo y abandonado desde la superficie, sabiendo que cerca del sitio en que se hallaba, en algún lugar imprecisado todavía, yacían dos cadáveres. . .

Súbitamente, como el palmoteo intempestivo de dos manos sobre mi oído, sentí su angustiada voz a través del parlante:

—¡Súbame, mi teniente!

—Tranquilízate, Barrientos, ¿sucede algo?

—¡Súbame! señor, ¡que me ícen inmediatamente!

No tuve más remedio que ordenar hacerlo: su psicología estaba alterada, ¡sabe Dios por qué motivo!

Una vez en cubierta, al terminar de sacarle la escafandra y dejar su rostro al descubierto, no me cupo la menor duda. El amarcigado Barrientos tenía la faz color de marfil, la frente perlada de frío sudor y los ojos ligeramente desorbitados. No había sufrido ningún accidente propio del buceo en sí. Lo supe cuando le oí exclamar con voz entrecortada, una frase impresionante que produjo calofríos en todos los presentes.

—"Mi teniente: ¡el finado me abrazó!".

El impacto emocional fue tremendo a bordo del **Dueñas.** ¡Aquel buzo aseguraba que en las profundidades, uno de los difuntos habíale estrechado entre sus brazos!

Sin embargo, la explicación que de inmediato me forjé era lógica y nada de misterioso tenía: al ir auscultando con sus manos el cono de la explosión, alguno de sus movimientos hizo que se desprendiera del conjunto uno de los cadáveres. Tuvo la mala suerte que éste, impusado por el vaivén de las aguas, cayera sobre sus hombros con los brazos abiertos y en plena obscuridad..

Por no tener tiempo que perder, ordené que bajara otro buzo voluntariamente. Todos se miraron las caras; ninguno respondió.

Ante problema tal, tenía yo un solo camino que seguir:

—¡Que me vistan!, ordené.

Y pese a que la presencia del único oficial a bordo era poco menos que insoslayable en cubierta, procedieron a hacerlo. Cuando ya iban a ajustarme la escafandra, reaccionaron; el buquecito parecía encabritarse ante los embates de las olas; uno de ellos, el cabo Ramos, buzo de corta experiencia pero muy consciente, díjome:

—Nó, mi teniente. Usted debe quedarse arriba para dirigirnos: ¡permiso para bajar!

—¿Estás seguro de que podrás hacerlo?

—Sí señor: ¡déjeme demostrárselo!

Ante tal situación, sabiendo que estaba sobreponiéndose a su estado emocional y comprendiendo que mi negativa habría sido hiriente para él y embarazosa para mí como único responsable de la operación que efectuábamos, le concedí autorización.

Y Ramos bajó. Fue media hora admirablemente perdida. Lo expreso así porque pasó y repasó con valentía por todo el forado, sin encontrar nada más que pedazos de metal. En el fondo resultaba gracioso y encomiable el comportamiento del tripulante aquél. Podrás deducirlo por tí mismo, lector:

—Ramos: ¿alguna novedad?

—Ninguna, mi teniente, pero ..¡no crea que tengo miedo!

—¿Has encontrado algo?

—Sólo pedazos de aluminio, señor. Estoy bien, ¡no tengo miedo!

Cuando le subimos le felicité por su actitud. Su cara sonriente me dijo de lo agradecido y orgulloso que estaba. Llegó el momento de descender a otro buzo.

Inesperadamente, cojeando pero muy dueño de sí, presentóseme Ramírez —el buzo que creíamos se había fracturado una pierna— para, ante mi asombro, pedirme permiso para bajar. Me opuse en principio pero insistió casi tercamente. Ya en el agua y bajo el efecto de la presión del mar —me dijo—, se sentiría mejor y capaz de caminar sobre el fondo. Yo sabía que ello era cierto: le autoricé.

Mozo membrudo y fuertísimo, fue más lacónico que de costumbre durante la ingrata faena que tuvo que realizar tanto ese día como el siguiente. Durante el primero encontró un cuerpo, el del mecánico del avión Rossi Corzi. Jadeaba fuertemente mientras seguía mis instrucciones para "desenclavar" el cadáver: una palanca habíale atravesado el cuerpo de parte a parte, penetrándole por el abdomen y saliéndole por la espalda. Una vez estrobado el difunto e izado el buzo, procedimos a levantar nuestra fúnebre carga. Cinco días había permanecido sumergido. Desangrado por completo, con fracturas abiertas en tibias y brazos, me dio la impresión de un libro pendiendo de su lomo: la columna vertebral estaba quebrada y ambos secciones del cuerpo se juntaban en una sola, tis con tas.

Otro tanto ocurrió al día siguiente, cuando extrajimos al piloto, teniente F.A.P. Luis Mathews Soria. Tenía el asiento ajustado al cuerpo y se hallaba menos exangüe que su acompañante. El reloj pulsera de este último nos dio la hora de la tragedia: su luna quebrada, al impactar, había aprisionado al tiempo en las 09:43 que indicaban horario y minutero.

En ambas oportunidades el olor letal a putrefacción pareció llenar el horizonte. Solamente dos de los buzos presentes a bordo no vaciamos los hígados por la borda: el autor y el Maestro Teodoro Medina, porque. ., ¡nos habíamos taponeado las narices con algodones rezumando alcohol yodado! Lo único que teníamos a la mano para contrarrestar sus efectos.

Una vez efectuada la entrega oficial de los cadáveres a la comisión de la Fuerza Aérea Peruana que fue a recibirlos a la Base Naval del Callao —Arsenal, por ese entonces—, tuve oportunidad de conversar ya más calmadamente con los buzos participantes, y, en especial, con Daniel Ramírez. Me había intrigado muchísimo su insistencia en ser él —quien

por estar fuertemente golpeado era el menos indicado—, él que precisamente tomara a su cargo, con tanto interés, el trabajo casi rehuído por los demás:

—¿A qué se debió tu actitud?

—A una apuesta que hice, mi teniente..

—¿Apuesta?, explícate que no te comprendo.

—Sí, señor: aposté con los demás —y empeñé mi palabra—, que si alguno de ellos localizaba a los ocupantes del avión, pues.., ¡yo los sacaría!

—¿Cuál era la razón de tu compromiso?

—Pues, mi teniente, que todos los otros buzos no son "moros" como yo.

—¿Cómo que moro?, ¿no eres peruano?

—Claro que sí señor, ¡pero no soy bautizado!

Desde ese momento quedé seguro que, dentro de la psicología de nuestra gente de mar, la religión y el convencimiento sobre la vida eterna pueden hacer que el catecúmeno tenga menos remilgos que el cristiano y no se sienta tan cohibido ante la muerte, simplemente porque siendo "moro", su ausencia de tácitos compromisos con Dios y la Santa Iglesia Católica Apostólica y Romana, le hacen sentirse un tanto más dueño de sí mismo ante las ánimas de sus congéneres, ¡aunque estén sumergidas!

Y punto en boca porque así sucedió, lector, te lo aseguro.

¿SU ALTEZA . . ?, ¡QUE SORPRESA!

(1953)

El Comandante General de la Fuerza Fluvial del Amazonas, Contralmirante D. Eloy Burga Tejada, en cierta mañana del año de 1953 hallábase en su oficina revisando la correspondencia por despachar, cuando recibió un mensaje radiotelegráfico cuyo promotor era el propio Ministro de Marina, Vice-Almirante D. Roque A. Saldías Maninat. Al poco tiempo llególe una carta ampliatoria.

En dicha comunicación se le hacía el encargo de recibir a una dama que viajaba desde Pucallpa hasta Iquitos, reservarle alojamiento de antemano en el Hotel de Turistas, orientarla durante su permanencia en la ciudad y ¡hasta facilitarle una cañonera para un corto paseo por el río Amazonas!

Avisado anticipadamente, sus precauciones tomó para convertir en realidad organizada los deseos del señor Ministro. Para ello llamó a su Jefe de Estado Mayor, el Capitán de Fragata D. Germán Castillo Z., y encargóle que dispusiera todo lo conveniente al respecto. Al autor de estos garabatos tocóle hacer pareja con el supradicho y conformar el comité de recepción.

Fijado el día y la hora de llegada de la señorita Rattiborg —que así apellidaba la viajera—, acudimos al desembarcadero existente junto al Muelle Fiscal para recibirla. Cuando descendió por la pasarela del buquecito fluvial que la condujo desde Pucallpa, ambos verificamos que no era tan joven como habíamos supuesto: muy alta y bastante magra en lo que a carnes se refiere, su emblanquecida cabellera denotaba haber pasado con holgura el medio siglo de vida; ágil y de porte distinguido pese a los pantalones "Blue Jean" que traía puestos, vestía una blusa sencilla, arremangada y sin pretensiones de resaltar el busto. Atavío tan masculino restábale bastante de femineidad. Al presentarnos y darle la bienvenida de parte de nuestro Comandante General, nos enteramos de su nombre de pila: Eleanor se llamaba.

Cumplida su comisión, el comandante Castillo despidióse muy cortésmente y dejóme de anfitrión. En compañía de mi esposa —auxiliar indispensable para hacerla sentirse más en confianza, entablar parloteos tan naturales entre damas y ayudarla en sus compras—, comenzamos nuestra tarea de improvisados cicerones. Luego de alojar a la viajera en su habitación reservada en el hotel de la localidad, le dimos el tiempo suficiente para que se aseara y cambiase de ropas, prometiéndole volver a recogerla a la hora que nos sugirió como más conveniente. Así lo hicimos.

Nos encontramos con una persona diferente de la que habíamos conocido inicialmente, y, mientras la acompañábamos a efectuar una o dos visitas a determinadas direcciones que tenía anotadas en su libretita de viajera, gozamos de su excelente conversación, admiramos sus maneras distinguidas y nos hicimos muy buenos amigos. Hablaba seis o siete idiomas, y aunque su castellano no era perfecto, se expresaba con adecuación supliendo los vacíos con un impecable inglés, que ¡gracias a Dios!, tanto yo como mi media naranja podíamos entender y hablar con mediana propiedad.

Usando los vestidos de su sexo era, como dije, otra persona que en poco se parecía a la que había yo visto descender del buquecito que la trajera desde Pucallpa: se le veía distinta, mucho más femenina por supuesto, más dueña de sí y exquisita en sus maneras así como atractiva en su conversación. Pronto se rompieron las barreras del formulismo, y, a la vuelta de un par de horas, la confianza imperaba en el grupo que entre risas y alegres comentarios comenzó a hacer planes para dar un paseo fluvial al siguiente día, desde que la permanencia de Eleanor en Iquitos sería bastante corta. Horas más tarde, las dos damas —mi mujer y la viajera— pasaban revista a las pocas tiendas con que contaba la ciudad; yo no estaba para esos menesteres y me retiré a mi barco.

Comandaba por esa época el B.A.P. **Ucayali**, hermosísimo buque del tipo cañonera, flamante casi puesto que junto con su gemelo, la **Marañón,** acababan de ser construídos en Inglaterra llenando las especificaciones y requerimientos formulados por la Armada Peruana, desecsa de contar con barcos funcionales y apropiados para la navegación en los ríos de la inmensa Hoya Amazónica.

Al parecer, nuestro Comandante General —seguro de que haría lo posible por ayudarle en el original trance de atender a la persona recomendada por el Ministro de Marina—, se despreocupó del asunto y sólo me dio carta blanca en lo de las atenciones que personalmente pudiese yo brindarle, motu proprio, a la agasajada. Dejándome llevar por su innata simpatía y don de gentes, algunas minucias adquirí de mi propio peculio para mejorar el almuerzo rutinario a bordo, y entre ellas algo de vino y una botella de pisco puro de uva para preparar un par de copetines típicos de mi tierra. Lógicamente pensé en el conocido cocktail de algarrobina y en una rueda del sabroso pisco sour, desde que solamente seríamos tres en la mesa: las dos damas y el autor de estos palotes.

Nos embarcamos aproximadamente a eso de las nueve de la mañana y zarpamos de la Estación Naval "Teniente Clavero", para navegar bajando el Amazonas durante un trecho más o menos largo, visitar luego la Base Fluvial del Nanay (llamada por ese tiempo de "Santa Clotilde" y

recién construyéndose) para después surcar el río y regresar a nuestro punto de partida.

El viaje fue encantador. La señorita Rattiborg —quien era holandesa de origen—, se mostró curiosa y asombrada de la exuberante vegetación selvática. Hablamos sobre lupunas, ceticos, capinurís; acerca del árbol del pan, del shushu huasha, del yaje o chacruna; observamos los rubicundos frutos enracimados de los pijuayos, vimos a varios "saltones" (delfines amazónicos) elevarse juguetones sobre la espuma de nuestra estela, para caer luego veloces como saetas en el agua y volver a surgir en continuada diversión; sacha-mangos, huitos, ojés y renacos desfilaron ante nuestros ojos velozmente, a medida que la cañonera pasaba gallarda y muy cerca de la ribera con el fin de disfrutar mejor del paisaje tropical.

Poco antes de la hora prefijada para el almuerzo, como la temperatura se tornaba canicular pese al fresco viento traído por la rápida marcha del buque, decidimos pasar a la cámara de oficiales para saborear un aperitivo. Unos cocktailes bien preparados nos fueron servidos por el mayordomo, haciendo que la señorita Rattiborg, al paladearlos, elogiara la calidad y el bouquet de nuestro pisco peruano y expresara su deseo de probarlo sin aliños de limón, azúcar, canela y huevo, esto era decir "al seco" y purito como Dios manda. Envié por una botella adicional, no recuerdo si de "Italia" o "Moscatel", advirtiéndole que consideraba que aquel trago iba a resultar demasiado fuerte para una dama. Se escanciaron dos copones, pues mi mujer se abstuvo cortésmente.

—¡Delicioso!

—¿Le agrada?

—¡Pues claro que sí!, ¿podemos repetir?

—¡No faltaba más!, pero le aconsejo cuidado..

—Yo no tengo problema alguno, ¡salud!

—¡Salud, señorita!

Y así, casi sin darnos cuenta, cosa de tres cuartos de botella se esfumaron en un santiamén. Eleanor Rattiborg resultó inmune, ¡cosa admirable!

Esa noche cenamos juntos, luego de haber —las dos damas, por supuesto— efectuado otra de sus correrías por las tiendas locales, para que nuestra visitante comprase algunos recuerdos típicos y otras chucherías. A resultas de sus peripecias, puesto que acudieron hasta el mercado de Belén (situado en una aldehuela flotante) y tuvieron que evadir el paso de un cerdo que por allí andaba suelto, la amistad entablada se fortificó: terminaron íntimas.

Al siguiente día acudimos con ella al aeropuerto para despedirla, pues viajaba a Lima en un avión de la Línea Faucett. Mi señora, con sinceridad y llaneza, habíale comprado dos pequeños presentes unos tapetes tejidos por los indios y una lata del exquisito postre brasileño llamado "Goayabada".

Al agradecer con emoción su gentileza, besóla en ambas mejillas Díjole que esperaba verla alguna vez en Europa y dióle su tarjeta de visita amén de su dirección particular en Holanda: ¡un palacio!

Y partió dejándonos sorprendidos, desconcertados y como viviendo un sueño; por motivos personales había conservado tan bien el incógnito, que su visita resultó inadvertida en Iquitos: ¡Eleanor de Rattiborg era nada menos que una princesa de sangre azul, prima hermana del noble consorte de la Reina Juliana, el Príncipe Bernardo de los Países Bajos!

¿Su Alteza?, ¡qué sorpresa!, pensé cuando el avión decollaba suavemente, dejando el campo para sumergirse entre nubes tropicales con rumbo a Lima. Jamás habíaseme ocurrido —ni a mi mujer tampoco—, tropezarnos en plena selva peruana con una princesa de verdad.

Recibimos una tarjeta muy afectuosa y unas letras de la princesa aquella, unos dos meses después de nuestro impensado encuentro. Era la fotografía del Palacio Real, y en ella, señalada por una flechita entintada, había una frase graciosa, sencilla y pícara referida a una de las innúmeras ventanas de aquel enorme edificio: "¡Aquí vivo yo!".

Años después, en 1960 o 1961 y cuando quien estas líneas escribe comandaba el submarino **Iquique,** se vio honrado el buque con la visita del propio Príncipe Bernardo. El Comandante General de la Escuadra, Vice-Almirante D. Miguel Chávez Goitizolo, —quien había acompañado al noble invitado hasta el muelle— permaneció en tierra y dejóme de cicerón. Mi buque era casi nuevo y de un diseño especial. El príncipe, expresándose en correctísimo castellano, descendió conmigo y pasó largo rato inspeccionando el barco con detenimiento, pues, como se sabe, es hombre de mar cuajado además de real consorte.

Fuí absolviendo una a una todas sus preguntas de carácter profesional, y en un momento, mientras conversábamos en el puesto central del submarino luego de haber hablado acerca del Computador de Datos para Torpedos, se produjo una pequeña pausa entre nosotros; fue un intervalo para olvidar lo marinero y pasar a lo trivial.



Su Alteza, el Príncipe Bernardo de Holanda y el autor de este libro, en el interior del B.A.P. Iquique (SS-44)

Y lo hicimos. El príncipe se mostró sencillo en su trato y con gran sentido del humor; los temas variaron durante unos minutos que resultaron agradabilísimos. Me sonaba a mentira estar dialogando con una personalidad de tanta importancia mundial, pues más parecía un amigo de muchos años que un soberano europeo, a quien conocía yo de nombre y por haberle visto un sinnúmero de veces en noticieros cinematográficos, periódicos o revistas, como personaje principal, lejano y apartado de mis trajines cotidianos. Ello me dio alas para decirle:

—Su Alteza: hace algunos años, cuando me encontraba prestando mis servicios en la Selva Peruana, tuve el gusto de conocer a una pariente suya. .

—¿No fue Eleanor, por casualidad?

—Sí, Alteza; ella misma: Eleanor de Rattiborg.

—Mi prima es una viajera infatigable. Le agrada la aventura y tiene un espíritu digno de envidia. ., ¡no teme a nada ni a nadie!, ¿no es verdad?

—Así es, Alteza. Mi señora y yo la recordamos con mucho aprecio.

Al terminar la visita y mientras subía a cubierta en compañía del príncipe para despedirle, repasé mentalmente mis recuerdos: ví a su noble prima descendiendo del buquecito que la trajera desde Pucallpa; rememoré su silueta, en blusa y pantalones, mientras nos contaba sobre el viaje y las noches pasadas en un camarote solamente separado por una cortina de otro alojamiento en el que dormían cinco hombres; la imaginé levantando su copa de pisco puro y aprendiendo a decir: **¡seco y volteao como en el Callao! . . .**

Y, en mi interior, volví a darle la razón al Príncipe Bernardo de Holanda.

UNA GATA PERUANISIMA Y MARINERA

(1954)

Al Perú, sin duda alguna, le corresponde el curiosísimo privilegio de haber tenido un representante gatuno que viajó a bordo de una balsa hasta la Polinesia, y que valga esta información para quienes se muestren incrédulos, dado que todo el mundo sabe que los mininos tienen y seguirán guardando terror al agua.

En el caso presente —que consta al autor por haber contribuído en persona, a que tan curiosa e imprevista travesía se realizara—, el animalito de marras no era del sexo fuerte sino del débil: una hembra negra, retinta y chusca, que no alcanzaba aun el año de edad pero que resultaba más glotona que Heliogábalo.

Y aquella gatita, acostumbraba a merodear por todos los rincones de la antigua Estación de Submarinos, apenas oía la campanilla anunciadora de que el almuerzo o la cena estaban listos, pies para qué os quiero se dirigía a la cámara de oficiales ronroneando, para ajustar el lomo contra las pantorrillas de los comensales, maullando continuamente y hasta clavándoles las uñas en los muslos con el fin de conseguir un trozo de carne o pescado.

Pero antes de ocuparme con más detalle sobre mi protagonista principal, haré, como es mi costumbre, un poquitín de historia y algunos comentarios al margen para que sirvan de orientación a mis lectores, ya que este curioso caso que merece quedar preso, con todos los honores, dentro de las páginas de un libro y para que no resulte olvidado por la posteridad.

A mediados del presente siglo XX, la tesis Melanesio-polinésica que sostiene que los primeros pobladores de América vinieron hasta este continente desde aquellos archipiélagos, comenzó a trastabillar y corrió el serio peligro de desbaratarse. Sus partidarios —entre los cuales podrían citarse a Honoré Jaquinot, Paul Rivet y algunos otros— fueron perdiendo terreno ante las avanzadas hipótesis de los prestigiosos antropólogos George Carter y Thorn Heyherdal, quienes, invirtiendo la figura, demostraron cuando menos la posibilidad de que fueron los antiguos peruanos los que, en sus primitivas y típicas embarcaciones de palo de balsa llegaron hasta las playas polinésicas. Esta suposición habría explicado cierta concomitancia de costumbres, idioma, pictografía, orfebrería y hasta arquitec-

tura, que abundan como nexos de semejanza entre las ruinas de aquellas civilizaciones remotas y el uso y costumbres de los antiguos habitantes de nuestra América.

Existe asidero también en las crónicas de Miguel Cabello de Balboa, quien, describiendo las empresas del Inca Túpac Yupanqui, asegura que éste reunió una flota de unas 400 balsas en las que embarcó alrededor de 20,000 guerreros, poniendo proa hacia el Oeste. Luego de una larga navegación que demoró cerca de nueve meses, habrían llegado a las islas de Auachumbi y Ninachumbi. Trajeron de la susodicha expedición diferentes pruebas y trofeos, tales como prisioneros de piel muy obscura, oro, pieles y las mandíbulas de un animal antediluviano, todo lo que fue llevado a continuación al Cuzco.

E. W. Christian, en su obra intitulada "Los Tesoros de la Isla Gambier", consigna la tradición existente entre los isleños aquellos acerca de un hombre rojo —llamado Tupac—, quien, en tiempos remotos, llegó a sus playas comandando un cierto grupo de balsas cuyas características coinciden con las que se usaron en los tiempos del Inca Tupac Yupanqui.

A raíz de la expedición encabezada por Heyherdal —quien en una balsa construída por él y un grupo de científicos noruegos, en el Arsenal Naval del Callao— se hizo a la vela y llegó hasta la Polinesia en algo más de tres meses de viaje, se desató una corriente de entusiasmo entre diversas gentes que deseaban hacer lo mismo. Entre estas personas, animadas por el espíritu aventurero más que por el incentivo científico, destacó de manera especial una: el alemán-norteamericano William Willis.

El autor de estos garabatos tradicionales fue testigo de excepción —por hallarse en ambas oportunidades sirviendo en submarinos y cercano al improvisado astillero— de los trajines para la construcción de las balsas que sirvieron a Heyherdal y a Willis para la travesía del Pacífico, esto es decir, del armado y equipamiento de la "Kon-Tiki" y de la "Siete Hermanitas", respectivamente.

En ambas ocasiones, los palos del maderamen fueron traídos desde el Ecuador y eran troncos auténticos del árbol denominado "Balsa", escogidos cuidadosamente, fuertes y excesivamente ligeros. Mientras que el equipo noruego que trajo consigo Heyherdal poseía una amplia cultura y no ignoraba nada respecto de las ciencias náuticas, el caso de Willis resultaba distinto: era un solitario navegante, muy confiado en sí mismo y habiendo ya sobrepasado los sesenta años, parco en su hablar, completamente ajeno al uso del sextante para la navegación de altura, de recio físico, y, cosa curiosa, capaz de afirmar que podía pasarse . . , ¿lo creerás, lector?, días y meses bebiendo agua de mar en vez de agua dulce, sin que su organismo se resintiera en lo mínimo.

Bastante más tiempo que Heyherdal demoró Willis en alistar su balsa. Poco a poco fueron llegándole diversas donaciones de paisanos, casas comerciales, particulares y otras personas que le ayudaron con víveres, conservas, equipos de radio, etc., para contribuir al éxito de su viaje. Los oficiales de la Armada Peruana que a diario le veíamos —durante nuestro obligado trayecto entre la Estación de Submarinos y los buques amarrados al respectivo muelle—, poco a poco fuimos sacándole de su natural hermetismo hasta entablar cierto grado de amistad, y llegar, inclusive, a enseñarle como efectuar observaciones con el sextante y la manera de emplear tablas y almanaques náuticos para determinar su posición en alta mar.

Una vez roto el hielo, recuerdo que un día le invitamos a almorzar con nosotros y Willis aceptó con agrado.

Por esa época el autor de estas tradiciones comandaba el B.A.P. **R-4,** y era, si mal no recuerda, uno de los jefes más caracterizados de la por entonces División de Submarinos. De consiguiente, y como su inglés bastaba para conversar con el "Navegante Solitario", tuvo que sentarse a su lado y comenzar a sacarle frases y palabras con cuchara, como se dice familiarmente.

Fue así cómo se enteró de algunos pormenores acerca de William Willis: nacido en Hamburgo el año de 1893, tenía a la sazón sesentaiún años (1954). Desde su niñez se sintió atraído por el mar, a punto tal que contando apenas quince primaveras se embarcó en un velero con rumbo a Sudamérica. Con el correr del tiempo afincó en los Estados Unidos, en donde contrajo matrimonio con una dama norteamericana, la señora Tess de Willis, a quien él, por cariño, motejaba como su "Pequeñita" ("Chiquita" o "Little One)".

Tenía en mente otras expediciones —siempre como navegante único—, después de la que pensaba realizar (y, efectivamente, las efectuó a posteriori). En la primera llegó hasta Samoa; en la segunda, a Australia; en la tercera, intentando cruzar el Atlántico en balsa, fue recogido en muy mal estado de salud por un barco norteamericano, víctima de una hernia doble que pudo causarle la muerte; en la cuarta, un pesquero polaco le halló a la deriva y casi sin víveres, recogiéndolo medio inconsciente. El nunca lo admitió sino que, por el contrario, afirmó que estaba en trance "yoga", acumulando "prana" para energizarse y continuar su viaje..

Pero lo cierto del caso es que durante el almuerzo que tuvimos en la Estación de Submarinos, la famosa gatita que cité al principio de esta historia, rondó tanto y tanto por entre nuestras piernas —arañándonos en veces y fastidiando siempre—, que a alguien en la mesa (me parece recordar que fue el entonces Teniente Primero, D. Enrique Gamero) se le ocurrió sugerir, a chita callando, que dicho animalito debería ser regalado a

Willis como mascota. Ni corto ni perezoso púseme de acuerdo con los demás del grupo para hacer que el mayordomo de más caracterización (el oficial de mar, Serafín Rojas), consiguiera una cinta apropiada y la colocase, a manera de collar, en el cuello de la "negra" o "michina" como le llamábamos. Realmente su actuación de ese día colmó nuestra paciencia. Fue como la gota de agua que hizo rebalsar el contenido de un vaso.

Ya con apariencia de "mascota" y en el instante de los postres, como estábamos en vísperas del esperado zarpe, le dirigí unas palabras en nombre de todos los presentes para desearle buen viaje. Para rubricar nuestra buena intención. . , ¡pues le dimos como regalo su talismán, la gatita negra, provista de un rosado lazo en el cuello!

Agradeció emocionada y lacónicamente Tomó al animalito en sus manos, se despidió de nosotros y tornó a su balsa. Uno o dos días más tarde zarpó, y, aunque parezca mentira, parece que nuestra "mascota" le ayudó puesto que su viaje resultó exitoso y admirado mundialmente como una proeza marinera.

Debo añadir que Willis rebautizó a la gatita con el nombre de "Meekie". Habiendo recibido por otro conducto un loro de regalo, le puso por nombre el de "Neekie". Ambos animales fueron los únicos seres vivientes que le acompañaron durante su larga jornada hasta Samoa, la misma que demoró la friolera de 115 días, ni más ni menos.

Estando ya por finalizar el viaje, las provisiones comenzaron a escasear a bordo de la balsa "Las Siete Hermanitas". El solitario navegante tuvo que recurrir a la pesca para alimentarse y dar de comer a "Meekie" y a "Neekie". El menú se fue tornando soso y monótono para los tres curiosos tripulantes, pues. . , **¡pescado y sólo pescado, cansa como bocado!**

No obstante uno de ellos: "Meekie", la gatita paisana nuestra, parece que acariciaba distintos proyectos, desde que comenzó a mirar con ojos de codicia al loro "Neekie". .

Mientras tanto William Willis corrió enorme riesgo de perecer, tal como lo relató en su libro "La Epica Travesía de las Siete Hermanitas" editado en Londres posteriormente. Contó que mientras se hallaba pescando un pequeño tiburón de dos metros de largo, comenzó a izar al escualo hasta la balsa. "Lo elevé a popa —dice textualmente— y me incliné para sacarle el anzuelo de la boca, pero ya cerca de ella, mi mano derecha resbaló y se introdujo entre los dientes del tiburón. Me corté profundamente la muñeca y el pulgar; el animal se desprendió del anzuelo y súbitamente me encontré en el mar junto con él, hallándose la balsa a unos cincuenta metros de distancia de ambos. Nadé hasta ella y logré abordarla, habiendo desaparecido el escualo pese a la sangre que nos rodeaba".

Pero, no obstante la casi tragedia vivida por el navegante solitario, la gatita "Meekie" seguía observando al loro "Neekie", ¡sus ojos brillaban más que de costumbre y se relamía de vez en cuando!

Setentaidós horas antes de arribar a Samoa, la provocación gastronómica —que ya habrás adivinado, lector amigo— se hizo realidad, porque:

Cuando Willis, entre rumas
de envases, jarcias y todo,
quiso conversarle al loro.
¡tan sólo encontró las plumas!

Circunstancia que, expresada en buen romance, significaba que "Meekie" se había engullido a su verde compañero en un santiamén, cansada quizás de tragar a diario tanto pescado —el que pese a constituir bocadillo apreciable para cualquier gato del mundo— no estaba a la altura de un plumífero que parloteaba en inglés, siendo ella una gata peruana que maullaba en español..

Catorce años después de este incidente, hoy que el cable nos ha traído la noticia de que una flota pesquera rusa acaba de encontrar a 400 millas al Oeste de Irlanda, la balsa "Little One" a la deriva y sin alma alguna a bordo, con un pasaporte de William Willis, documentos variados y un Diario de Bitácora cuya última anotación tiene fecha 18 de julio de 1968, no he resistido la tentación de sentarme a escribir estos recuerdos marineros, a manera de siempreviva que espiritualmente coloco sobre la tumba de aquel famoso "Navegante Solitario".

Y de paso, aunque parezca irreverente, para recordar a la posteridad que la única gata que atravesó el Pacífico —desde América a la Polinesia— fue peruana, ¡Sí señor!

PRESENTACION ICTIOLOGICA

(1957)

Este relato que hoy traigo debió suceder allá por los años de 1957 o 1958 poco más o menos, cuando el Director de Economía de la Marina era el entonces contralmirante, D. Francisco Tudela Salmón.

En cierta oportunidad, un pariente del supradicho oficial general, el Capitán de Fragata D. Carlos Salmón Cavero —quien tuvo la amabilidad de contármelo—, encontrábase en una reunión social. Se trataba de despedir al Agregado Naval a la Embajada de Chile, que destinado a otra colocación en su patria, debía viajar en breve a su país.

Como siempre sucede en este tipo de recepciones oficiales, los corrillos eran múltiples, las caras de los contertulios conocidísimas, y los tragos y entremeses casi los mismos. El comandante Salmón Cavero integraba uno de aquellos grupos, participando de la animada charla que con él sostenían su colega, el Capitán de Fragata D. Ramíro Ramírez de Piérola, así como el Agregado Naval de Argentina, comandante D. Recaredo Vásquez.

Mientras tenían que efectuar inesperados quites, para saludar a determinada dama que les miraba y no tropezar al mismo tiempo con alguna de las bandejas que los mozos pasaban entre los invitados, Salmón Cavero reparó en una faz para él desconocida: la de un marino extranjero que provisto de cordones de gala y cintillos multicolores decorándole el pecho, daba, a todas luces, la impresión de ser un nuevo Agregado Naval que no le había sido presentado.

Se destacaba muy nítidamente ente la concurrencia al ágape, merced a un mechón de plateadas canas que adornaban sus cabellos en la parte frontal, distinción poco usual, pero que algunas personas tienen con esporádica frecuencia.

Aquella señal tan conspícua atrajo su atención y picó su curiosidad. Resolvió preguntar.

Por ese entonces andaba de moda en relación con las danzas tropicales cierta bailarina, reguapa, con cintura de avispa, piernas columna-

rias y caderas de tentación, que en boites y cabarets era muy aplaudida por sus rítmicos contoneos, electrificantes vibraciones de cuerpo, y, sobre todo, por el estudiado erotismo que —como quien no quiere la cosa— imponía en todos y cada uno de sus bailes. Siendo hembra joven y bonitilla, estudiadamente y para distinguirse de la competencia me supongo, lucía ostensiblemente un mechón de canas —teñido ex-profeso y sobre la frente— que pregonaba a gritos coquetería femenina artísticamente ideada para resaltar entre sus congéneres de la danza. "Tongolele" se hacía llamar.

Fue recordándola, y comparando el ya citado rasgo con lo observado en la cabellera del nuevo Agregado Naval, que el comandante Salmón Cavero hizo una pregunta alusiva a su amigo, el Capitán de Fragata argentino, D. Recaredo Vásquez:

—Oye Recaredo, ¿puedes decirme quién es ése "Tongolele" que está allá?

—El nuevo Agregado Naval de Venezuela: ¿no lo conocés?

—Es la primera vez que le veo.

—Entonces, vení conmigo ché que lo voy a presentar; ¿nos acompañás Ramiro?

Y así diciendo, el grupo se dirigió hacia el marino indicado, quien, en ese preciso momento, era bajel abordable desde que se hallaba ante la bandeja de un mayordomo, preguntándole al mozo cuáles eran los vasos de whisky servidos con agua natural y cuáles con soda. . Recaredo Vásquez —quien se me hace que mental y rápidamente estaba refocilándose con lo que iba a suceder—, luego del saludo de ritual y sin pronunciar estudiadamente apellido alguno, dirigióse a su colega venezolano para decirle:

—Aquí te traigo un par de amigos peruanos que desean conocerte.

—¡Encantado!, ¡cómo nó!

—Entonces, permitíme que te presente al comandante. ., —y en ese momento, con toda intención por supuesto— Recaredo Vásquez se hizo a un lado y dejó acercarse a Salmón.

Vino luego una sonrisa de ambos, peruano y venezolano, dos ma-

nos que se estrecharon en un sincero y cálido apretón, mientras que —justamente porque el argentino no había pronunciado maliciosamente sus apellidos— cada uno resolvió hacer su propia introducción en forma lacónica:

—**Bacalao,** ¡a la orden!

—**Salmón**...

¡Y la sorpresa de ambos resultó manifiesta, porque quedáronse mirando de hito en hito desconcertados, no sabiendo quien se bromeaba con quien!

Mas.., la verdad sea dicha, ninguno de los dos había pretendido **tomarle el pelo** al otro. Los comandantes Carlos **Bacalao** Lara y Carlos **Salmón** Cavero —venezolano y peruano, respectivamente—, llevaban a orgullo apellidarse como queda expresado, dando la casualidad de que, además de aquel rarísimo encuentro cuasi ictiológico.., ambos, y por añadidura, ¡eran **tocayos** de pila!

La mefistofélica sonrisa del marino argentino pronto se hizo carcajada y avasalló a todos los allí presentes; de manera especial, cuando Recaredo Vásquez, riéndose a caquinos, tornó hacia el Agregado Naval de Venezuela para decirle:

—Carlos **Bacalao,** aquí tenés a Carlos **Salmón**.., ¡ahora sí ché que encontraste vos la horma de tu zapato!

EL FANTASMA DEL CRUCERO

(1959)

Durante el tiempo que el autor lleva comiendo pan en este pícaro mundo, muchísimas historias ha oído relatar sobre fantasmas. Frailes con la cabeza cercenada y puesta bajo el sobaco izquierdo (en el caso de almas en pena que en vida fueron zurdas), hidalgos aherrojados arrastrando cadenas, vírgenes núbiles reclamando al amado ya inaccesible o infantes regordetes que lanzaban lúgubres vagidos a la vera de caminos polvorientos. Tal vez por la distancia que nos separa de Asia, sin embargo, jamás tuvo oportunidad de escuchar sucedido alguno acerca de espantajos chinos.

Pero resulta, amigo mío, que hoy ha venido hasta la oficina del autor un jefe muy serio e incapaz de inventar sandeces en tratándose de estos menesteres que ven la luz y se imprimen en las páginas de un libro, para contar, con todo interés a quien estas líneas escribe, algo rarísimo que le aconteció allá por el año de 1959 a bordo de nuestro actual crucero **Almirante Grau,** asunto que, a su juicio, quedó sin explicación sensata hasta la fecha y sin más posibilidades de haber sido una mixtificación. . que las que otorga el escepticismo.

El Capitán de Navío, D. Francisco Mariátegui Angulo, quien integró la plana mayor del B.A.P. **Almirante Grau** cuando dicho buque —adquirido en Inglaterra— luego de afirmar el pabellón peruano, arrumbó hacia su nueva patria para incorporarse a la escuadra, hablándome sobre las cosas que gusto escribir, poco conocidas en general o inéditas algunas de ellas, citóme este curioso sucedido que traigo hoy a colación a manera de meollo de la presente tradicioncita. Antes de relatártelo lector, tal como me fuera contado, permíteme hacer un diminuto paréntesis histórico:

El H.S.M. **Newfoundland,** construído en los astilleros de Wallsend on Tyne, fue lanzado al mar el 19 de diciembre de 1941. Dentro de su cumplida trayectoria como crucero de la Armada de Su Majestad Británica, a raíz de un conflicto habido por el Canal de Suez tuvo un encuentro con la fragata egipcia **Domiat,** buque que fue hundido a cañonazos el 1º de noviembre de 1956, y que, pese a la disparidad de armamento existente entre ambos barcos, no se fue a pique sin antes haberle encajado algunos "confites" de mediano calibre a su adversario

No podría precisarte, lector, sin incurrir en equivocaciones, cuantos fueron los proyectiles que los descendientes de Amenhotep y Tutmosis ob-

sequiaron al crucero británico, porque la acción ocurrió de noche, nadie se preocupó de contarlos, y, finalmente.. ¡porque el diario de bitácora egipcio fue a parar al fondo del Mediterráneo en un tris, junto con casco, artillería y tripulantes!, esto sería decir: en forma completa, sin faltar nada.

Pero a bordo del crucero las cosas no marcharon tampoco color de perlas. Entre algunos destrozos materiales —que fueron de poca importancia—, también, y paradójicamente, algo quedó faltando en el buque de mayor porte pese a que, del más pequeño, nada faltó de ser hundido por la única salva de artillería hecha con los nueve cañones del **Newfoundland:** ¡ese algo fue.., una pierna de cierto mayordomo chino!

Efectivamente —y así como en la Marina Norteamericana, casi la totalidad de mozos y cocineros son de procedencia filipina—, en la británica sucede lo mismo pero cambia la nacionalidad; generalmente se alistan para desempeñar menesteres relacionados con ollas, platos y vajilla, muchos chinitos de Hong Kong y aledaños, porque la paga resulta jugosa para ellos y las posibilidades de viajar abundan.

Mas volvamos a nuestro principal e insoslayable protagonista, el amarillo herido, quien entre dolorosos e incontenibles gemidos comenzaba a desangrarse en medio del pasadizo central de la segunda cubierta. El rojo subido de su líquido vital (¿quién se atrevió a decir que en Asia es color mostaza?), completando borbotones exactamente medidos por cada embolada cardíaca, empezó a correr sobre el linóleum del piso y a empapar las alfombras..

Tres o cuatro de los que se hallaban cerca, mientras enviaban a buscar al médico del buque levantaron en vilo al pobre amputado. Se le hizo un torniquete de emergencia, y, como la hemorragia continuara y el trecho a recorrerse hasta la enfermería fuera considerable, pues.. se le depositó cuan largo era dentro del lugar más adecuado y limpio que había en las cercanías: ¡el sufrido y quejumbroso chinito fue a parar dentro de una tina del baño destinado al uso de la oficialidad!

Ajustado un tanto más el improvisado torniquete, dejaron al herido entre ayes y ¿cómo será el manido viaje hasta la otra? para pasar a cubrir sus puestos de combate, desde que los llamados que propalaban altavoces y las órdenes para hacerlo eran perentorios, sin dejar resquicio alguno para dárselas de enfermero compasivo con el fin de esquivar balazos.

Según la versión que ha llegado a mi mesa de trabajo, se me hace que el comandante de la **Domiat** no supo con quién se las había. El radar de su barco no marchaba del todo bien, y parece que la presentación lu-

minosa obtenida en la pantalla no acusó, en toda su magnitud, la figura del enemigo, por lo que, sin creer que se trataba de un crucero —mucho más poderoso que su buque, por supuesto—, ¡se atrevió a iniciar los fuegos y lanzarle la primera andanada!

Que si David hubiese maliciado la presencia de Goliat en esos parajes. ., los egipcios hubieran inventado antes que los peruanos aquel dicho que hogaño tanto se estila pronunciar: **"¡Ala pucha!, dijo David y tiró. . la honda!"** Desgraciadamente aquello no sucedió, y es por eso, lector amigo, que me tienes aquí relatándote muy suscintamente la odisea de la **Domiat** así como las agonías del chinito de nuestra historia, cuando los nueve cruentos fogonazos de otros tantos cañones de seis pulgadas de calibre —apuntados ya y con alzas debidamente graduadas sobre la fragata—, tuvieron que responder de inmediato el fuego del buque egipcio con los resultados que eran de imaginarse.

Mientras tanto el herido, aterrado con los estampidos y sin cesar de quejarse, viendo que no acudían a socorrerle resolvió abandonar la tina. Con el esfuerzo hecho probablemente se le aflojó el torniquete, y, cayendo pesadamente sobre la cubierta, comenzó a arrastrarse en busca de auxilio. Los latidos de su arteria femoral hicieron el resto y el desangramiento total se produjo. Cuando el médico y los enfermeros que portaban botiquines y camilla le encontraron, sólo pudieron colocar un cadáver sobre las parihuelas.

Los mamparos divisorios del baño de oficiales estaban salpicados de sangre. En el pasadizo adyacente tuvieron que caminar con sumo cuidado para no resbalar sobre el viscoso suero dejado por el moribundo durante su angustioso trayecto. En todo el recinto de popa —y como aprisionados por el hermetismo aislante de las puertas estancas y lumbreras cerradas durante la acción—, los estertores agónicos y los quejidos del pobre mayordomo retumbaban todavía, tal como si una fúnebre cinta magnetofónica hubiese funcionado, gobernada por manos invisibles, registrando la tonalidad impotente y angustiosa de aquel herido, que al reptar sobre el metal y las alfombras, sentía que la vida se le escapaba sin remedio y que la muerte se abatía sobre él, inmisericorde, cruel y sarcástica. . .

Al finalizar el año de 1959, un grupo de oficiales peruanos inspeccionaba el **Newfoundland** para recibirlo de sus colegas británicos. El Perú había adquirido dicho barco y era necesario revisar sus instalaciones y complejos mecanismos, comprobar su funcionamiento, y, en fin, familiarizarse por completo con el buque antes de que pasara a manos de la Armada Peruana.

Siguiendo al Capitán de Corbeta de la Real Marina Británica, D. H. J. Franklin, sujeto de regular estatura, faz lampiña y algo rojiza, dicho grupo se detuvo para examinar el baño de oficiales. La ausencia casi inexplicable de duchas —a las que los peruanos están tan acostumbrados— despertó la curiosidad general:

—¿Por qué tanta bañera en el buque?, interrogó uno de ellos.

—¡Oh!, es una costumbre británica muy antigua. Nosotros, y ustedes lo saben, somos extremadamente conservadores. .

—¿No cree usted que las duchas resultan más prácticas?

—Todo depende de las circunstancias, mi querido amigo, —respondióle su interlocutor—. A veces lo son, y en ocasiones no prestan el mismo rendimiento.

—¿Cómo que nó?

—Pues verá usted. Cuando en el año de 1956 se suscitó un conflicto internacional sobre el libre tráfico marítimo a través del Canal de Suez, este buque se vio obligado a hundir a la fragata egipcia **Domiat** que le había disparado primero. Un proyectil del barco contrario hirió gravemente a uno de los mayordomos chinos que se encontraba a bordo, amputándole una pierna. Socorrido de inmediato, hubo que hacerle un torniquete de emergencia y depositarle dentro de esta tina. .

Y allí el marino británico comenzó a hacer detallada relación de los acontecimientos que tú y yo sabemos sobradamente, estimado lector. Las palabras abundarían. Añadió el inglés, para hacer más tétrica su historia:

—Y cuentan que en las noches —no en todas, por supuesto—, quienes trafican por el pasadizo cercano alcanzan a oir, en determinados momentos, los ayes de dolor que lanzaba aquel desgraciado antes de morir. . .

—¿Quiere usted decir que "penan"?

—Ni más ni menos. Por descontado que esa es la creencia general en el buque.

A todos impresionó el relato del comandante Franklin, a punto tal, que desde ese día en adelante, más por burla que por otra cosa, en cada oportunidad que alguien descendía por la escala que une a la primera cubierta con la segunda, advertíanle con cara de circunstancias:

—¡Ten cuidado con el chino!

Y el aludido, pese a esbozar una sonrisa de incredulidad, sentía un calofrío que le recorría la columna vertebral desde las cervicales hasta el coxis...

Durante el mes de enero de 1960, el B.A.P. **Almirante Grau** navegaba una noche gallardamente cruzando el Océano Atlántico en dirección a su nueva patria, el Perú.

Poco antes de pasar a la cámara de oficiales para disfrutar de la comida nocturna, tres de ellos hallábanse conversando sobre diferentes tópicos. La charla, como casi siempre sucede, fue variando el tema central hasta ir a parar —y detenerse un buen rato— en el curioso caso del mayordomo chino. Quienes platicaban en dicho grupo eran el Capitán de Fragata Tomás Pizarro Dávila, el de Corbeta Francisco Mariátegui Angulo y creo que el Teniente Primero, Alfonso Castillo Jordán. Hasta llegaron a comentar.., ¡no lo creerás, lector!, el extraño sucedido que protagonizó el OM1 Elec. Juan Chang Alarcón: encontrándose en la central de tiro para cañones de 4", al caer la tarde vio a un tripulante vestido de faena, quien, pasando junto a él y tocándole el hombro, díjole en inglés y con acento asiático:

—"I will see you later...".

Luego de lo cual ingresó a un compartimiento interior —sin salida alguna— y.., ¡se esfumó, simplemente! —Simpatías ancestrales de apellido?.., ¿chi lo sá?

Cuando el comandante Pizarro encontró a Chang, éste daba diente con diente y estaba más pálido que la cera virgen. Informado el jefe del buque, Capitán de Navío Federico Salmón de la Jara, ordenó una inspección general del barco para descubrir a un probable polizón. El resultado fue, y seguirá habiendo sido, completamente nulo.

Terminada la conversación, la cena y la sobremesa, todos fueron a acostarse. Aquella noche Mariátegui estaba insomne. Leyó lo que a la mano tenía, contó miles de ovejas pero no consiguió cerrar los ojos. Sería aproximadamente la una de la madrugada cuando, súbitamente, tuvo que sentarse en la litera: ¡sordos quejidos en el pasadizo! Algún bromista —pensó para sí— mientras tornaba a recostarse.

Mas los gemidos continuaron, aparentemente cada vez más lúgubres. Levantándose y calzando sus pantuflas, abrió la puerta del camarote e ingresó al famoso pasadizo. ¿Cuál no sería su sorpresa?: de manos a boca se topó con sus dos interlocutores de hacía unas horas; el comandante Pizarro y el teniente Castillo, quienes también acudían a averiguar la causa de los extraños y quejumbrosos ayes...

Demás estaría decir que, pese a lo mucho que indagaron, no pudieron acertar con su naturaleza. Todo el mundo dormía a puerta cerrada y pierna suelta, mientras las rojizas y opacas luces de policía se ensañaban en darle color de sangre al lugar aquél, haciéndolo más tétrico, fantasmal e impresionante...

Debo confesarte, lector, que en materia de espantajos o almas en pena soy, más que escéptico, incrédulo. No obstante y para que esta tradicioncita te llegara con reconocidos títulos de veracidad, he interrogado personalmente a dos de los principales protagonistas —y aunque no pude hacer lo mismo con el chino de la historia por razones obvias—, ambos concluyeron manifestándome que, cuando menos, aquellos espeluznantes quejidos fueron una realidad innegable.

Al preguntarles acerca de la modulación que tenían y si eran ayes lastimeros, gritos de sufrimiento o estertores de agonía, coincidieron en definirlos como una especie de sordos y ululantes sonidos, algo así o parecido a los que reproduzco:

—¡Hummmmmm!, ¡huuuuuuuuum!, ¡hummmmmm..!

De inmediato se me ocurrió pensar en dos posibilidades: la primera, en un bromista incógnito; la segunda, en las expresiones que emite un buen gastrónomo, al manifestar su aprobación por la estupenda sazón del potaje que se encuentra degustando:

—¡Huuuuuuuuummm!, ¡esto está como para chuparse los dedos!

Pero, verdades valgan, me sentí reacio a considerar que desde el más allá dieran permiso a un ánima china para que viniese al más acá, dispuesta a atosigarse ingiriendo una sopa Wan Tan, camarones saltados con almendras, pato con piña o diminutas naranjitas en almíbar, amén de su tazón hirviente de té verde para estimular la digestión.

Sin embargo, ante las insistentes y reiteradas afirmaciones de mis colegas —quienes me aseguraron que esta historia fue muy cacareada a bordo del **Almirante Grau** y conocida por todos—, no me ha quedado otro remedio que relatarla e incluirla en el presente libro.

Por todos estos motivos, ajenos a mi voluntad pero sabrosos, como tradición queda.

DECIMAS SOBRE EL HUASCAR

(1965)

Desde que D. Vicente Martínez Espinel, novelista y poeta español nacido en Ronda allá por el año de 1555 creara la décima —llamada también **espinela** en honor suyo— hasta nuestros días, los peruanos, que en materia de costumbres somos bastante conservadores y aún arcaicos en algunos aspectos si se quiere llamarnos así, nos hemos aferrado a usarla en muchas y diferentes oportunidades, y, de manera especial, en tratándose de temas populares, satíricos o en motivos patrióticos. Pasando por Fray Francisco del Castillo (el invidente y genial lego mercedario y originalísimo improvisador), a través de D. Felipe Pardo y Aliaga, y hasta hogaño en que come pan en esta tres veces coronada ciudad de Lima mi buen amigo, el poeta moreno D. Nicomedes Santa Cruz, bardo de reconocido estro y estupendo decimista, quien estas líneas escribe cree que hasta se podría —recolectando espinelas aquí y acullá— escribir la historia patria en décimas, si es que se las eslabona cronológicamente, con espíritu selectivo y sin descuidar ni omitir las enseñanzas que de ellas pudieran extractarse.

¿Qué me responderías, lector, de la que consigno ut infra, por ejemplo, en la que Santa Cruz refiriéndose a los submarinistas peruanos y a la guerra con Chile en 1879, enlaza dos épocas distintas con singular sentimiento patriótico y gran maestría?

Bravos hijos de Neptuno.
Honra y prez de nuestra Armada,
¡cincuenta años de jornada
contemplan a cada uno!
y. . , considero oportuno
—porque del alma me brota—
suponer, como patriota,
el triunfo que hubiera sido
¡si Grau hubiese tenido
un submarino en su Flota!

La presente tradicioncita —que anoto para que no se pierda en el olvido y pase a la posteridad— fue el resultado de la inspiración de un empleado civil de nuestra Marina de Guerra, que habiendo dado una gran parte de su vida a la Armada como especialista en Criptología, durante sus horas pasadas en el hogar pulsaba la lira escribiendo décimas de pie forzado, sin que le importara un ardite la algazara que promovían en casa sus traviesos vástagos —porque larga familia posee—, inspirándose tan sólo en los patrióticos sentimientos que, como buen peruano, siempre ha albergado en su pecho: me refiero al señor don Manuel Rivera Hartung.

Pero antes de entrar en materia, permíteme lector unas pinceladas para ambientarte debidamente y con adecuación sobre sus motivos.

Hace unos tres años aproximadamente, los diarios trajeron diversos comentarios sobre el futuro destino que Chile pensaba darle al glorioso monitor **Huáscar,** cautivo aún en Talcahuano desde 1879, a raíz del sacrificio de Angamos. Mucho se escribió en 1965 sobre este ingrato tema, desde que la intención de nuestros enemigos de otrora era la de llevarlo sobre tierra y convertirlo en monumento trofeo; hasta se hizo la propuesta de hundirlo con todos los honores en el límite de las aguas territoriales de ambos vecinos, entre salvas de cañón y encirculado por las escuadras de los dos países limítrofes.

El maremagnum de opiniones que surgió con este motivo, movió sin duda a Rivera Hartung a proponerse cuatro versos de pie forzado, elaborando otras tantas décimas que, por no dejar en el tintero, copio ad litteram a continuación:

GRAU – EL HUASCAR – SUS HOMBRES

(Décimas de Pie Forzado)

Lejos . . , allá en Talcahuano,
guarda el chileno celoso,
aquel trofeo glorioso:
nuestro monitor peruano.

Ruge el soberano mar:
soberbio, hermoso, salvaje;
tórnase negro el celaje,
la tempestad va a estallar. .
Y a quien le quiera escuchar
cuenta el marino peruano,
que entre el rugir del océano
y entre el ulular del viento,
se escucha un triste lamento
lejos . . , allá en Talcahuano.

No es lamento: es un clarín
que llega a peruana tierra,
y es como un grito de guerra
que va de uno a otro confín;
es como pidiendo el fin
del cautiverio espantoso
que sufre un buque glorioso,
que, entre cien bocas de acero,
¡cual perpetuo prisionero
guarda el chileno celoso!

Es clarín que pone en pie
todo un pueblo como un hombre,
es grito que lleva un nombre,
es un símbolo de fe;
es el clamor de un ¿por qué
tanto olvido doloroso?,
¿por qué el Perú presuroso
no rompe aquellas cadenas,
si es cual sangre de sus venas
aquel trofeo glorioso?

Sangre valiente y capaz
que aun sus cubiertas cubre,
sangre que un ocho de octubre
derramó Grau y cien más;
sangre que dejó detrás
—desde la montaña al llano—
el juramento espartano
de luchar, siempre luchar,
¡hasta poder recobrar
nuestro monitor peruano!

Tal vez si el autor de estas hermosas y patrióticas décimas, D. Manuel Rivera Hartung, al leerlas encuentre unas pequeñísimas modificaciones introducidas por mí. Que las disculpe y tome como manías de un tradicionista empecinado en homogenizar sus relatos, con el fin de enmarcarlos armoniosamente dentro del texto de su obra.

UN MONUMENTO CAPRICHOSO

(1879 - 1967)

De que los monumentos puedan, al igual que las personas, mostrar veleidades de cuando en vez y asumir posiciones diferentes para desorientar a sus admiradores, resulta sin lugar a dudas una verdad perfectamente comprobada. Cuando menos en lo que se refiere al bronce que se levanta en el Callao en homenaje al Gran Almirante Grau y sus heroicos subalternos, ello es cierto. Dicha estatua, en el tiempo que lleva de erigida, se ha paseado tres veces por el tercer cuadrante de la rosa náutica sin taumaturgias de ninguna especie, enfrentando a la salina brisa del mar en ocasiones hacia el Sur, y en otras, dando cara al Oeste, por motivos ajenos a la voluntad del metal y reñidos con la lógica inmovilidad del granito.

Este tradicionista pretende tocar tan curioso tema, dando las explicaciones del caso, para que el lector no se quede en Babia ni piense que al autor le faltan tornillos en la sesera.

Comenzaré por recordarte, dilecto amigo mío, que allá por el año de 1897 —y siendo Presidente de la República, D. Nicolás de Piérola— se inauguró el tal monumento cuando aun estaban fresquísimos los recuerdos de la guerra sostenida con Chile diez y ocho años antes, por lo que, como el renglón económico se hallaba **a tres dobles y un repique,** no pudo dársele la grandiosidad deseada sino, más bien, el simbolismo que la substituyera en el corazón de la patria. El 20 de noviembre el Concejo Provincial del Callao echó la casa por la ventana y, en ceremonia cívica de fuste, expuso a la admiración ciudadana una modesta columna con alto-relieves alusivos, la que, irguiéndose sobre su base granítica llevaba en su cúspide a Grau de cuerpo entero, con la mano izquierda sosteniendo la empuñadura de su espada y el brazo derecho en alto y extendido, señalando con el índice hacia el Sur.

El discurso de nuestro gobernante fue enérgico y emotivo. Sus frases hicieron culebrear mejillas y humedecer pupilas, porque recordaron horas tristes y actos innúmeros de valentía. Entre otras cosas, dijo:

> "El trozo de granito y bronce que circundamos en este instante y que el benemérito pueblo chalaco presidido por su distinguido Municipio, ha levantado en este pórtico del hogar nacional, conmemora una gloria verdaderamente peruana; pero como todas las grandes cosas: brillante y amplia, vivificadora y fecunda, duradera con la duración sin medida de los tiempos. .
>
> . . El contralmirante peruano y sus bizarros compañeros sucumbiendo en lucha heroica, en el legendario combate de Angamos, son gloria peruana, bien peruana señores, pero que alcanza a nuestro Continente y nuestra raza, que encumbra la nobilísima profesión de marino y de soldado, y que toca a todos cuantos saben cumplir con su deber. .
>
> Peruanos: ciudadanos de todos los pueblos que tomáis parte en esta solemnidad de familia, en una hora en que el Perú no tiene sino amigos, descubríos conmigo, para saludar este monumento, imagen que hace bien al alma y cuya memoria guardará la tierra reverente en el curso sin fin de las edades. .".

Dentro de la sencillez del monumento: un marino señalando con su índice derecho algo imprecisable, si no se dijo se pensó —y estoy seguro que todos los asistentes lo hicieron— en que ese algo tenía que ser el mar. Ahora bien, como es sabido por cuantos hemos estudiado geografía en el colegio, entre buenas o malas calificaciones, premios, coscorrones y castigos, el Océano Pacífico baña nuestras costas de Norte a Sur, pasando por el Oeste en su camino vivificador.



El monumento al Gran Almirante Miguel Grau, en el Callao, en su posición original

Deteniéndose a pensar en las campañas del **Huáscar** y en los principales escenarios de sus gloriosos combates, ¿resultaba lógico que su dedo señalara el Norte?, ¿tenía alguna explicación el que se dirigiese apuntando hacia el Oeste? o ¿era mucho más plausible y natural que se concretara a indicar el Sur? —Cualquier jugador, teniendo en cuenta un cálculo somero de posibilidades, hubiese apostado hasta la camisa por la última seguro de ganar por varios largos.

Y así fue como Grau, coronando la cima de su columna, quedóse con el índice hacia el Meridión por muchos y luengos años, hasta que llegó el terremoto de 1940.

En dicho lapso se tejieron múltiples conjeturas y se vertieron diversas opiniones acerca del discutido índice de Grau. Unos decían que apunhaba hacia Angamos, tumba líquida de su holocausto; otros, que con aquella actitud, indicaba que desde el Sur vino la invasión y la ocupación chilena en 1879; algunos patriotas y determinados chauvinistas —sumamente dolidos a causa de la guerra y enfervorizados por sentimientos muy comprensibles—, se aventuraron a exponer ideas que. . , bueno, ¡quemaron y seguirán quemando si se las entinta sobre el papel! Uno de ellos fue el fogoso tribuno, D. Manuel González Prada.

Mas la tradición y la historia exigen imparcialidad, pues por algo se ha llamado a la última "La Maestra de la Vida". Errores, y gordos por no decir garrafales, cometió el Perú antes y durante la Guerra del Pacífico. Miguel Grau, el Gran Almirante de nuestra Armada, los conoció de cerca y los sintetizó admirablemente en una sola frase: ". .a pesar de todo, si llegase el caso, ¡el **Huáscar** cumplirá con su deber, aun cuando tenga la seguridad de su sacrificio!". (1)

Por ello es que me atrevo a expresar que el simbolismo que se pretendió darle a su estatua erigida en el Callao, con el héroe de pie y señalando hacia el Sur, fue el de recordar la historia a la posteridad y precaver —a manera de enseñanza sufrida en carne propia— la repetición de aquellos errores que tanto hubimos de lamentar en 1879.

Pero volvamos a nuestra historia, lector amigo y, digresiones al margen, retrotraigamos al terremoto que nos castigara el 24 de mayo de 1940.

Los sacudones de tierra con que nos obsequiara la Divina Providencia en aquel día resultaron, como se ha venido en decir durante los últimos tiempos en mi tierra, **¡de mamey con albóndigas!**

---

(1).—"El Almirante Grau", Geraldo Arosemena Garland, pág. 78, Cuarta Edición, Lima, 1962.

Al monumento de Grau tocóle también su partecita en la distribución de remezones, quedando algo deteriorado y en situación de que se le reparase y asegurara a su respectiva columna. El equipo técnico que acudió a desempeñar la mencionada labor, la ejecutó a la perfección y todo el mundo quedó contento..

Sin embargo —y como a **Carrampempe** se le ocurre hacer que los mortales se equivoquen de vez en cuando para su solaz—, mediante un soplidito les hizo perder la orientación a última hora y.., ¡zás!, colocaron a Grau en forma errada con respecto de la primitiva posición que tenía; desde entonces quedó nuestro almirante con el dedo apuntando hacia el Oeste.., ¿y quién te dijo que me equivoqué?

Pero.., con lo poco observadores que somos casi todos los peruanos —excepción hecha de las damas, por supuesto— tuvieron que transcurrir veinte y siete años bien contados, para que uno de nuestros paisanos tocase la debida campanilla, y, dirigiendo una carta al Presidente del Centro de Estudios Histórico-Militares, le expusiera discretamente su inquietud: ¡el almirante Grau dirigía su simbólico dedo índice hacia la Polinesia, en vez de hacerlo al escenario inmortal de sus hazañas navales, Iquique, Antofagasta y Angamos!

Y tuvo que ser un marino quien pusiera el dedo sobre el botón que haría marchar todo el mecanismo. Para no hacer demasiado larga esta tradición, eliminaré algunos de los papeles que reconstruyen la historia de marras, copiando ad litteram una sola carta que es, a mi juicio, bastante explicativa:

Lima, 25 de octubre de 1967.

Un membrete.
Of. Nº 626

Señor Capitán de Navío
D. Leonidas Rivadeneira B.
M. Salazar 154.
Orrantia del Mar, San Isidro.

Muy distinguido comandante y amigo:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. avisando recibo de su atenta carta de fecha 19 del presente mes, cuyos bondadosos términos agradezco, pero, a la vez, porque es deber mío reiterarle mis felicitaciones por su patriótica sugerencia de colocar, en el sitio que le correspondía, la estatua de nuestro glorioso Almirante Grau, erigida en el Callao, y cuyo cambio de orientación producido desde 1940 **nadie había observado.**

Huelgan los parabienes del CEHMP y los míos propios para usted.

Oportunamente me dirigí al Ministro de Marina, expresándole las felicitaciones del CEHMP por la prontitud y discreción con que se llevó a cabo el cambio de orientación de la estatua, según el pedido que le formulara.

Me es grato acompañarle copia de la comunicación que sobre el particular hemos recibido del señor Vicealmirante Ministro de Marina.

En esta oportunidad, renuevo a Ud. el testimonio de mi distinguida consideración.

Dios guarde a Ud.
Felipe de la Barra
Presidente del Centro de
Estudios Histórico-Militares del
Perú

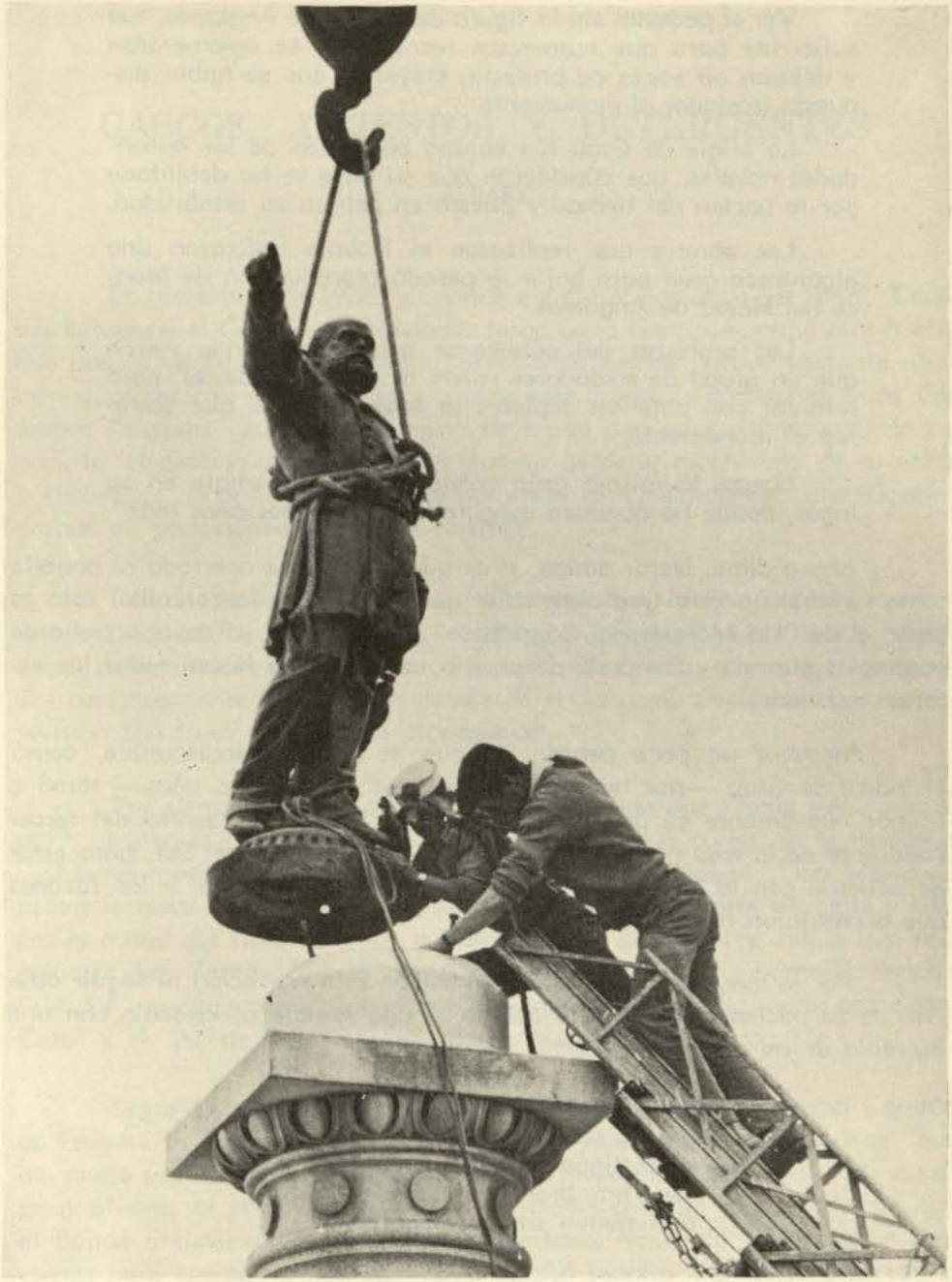
Si desde el punto de vista diplomático, la reubicación del bronce aquél pudo suscitar algún resquemor —en el caso de que se pensara mal y no se comprendiese la intención de lograr la auténtica posición que tuvo la estatua originalmente—, desde el de un tradicionista no existió, verdaderamente, la necesidad de actuar con discreción y sigilo para reconstruir una postura y tornarla a su primitiva orientación. No tengo reparos en afirmarlo porque la historia debe respetarse, máxime si como ya he anotado al comenzar este relato, el simbólico dedo de Grau sólo trataba de recordarle a un pueblo que cometió errores, la necesidad de no volver a incurrir en ellos para vivir tranquilo y sin tener que lamentar futuras equivocaciones.

Cualquier protesta o reclamación en dicho sentido hubiese resultado paradójica y contradictoria, porque, como dijo cierto pensador árabe cuyo nombre no recuerdo por lo complicado: **"Quien comete un error y no lo reconoce a tiempo ¡lo comete dos veces!".**

Sin embargo, la liebre saltó por donde menos se esperaba. Copio a continuación un artículo periodístico de "La Prensa", de Lima, diario que en la página 8 del número impreso el 18 de octubre de 1967, reza así:

CHALACOS PROTESTARON AYER;
CREIAN QUE REUBICABAN A GRAU

"Una espontánea manifestación de protesta realizó ayer un numeroso grupo de chalacos, en la creencia que iba a ser trasladado a otro lugar el monumento al Almirante Grau en el vecino puerto, cuando su efigie fue bajada de su pedestal para asegurar su base.



Miembros del Servicio Industrial de la Marina, retornando la estatua del Gran Almirante Grau a su posición original

Ver el pedestal sin la figura del Héroe de Angamos, fue suficiente para que numerosos transeúntes se aglomeraran y dejaran oír voces de protesta, creyendo que se había dispuesto trasladar el monumento.

La efigie de Grau fue bajada por orden de las autoridades navales, que consideran que su base se ha debilitado por la acción del tiempo y puesto en peligro su estabilidad.

Los obreros que realizaron el trabajo utilizaron una gigantesca grúa para bajar la pesada reproducción de bronce del Héroe de Angamos.

Las protestas del público se acallaron cuando vieron que un grupo de soldadores volvió a subir al pedestal, para reforzar con potentes sopletes la base metálica que sostenía el monumento.

Luego, la misma grúa volvió a poner la efigie en su lugar, donde ha quedado asegurada por muchos años más".

Ahora dime, lector amigo, si es que no anduve acertado al ponerle como sombrero a esta tradicioncita el que lleva sobre la coronilla, esto es decir, el de "Un Monumento Caprichoso", porque, que yo sepa, aquello de pasárselas girando y tornando de aquí para allá no lo hacen todas las estatuas así nomás.

Asombra un poco pensar, aunque es cierto e indiscutible, como el índice de Grau —por tercera vez y en cosa de setenta años— tornó a ocupar nuevamente su primitiva orientación, haciéndolo dentro del tercer cuadrante de la rosa náutica y volviendo a señalar hacia el Sur, para estar de acuerdo con lo historiado acerca de su posición original y las razones que aconsejaron tal postura.

Por lo que, para no dilatar demasiado esta narración ni seguir aburriendo tu paciencia más de lo debido, pongo remate al episodio con una quintilla de mi propio magín:

Sur, Oeste y Sur. ., —noventa
grados son, repetiditos—
y atestiguan, con su cuenta,
¡que hay bronces, que a los setenta,
aun tienen sus caprichitos!

CASCOS, ARRESTOS Y DETERGENTES

(1968)

En pleno año de 1968, y cuando ejercía el comando del B.A.P. **Coronel Bolognesi** el Capitán de Navío D. Jorge Luna García, sucedió este hecho que paso a relatarte, lector amigo, precisando fechas porque bastante relación guardan con el asunto en sí, dado que muchas expresiones y los llamados "slogans" comerciales pasan de moda demasiado rápido, y, de no hacerlo, el gracejo que entraña mi cuento perdería muchísimo de su valor y picardía. Imposible resulta desautorizar al comandante Luna García: porque él, personalmente, me lo certificó.

Durante la época en que ocurrió circulaban, en Lima especialmente, —y en todo el Perú, en general— diversos "slogans" publicitarios referidos a determinados productos de diferente naturaleza, que eran transmitidos continuamente tanto por emisoras de radio como por estaciones de televisión con fines expresos de propaganda.

Por ejemplo, la "Inca-Kola" era una bebida que "tenía sabor nacional"; otra agua gaseosa denominada "Twist", hacía surgir en la memoria "¿Quieres más?; Twist y nada más!"; una barra de jabón "Don Máximo" prometía lavar cuanto Dios creó, **en menos de lo que canta un gallo** y casi por la mitad del valor de otros quitamanchas o detergentes; había que restregarse los dientes con la pasta dentífrica "Colgate", porque contenía "Gardol", sin que nadie supiera qué era aquello; "Todo iba mejor con Coca-Cola" y el "Aceite Cocinero era, ¡de los buenos, el primero. .!"

Segundo comandante del crucero **Coronel Bolognesi** era el Capitán de Fragata D. Rafael Cabredo Ríos, quien —y como dicen los marinos "que del casco para adentro las responsabilidad incumbe al segundo, y de aquél para afuera, al comandante"— se mostraba celosillo en aquello de que el buque anduviese limpio y bien presentado, haciendo continuas inspecciones para corregir entuertos. Una de sus manías era la de observar la obra muerta cuando la lancha que le conducía desde tierra atracaba por la banda de estribor, —mentalmente, se entiende— cuanto defecto iba encontrando a su paso, incluyendo manchas, oxidaciones o tramos del casco y superestructura sucios o mal pintados. No olvidaba memorizarlos.

En cierta ocasión reparó en que algunas planchas exteriores de determinada parte del buque se notaban ostensiblemente descuidadas, algo mugrosas e impresentables. Con la mostaza subida al caletre, apenas llegó a bordo hizo llamar al oficial responsable. Se le presentó uno bisoño, quien, sin tenerlas todas consigo, comenzó a disculpar la mala presentación del sector bajo su responsabilidad, alegando sobre la escasez de pintura —lo que era verdad en parte, debido a cierto retardo habido en la aprobación del Presupuesto Nacional por el Congreso de la República— y algunas otras cosillas por el estilo.

Mas de poco le sirvió su defensa. La entrevista finalizó con una "papeleta" de arresto, no sé si por 24 o 48 horas, amén de cierta reprimenda por su descuido que le supo a sal con acíbar.

Pero como nuestro protagonista andaba enamorado y atraído por la silueta y palmito de una bella muchacha que le había **llenado el ojo,** cumplida su obligada permanencia en el barco, maña se dio para que no se presentaran nuevas causales que le privaran del placer de ver y hablar con la joven de sus sueños. Exprimiendo el bolsillo, alguna actitud misteriosa tomó, mas lo cierto fue que, días después y en ocasión en que junto con el resto de oficiales y su segundo comandante efectuaban el acostumbrado viaje matinal en lancha, este último —que al parecer habíase despertado de buen humor— observando el tramo del casco que fuera motivo de arresto para el ya mencionado oficial, dirigióse a él y díjole bromeando:

—¿Parece que surtió efecto la medida?, ¿no dijo usted que no había pintura?

—Sigue escasa, mi comandante, contestóle el oficial, satisfecho para sus adentros con lo que adivinaba venir.

—¿Cómo que sigue escasa?, ¿no ha conseguido usted algunos galones?

—No, señor.

—Entonces debo estar viendo visiones.

—¿A qué se refiere usted, mi comandante?, atrevióse a preguntarle el aludido esbozando una sonrisa.

—¿Cómo a qué?, pues al tramo de casco que le corresponde mantener bien presentado.

—¿Está mal?, inquirió el otro regodeándose de antemano con la respuesta que adivinaba.

—¡Al contrario!, si lo veo reluciente, limpio y como nuevo, ¿de veras que no está recién pintado?

—De veras, mi comandante.

—Usted ha hecho un milagro.., ¿puede decirme entonces por qué está así?

—Porque.., **"¡está recién lavadito con Ña Pancha!".** (1)

---

(1).—Durante el año en que ocurrió el presente relato, existía un pregonado detergente llamado "ÑA PANCHA", el que según sus fabricantes eliminaba toda clase de mugre y dejaba la ropa como nueva: esto sería decir utilizando el "slogan" publicitario: **"¡Recién lavadita con Ña Pancha!".**

ANNUAL REPORT

OF THE

SECRETARY OF THE NAVY

26

ON THE

OPERATIONS OF THE DEPARTMENT

FOR

THE YEAR 1879.

RECEIVED,
MAY 31 1929
Library Navy Dept.

WASHINGTON:
GOVERNMENT PRINTING OFFICE
1880.

Facsímil del Informe (1ra. página), elevado por los marinos norteamericanos con Estación en el Pacífico al Secretario de Marina respectivo, dándole cuenta de la inspección técnica que realizaron a bordo del **Huáscar** a los cuatro días del combate naval de Angamos.

Algunas potencias extranjeras mantuvieron fuerzas navales, para proteger los intereses de sus connacionales durante la contienda habida entre Perú, Bolivia y Chile, en 1879.

N. del A.—El original se encuentra en la Biblioteca del Departamento de Marina, en Washington.

DOCUMENTOS

DOCUMENTO Nº 1

ACCION ENTRE EL HUASCAR

Y LA

ESCUADRA CHILENA

Buque Insignia de los Estados Unidos,
Pensacola.

Coquimbo, Chile, octubre 24 de 1879.

Señor:

Sabiendo que el Departamento de Marina y los oficiales navales tendrían mucho interés en una descripción técnica y cuidadosa de los daños sufridos por el monitor peruano **Huáscar** durante su reciente combate con los blindados chilenos, constituí una Junta de oficiales muy competentes, de la que el Capitán de Navío Breese fue el oficial más caracterizado, para examinar e informar sobre estos daños; tengo ahora el honor de elevar el informe de la Junta, con diagramas para ilustrarlo.

Tengo la honra de ser, señor, su obediente servidor.

C.R.P. RODGERS

Contralmirante, Comandante de la
Fuerza Naval de los Estados Unidos,
Estación del Pacífico.

Al Honorable: R. W. THOMPSON
Secretario de la Marina.

N. del A.—Tanto esta traducción documental como los documentos que siguen constituyen una primicia heurística no editada jamás en el Perú, ni tampoco, al parecer, en idioma español.

INFORME DE LA JUNTA SOBRE LOS DAÑOS RECIBIDOS POR EL HUASCAR, EN LA ACCION DE OCTUBRE 8, 1879.

Buque Insignia de los Estados Unidos,
Pensacola.
Coquimbo, Chile, octubre 14, 1879.

Caballeros:

En el caso de que se nos conceda libre acceso al blindado **Huáscar** recientemente capturado por el Escuadrón Chileno, ustedes visitarán dicho buque a su arribo aquí, y efectuaron un cuidadoso examen de los daños que ha sufrido y los efectos producidos sobre su coraza y casco por los proyectiles chilenos. Prepararán ustedes los esquemas que les sean permitidos, y acompañarán a su reporte toda la información que sea de interés al Departamento de Marina y a los oficiales navales, especialmente en relación con la artillería, coraza, construcción y máquinas.

Evitarán ustedes, cuidadosamente, hacer nada que, en cualquier forma, pueda ser considerado objetable por las autoridades chilenas, a las que consultarán escrupulosamente a este respecto.

Tengo el honor de ser, muy respetuosamente, su obsecuente servidor.

C.R.P. RODGERS

Contralmirante, Comandante de la Fuerza Naval de los Estados Unidos en el Pacífico.

Al:

Capitán de Navío, K. R. Breese, U.S.N.
Primer Ingeniero, E. D. Robie, U.S.N.
Teniente, R. R. Ingersoll, U.S.N.
Teniente, D. Kennedy, U.S.N.
Teniente, T. B. M. Mason, U.S.N.

Buque Insignia de los Estados Unidos,
Pensacola.
Coquimbo, Chile, cctubre 20, 1879.

Almirante:

Tenemos que informar que nos fue concedido libre acceso a todas las partes del **Huáscar** para los fines establecidos en su orden del 14 del presente, prefijada y marcada "A", y que el comandante, Capitán de Navío Peña, así como los oficiales del buque, nos ofrecieron toda clase de facilidades para realizar los exámenes que se describen en el presente informe.

El **Huáscar** es un blindado de espolón, con una sola torre del sistema Coles, construído de hierro en Inglaterra, en 1865, en los astilleros de Birken Head Iron Works, por Laird Brothers.

Sus principales dimensiones son las siguientes:

Eslora entre perpendiculares, 196 pies.
Manga Maestra, 35 1/2 pies.
Puntal, 21 pies.
Calado, con un desplazamiento a plena carga de 1,130 toneladas: proa, 15 pies; popa, 16 pies.

El aparejo fue, originalmente, el de un bergantín con aparejo de cruz sin bauprés, pero, su palo trinquete (en realidad, un trípode muy dañado en el combate con la **Esmeralda**) fue retirado, y el castillo del mastelero de juanete fue reducido en tamaño para dar un mejor alcance a los cañones. El castillo del mastelero de juanete tiene una forma triangular, con un área de alrededor de 90 pies cuadrados, sobre los cuales se llevan las anclas y los pescantes de gata y de pescador, y en donde también están los "jardines" (1) y los estopores de las cadenas. La cubierta de la toldilla es corta y enteramente abierta, no teniendo mamparo transversal. Comprende los compartimientos de oficiales, el pañol de faroles y el timón de gobierno. El palo mayor y el pico de cangreja mayor son los únicos que quedan en pie. La cofa del mayor tiene un mantelete a prueba de mosquetes con el fin de proteger a la ametralladora Gatling y a su dotación, como se muestra en el diagrama "D".

(1).—"Jardín", en el argot naval, es la palabra que se emplea para designar los urinarios y retretes a bordo de los buques de la Armada, así como en sus dependencias.

El casco se divide en cinco compartimientos estancos, por medio de cuatro mamparos transversales de plancha de hierro de 5/8 de pulgada, con puertas estancas. Estos mamparos están ubicados en cada extremo de la cámara de la torre, sala de calderas y sala de máquinas, haciendo compartimientos separados de ellas, y, también, de los extremos de proa y popa del buque. Hay también, cerca de la proa, un mamparo transversal estanco de colisión, para proteger al buque en caso de avería del espolón.

Las planchas de coraza en el casco, a la altura de la cámara de la torre y de las salas de calderas y de máquinas, tienen 4-1/2 pulgadas de espesor disminuyendo desde estos puntos hacia proa y hacia popa hasta reducirse a 2-1/2 pulgadas en la roda y el codaste. Entre la plancha de coraza y el casco del buque, que es de 5/8 de pulgada de espesor, hay un forro intermedio de madera de teca de 10 pulgadas de espesor. La torre del sistema o patente Coles, tiene un diámetro exterior de unos 22 pies. Tiene una coraza de 5-1/2 pulgadas, con forro intermedio de madera de teca de 13 pulgadas de espesor, a continuación del cual viene el casco de hierro de la torre propiamente dicha. Justamente frente a los cañones, el planchaje está reforzado por planchas de 2 pulgadas, y el recubrimiento de madera está reducido en la misma cantidad.

Inmediatamente a popa de la torre, y a proa de la chimenea, está la Torre de Mando o Caseta de Gobierno cuya forma es exagonal. Tiene una altura de 7 pies, 6 pulgadas sobre la cubierta, 8 pies de ancho y 5 pies 2 pulgadas de longitud (sentido proa-popa); su forro exterior es de planchas de 1/2 pulgada recubiertas por coraza de 3 pulgadas, con protección intermedia de madera de teca de 8 pulgadas. La plancha de coraza de la torre se proyecta 6 pulgadas sobre la protección de madera y está perforada por 8 mirillas, cada una de ella de 10 pulgadas de largo por 1 pulgada de ancho. Anteriormente había un puente o pasaje sobre esta torre.

Las máquinas, también construídas por Laird Brothers, tienen dos cilindros horizontales, cada uno con doble vástago de émbolos y dan marcha atrás. Cada máquina tiene un condensador a chorro independiente y una bomba de aire.

Los cilindros principales tienen 40 pulgadas de diámetro, la carrera del émbolo es de 3 pies, y los caballos de potencia indicada, de 1,200 IHP. Hay una válvula de cuello independiente para cada máquina. El buque tiene 4 calderas horizontales de tubos de fuego y una chimenea. Dos de las calderas tienen cuatro hornillas coda una y las otras dos, tres hornillas cada una. Están situadas a cada banda de una sala de calderas proa-

popa, delimitada por los mamparos transversales a que se ha hecho mención anteriormente. No hay enjaretado a prueba de bombas en la chimenea ni tampoco aparatos de supercalentamiento. El buque tiene una sola hélice enteramente sumergida

Las carboneras tienen capacidad suficiente para almacenar 300 toneladas de carbón de Gales. A cada lado de la sala de máquinas, y separándolo de los costados del buque por un espacio de 3 pies de ancho, hay un mamparo longitudinal de hierro de 5/8 de pulgada, estanco, y que se prolonga hasta los mamparos transversales de proa y popa de la sala. Ningún diario de máquinas, diagramas indicadores, ni ningún dato con respecto al departamento de máquinas fueron capturados con el buque, habiéndose informado que los 8 ingenieros y 4 maquinistas que componían el personal de oficiales peruanos, **destruyeron todos los documentos oficiales** quemándolos en las hornillas de las calderas antes que los chilenos subieran a bordo.

El armamento es el siguiente:

En la torre, montados sobre afustes de torre tipo Scott, hay dos cañones Armstrong de 12 ton., M. L. 10 pulgadas **de avancarga,** fabricados en 1865, y numerados 1357 y 1358, trabajados a mano.

Los proyectiles usados en este combate fueron del tipo Palliser perforantes, pesando cada uno unas 300 libras. Hay un cañón Armstrong de 40 libras de avancarga en la banda de estribor del alcázar; uno del mismo tamaño en la aleta de babor bajo la toldilla, y una ametralladora ligera Armstrong de 12 libras de avancarga, en la banda de babor del alcázar, todos ellos montados sobre afustes Marsilly de madera. En la cofa del mayor hay una ametrallado Gatling, calibre 44, y los fusiles del buque son Remington, calibre 44.

Del informe oficial del Comodoro Riveros, Comandante del Escuadrón chileno, parece que la acción comenzó a las 9.15 a.m. del 8 de Octubre, frente a Punta Angamos, Bolivia, disparando el **Huáscar** sus dos cañones contra el **Cochrane** a una distancia de 3,000 metros. Este fuego no fue contestado hasta las 9.25, en que el **Cochrane** abrió sus fuegos a 2,000 metros. El **Blanco** se comprometió a las 10.10 a una distancia de 600 metros, y el **Huáscar** fue rendido a las 10.55.

El Diagrama General, marcado **A,** muestra la localización de los daños sufridos por el **Huáscar** durante la acción. Cada impacto tiene un número supuesto x como referencia, en la descripción detallada.

El Nº 1, Diagrama **A,** es un impacto de un proyectil perforante Palliser de 250 libras. Este fue un tiro rasante que impactó el caporal de la roda, rebotando hacia arriba y llevándose las bitas del castillo.

El Nº 2, Diagrama **A,** es un impacto de un proyectil de 250 libras; entró por el costado de estribor del castillo y salió por el costado de babor, llevándose las bitas, "jardines", etc., localizados debajo de la cubierta del castillo.

El Nº 3, Diagrama **A,** es un tiro de rebote de un proyectil de 250 libras, impactando la plancha de coraza de 4-1/2 pulgadas a unos 3 pies sobre la línea de agua, a la altura de la chimenea, hundiendo la plancha pero sin rajarla ni penetrarla.

El Nº 4, Diagrama **A,** es un tiro de 250 libras, perforando la coraza a la altura de las máquinas a 2-1/2 pies sobre la línea de agua y entrando justamente sobre la sala de máquinas, destrozando el forro de madera y haciendo un hueco irregular de 4 pies por 3 pies 2 pulgadas en sus mayores dimensiones y retorciendo la plancha interior de fierro. La explosión destruyó el camarote del Ingeniero en dicha banda, se llevó una porción del pasadizo de la sala de máquinas; fragmentos y astillas del proyectil acribillaron los mamparos en el costado de babor. Este impacto no produjo averías en las máquinas.

Las Nos. 5 y 6, Diagrama **A,** dañaron las redes para hamacas en la banda de estribor popa.

El Nº 7, Diagrama **A,** es un impacto de 250 libras que perforó la coraza en la aleta de estribor a 2-1/2 pies sobre la línea de agua y casi a la altura del comienzo de la toldilla; destrozó el forro intermedio de madera de la coraza, destruyendo un camarote en esa banda, haciendo un hueco irregular, arrancando la cubierta ligera o de escotillones medios, y llevándose el aparejo de hierro de la cadena del timón que daba al timón de gobierno bajo la torre de mando.

El Nº 8, Diagrama **A,** es un impacto de 250 libras que perforó el casco cerca del codaste en la banda de estribor, explotó en el forro, rompiendo la mecha del timón, tres baos de cubierta, y llevándose porciones del aparejo de respeto que era el que se estaba utilizando después de las averías sufridas por el mecanismo del timón con el impacto Nº 7.

El Nº 9, Diagrama **A,** es un impacto de 250 libras que atravesó las superestructuras de madera de la popa por el costado de babor, y destruyó el pañol de faroles bajo la toldilla en dicha banda.

El Nº 10, Diagrama **A,** atravesó las batayolas en la banda de babor.

El Nº 11, Diagrama **A,** es un impacto de 250 libras, que entró por la aleta de babor perforando la coraza a 2-1/2 sobre la línea de agua y a unos 10 pies a proa de la toldilla; destrozó el forro intermedio de madera haciendo un hueco irregular y destruyendo el camarote de esa banda.

El Nº 12, Diagrama **A,** es un tiro de rebote disparado desde proa, que hizo impacto en la coraza a la altura de la jarcia del palo mayor haciendo una impactación irregular de unos 2 pies de profundidad en la plancha de coraza, sin perforarla. Este impacto probablemente arrancó tres de las planchas de afirmado de los arraigados del aparejo del mayor.

El Nº 13, Diagramas **A** y **F,** entró por el portalón de proa del alcázar por la banda de babor rompiendo la boca del cañón Armstrong de 12 libras, averiando el cielorraso de la sala de máquinas a babor y las cornamuzas a popa del palo mayor.

El Nº 14, Diagrama **A,** averió el nervio de hamacas de la banda de babor, a la altura del aparejo del palo mayor.

El Nº 15, Diagrama **A,** es un tiro de rebote de 250 libras que hizo impacto en el borde superior de la plancha lateral de coraza a la altura de la torre, por la banda de babor, arañando la coraza; la probable explosión causó las rayaduras en la torre (Ver Diagrama **C.**).

El Nº 16, Diagrama **A,** es un impacto de 250 libras, que penetró inmediatamente hacia popa del mamparo de proa de la cámara de la torre, rompiendo el forro intermedio de madera y destruyendo el pañol del Contramaestre en esa banda.

El Nº 17, Diagramas **A, B** y **C,** y esquema Nº 1, Diagrama **C,** es un tiro de 250 libras que hizo impacto sobre la plancha de la torre cerca de la porta del cañón derecho. El hueco está a 2 pies de la porta, y es de forma generalmente oval por el exterior, de 12 por 9 pulgadas, y a 15 pulgadas sobre la línea de cubierta. El hueco a través de la plancha es bastante liso y de forma casi circular, de unas 9 pulgadas de diámetro. El proyectil, evidentemente, hizo explosión en el forro intermedio de madera haciendo un hueco dentellado o aserrado, de 2 pulgadas de alto por 16 pulgadas de ancho en sus máximas dimensiones, y doblando y rompiendo el forro interior de la torre. Los fragmentos hicieron impacto sobre el muñón derecho del cañón derecho, averiándolo, incluyendo una esquina del afuste. Hay también varias rayaduras en el cañón y en los baos de la

parte superior de la torre. El borde izquierdo de la plancha fue llevado hacia atrás 2 pulgadas, y la esquina superior derecha sobre el centro de la porta emergió casi 1 pulgada. Un prisionero sobre la porta está salido 1 pulgada. El impacto se produjo a un ángulo de unos 30º con respecto de la normal a la superficie de la torre.

El Nº 18, Diagramas **A, B,** y **C,** y esquema Nº 2, Diagrama **C,** es un disparo de 250 libras, que hizo impacto en la torre cerca del lado derecho del cierre del cañón de la derecha, 3 pies sobre la cubierta y cerca del borde izquierdo de la plancha. El hueco es de unas 15 por 12 pulgadas en el exterior, muy irregular y oblicuo a la superficie de la torre. La plancha está desplazada hacia atrás a lo largo del lado izquierdo y parte superior en 1-3/4 pulgadas, y la esquina derecha superior corrida un poco. La plancha fue barrida por el disparo en tres capas, dándole la apariencia de una coraza laminada. El anillo alrededor de la parte superior de la torre, de 1 pulgada de espesor por 3 pulgadas de ancho, está roto y doblado hacia arriba. Ninguno de los prisioneros ni pernos de esta plancha han saltado hacia el exterior. Evidentemente el proyectil explosionó al pasar a través del forro de madera intermedio, pues el hueco en el exterior está muy dentellado en más o menos 2 pies 8 pulgadas y el forro interior de hierro de la torre está severamente averiado. Algunos de los fragmentos del proyectil hicieron impacto en el lado derecho del cierre del cañón de la izquierda, erosionándolo mucho en algunas lugares, hasta en 1 pulgada de profundidad y destruyendo la barra de mira. La mayor porción del proyectil hizo impacto en la mirilla a la izquierda del cañón izquierdo, destrozando los baos de hierro y retirándolos en una gran extensión.

El Nº 19, Diagramas **A** y **G,** y esquema Nº 1, es un disparo de 250 libras; hizo impacto en un ángulo de la torre de mando por su banda de babor hacia popa, rompiendo la plancha blindada de 3 pulgadas por su arista, como se muestra en el esquema Nº 1, y, al hacer explosión, destruyó los ventiladores de la sala de máquinas y la parte de proa de la envuelta de la chimenea sobre la cubierta; esto fue temporalmente reparado.

El Nº 20, Diagramas **A** y **G** y esquemas Nos. 1 y 3, es un disparo de 250 libras, que perforó la plancha blindada a popa de la torre de mando sobre el lado de babor a unos 2 pies sobre la cubierta, haciendo un hueco irregular en la plancha, de unas 12 pulgadas de diámetro; hizo explosión en el forro intermedio de madera teca de la plancha blindada, a proa, sobre el lado opuesto, arrancando la plancha la que cayó sobre cubierta (esquema Nº 3).

El Nº 21, Diagramas **A** y **G,** y esquema Nº 2, es un tiro rasante de 250 libras disparado desde popa, que hizo impacto sobre la plancha trans-

versal de popa de la torre de mando cerca de su extremo de estribor y de su parte superior, produciendo un hueco irregular conforme se muestra en el esquema Nº 2.

Se supone también que los impactos 19, 20 y 21 han destruido el puente que cruzaba la cubierta sobre la torre de mando, piezas del cual fueron encontradas sobre cubierta después de la acción. Hubieron también un gran número de huecos en la chimenea, de varias dimensiones, conforme se muestra por los diagramas **E'** y **E''**; la cubierta fue erosionada en muchos lugares pero no fue penetrada.

El Nº 22, Diagramas **A, B** y **C,** es un tiro de rebote que hizo una impactación sobre la torre a un pie sobre la cubierta y cerca del borde izquierdo de la plancha, de unas 10 pulgadas de largo por 2 pulgadas de profundidad, produciendo una flecha de 1 pulgada en la plancha.

El Nº 23, Diagramas **A** y **C,** es un tiro de rebote que hizo una impactación en el lado de la torre más alejado de las portas, de unas 8 pulgadas de largo por 3/4 de pulgada de profundidad. Cerca de esta última hendidura hay numerosas y pequeñas erosiones, que varían de 1 a 3 pulgadas de longitud, y de 1/4 a 3/4 de pulgada de profundidad, probablemente producidas por fragmentos del impacto Nº 15. Sobre el lado de estribor de la cubierta, a unos 3 pies de la torre, hay numerosas erosiones muy superficiales y que no han causado daño a la plancha de glacis que rodea la torre.

El Nº 24, Diagrama A, hizo impacto en el cabrestante, y, al romperle el eje hizo caer al cabrestante por la borda hacia el mar. El mástil de hierro fue penetrado a una altura de unos 20 pies sobre la cubierta por un proyectil que hizo un hueco de alrededor de 4 pulgadas de diámetro en un lado. No hubieron, aparentemente daños en el escaso aparejo alrededor de esta parte del mástil.

El mástil o columna que soporta el compás magistral en la toldilla, fue impactado en dos lugares, aparentemente por proyectiles Nordenfelt, **y el asta del pabellón en la popa fue también volada.** Tres de los cuatro pescantes para botes de la banda de estribor fueron destruídos, y el único que quedó estaba desfiguradamente doblado. Los botes de estribor no han sido encontrados. La caldera de la lancha a vapor estibada en la cubierta de escotillones, fue asimismo destruída por proyectiles durante la acción.

Del parte oficial aparece que el **Almirante Cochrane** fue tocado tres veces, no sufriendo daños materiales. El **Blanco Encalada** no fue tocado en lo absoluto.

Número total de proyectiles de 250 libras disparados contra el Huáscar, 76; de éstos los numerados 1, 2, 3, 4, 7, 8, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, se muestran en el Diagrama **A.**

Los disparos números 7 y 8, Diagrama **A,** inutilizaron el mecanismo de gobierno y mataron al personal en los aparejos y guardines de emergencia.

El Nº 16 penetró en la cámara de la torre atascándola temporalmente y matando al personal que operaba el montacarga giratorio. Los impactos Nos. 17 y 18 mataron o hirieron a las dotaciones en la torre **y mataron al segundo y tercer Oficial en comando.** Los Nos. 19, 20 y 21, destruyeron la torre de mando o caseta de gobierno, **mataron al Almirante Grau,** Comandante del buque y a su ayudante; y se informa que la cadena del timón de combate fue averiada, estando este timón directamente debajo de la torre de mando. El Nº 4 penetró en la sala de máquinas, pero parece que ningún otro miembro de la planta de ingenieros que no hubiera estado en ese momento en la galería de la sala de máquinas haya sido muerto. Los Nos. 3 y 12 rebotaron a la altura de las calderas y máquinas.

Estos once impactos pueden ser considerados como los decisivos de la acción. Todos los proyectiles Palliser que perforaron la coraza, explosionaron en el forro intermedio de madera teca. El disparo Nº 2, que atravesó el castillo y las bitas, no explosionó. Los cañones livianos y los Nordenfelt, Gatlings, y rifles Comblain de los chilenos, eliminaron al personal que estaba en la cofa del **Huáscar** y barrieron con el personal en la cubierta y de dotación de los cañones. El **Huáscar** al rendirse tenía el mecanismo de gobierno temporalmente fuera de servicio, la torre de mando completamente destruida, la dotación barrida de la cubierta, y los principales oficiales y personal de combate de la dotación, muertos.

Después del encuentro, el **Huáscar** fue remolcado a la bahía de Mejillones debido a que su mecanismo de gobierno estaba inhabilitado. Los huecos producidos por los impactos en la coraza y que daban lugar al ingreso de agua dentro del casco cuando el buque rolaba por efectos del balance, fueron entonces efectivamente obturados por los chilenos, como sigue: Los parches se hicieron de planchas de roble de 2 pulgadas de espesor, cortadas en trozos de acuerdo al tamaño de los huecos. Dos o tres capas de frazadas fueron colocadas entre los parches de madera y la plancha de coraza. Un pasador largo que atraviesa el centro de cada parche de madera exterior, y una pieza de cuartonería colocada como contrarefuerzo por el lado interno del hueco eran asegurados por dentro del casco por medio de una tuerca, quedando de esta manera el parche firme (Ver Diagrama **D,** esquema Nº 2).

Veinticuatro horas después del combate el **Huáscar,** a cargo de una dotación de presa, inició su viaje a lo largo de la costa hacia Valparaíso, haciendo uso de su propia fuerza y sin convoy.

TABLA QUE MUESTRA LA DESCRIPCION Y NUMERO DE PROYECTILES DISPARADOS POR LOS BUQUES COMPROMETIDOS EN LA ACCION, DE ACUERDO A LOS INFORMES OBTENIDOS:

	Proyectiles Palliser de 300 libras, perforantes; con carga de 50 Libras.	Proyectiles Palliser de 250 libras, perforantes; con carga de 50 Libras.	Proyect. de 20 libras; carga de 2 1/2 Lbs.	De 9 Lbs.	De 7 Lbs.	De 1 "Nardenfelt	Balas de Fusil
Almirante Cochrane		45	12	——	16	450	1,000
Blanco Encalada		31	6	4	2	350	1,000
Huáscar	40 ±	——	——	——	——	——	——
Total	40 ±	76	18	4	18	800	2,000

De un total de 250 disparos que se hicieron sobre el **Huáscar** 76 de éstos, los números 1, 2, 3, 4, 7, 8, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, y 24 aparecen en el Diagrama **A.**

Los disparos 7 y 8, Diagrama **A,** inutilizaron el mecanismo de dirección y mataron a la gente que se encontraba en los equipos auxiliares.

El Nº 16 entró al recinto de la torre, aplastándola temporalmente y matando a los hombres en el "winche" rotatorio. Los Nos. 17 y 18 mataron o hirieron a la tripulación de la torre, **haciendo lo mismo con el segundo y tercer oficial en comando.** Los Nos. 19, 20 y 21 destruyeron la torre principal o caseta de comando, **matando al comandante Almirante Grau y a su ayudante;** se comprobó que la cadena del timón de combate fue dañada, justo debajo de la torre principal. El Nº 4 penetró en la sala de máquinas, matando a la gente del pasadizo de la misma, pero parece que ninguno de los del grupo de ingenieros fue herido, fuera de los que estuvieron en dicho pasadizo. Los números 3 y 12 impactados al costado, a través de las calderas y las máquinas. Estos once disparos pueden ser considerados como los decisivos en la acción. Todo el proyectil Palliser que traspasó el blindaje explotó en su relleno. El disparo número 2, que pasó a través del castillo de proa y bitas, no explotó.

La artillería ligera y las Gatlings, Nordenfelt así como los rifles Comblain de los chilenos, despejaron a los hombres en lo alto del **Huáscar**

y esparcieron a la gente sobre la cubierta de combate y cañones. Cuando se rindió el **Huáscar,** se encontraba con el mecanismo de dirección inutilizado, la torre principal completamente destruída, la tripulación sacada de la cubierta principal, y los principales oficiales y parte de la tripulación muertos.

Después del combate, el **Huáscar** fue remolcado a la bahía de Mejillones debido a que su mecanismo de dirección estaba malogrado. Los agujeros de disparos en el casco que permitían el ingreso de agua cuando el buque se movía, fueron entonces parchados eficientemente por los chilenos, del siguiente modo: Los parches fueron hechos con tablas de roble de dos pulgadas de espesor, cortadas de acuerdo al tamaño de las perforaciones. Dos o tres capas de material bituminoso fueron colocadas entre ellos y la plancha blindada. Un gran tornillo, que pasaba a través del centro de cada parche y de una pieza de madera que se extendía sobre la abertura interior, fue enroscado a una tuerca y aseguraba el parche. (Ver Diagrama **D,** Dibujo Nº 2).

Veinticuatro horas después de la lucha, el **Huáscar,** a cargo de la tripulación vencedora, comenzó su viaje a lo largo de la costa hacia Valparaíso, empleando su propia planta energética y sin "convoy". Los tubos, en una de las calderas, fueron encontrados con una serie de fugas de agua, tan malamente, que dicha caldera no podía ser usada. Se supone que ello fue causado por la marea baja durante la batalla. El fondo de la nave estaba algo obstruído. Con el propósito de comparar la fuerza relativa de las naves que intervinieron en este combate, se anexa una descripción, marcada con **B,** y un diagrama marcado con **H,** de los buques gemelos **Almirante Cochrane** y **Blanco Encalada.** Se ha levantado y marcado con **I** una carta de la localidad, con el rumbo general de los buques durante la persecusión.

Respetuosamente,

R. R. BREESE
Capitán, U.S.N.

E. D. ROBIE
Primer Ingeniero, U.S.N.

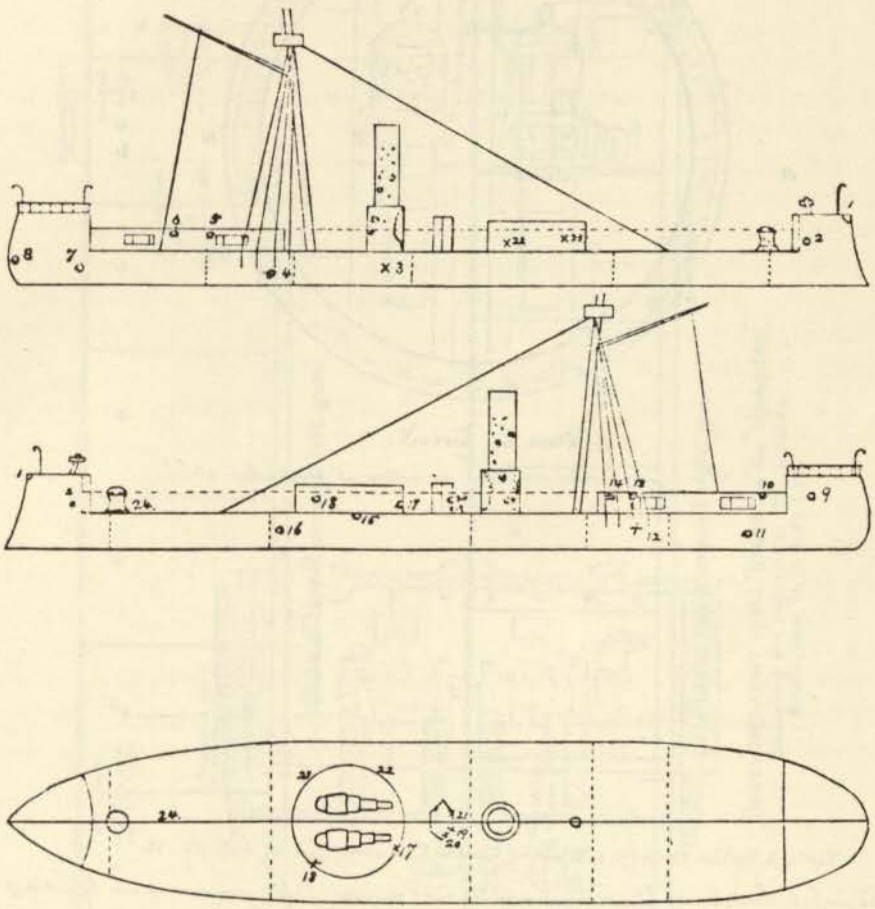
R. R. INGERSOLL
Teniente, U.S.N.

DUNCAN KENNEDY
Teniente, U.S.N.

THEO B/M/ MASON.

N. del A.—El original de este documento se halla en la Biblioteca del Departamento de Marina, en Washington, EE. UU. de Norteamérica.

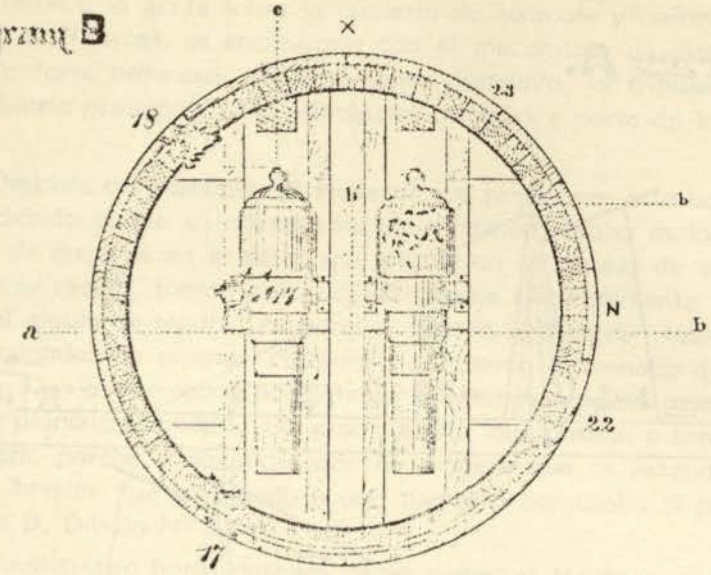
Diagram A.



Plans of "HUASCAR" showing location of injuries received during the action of October 8th 1879.

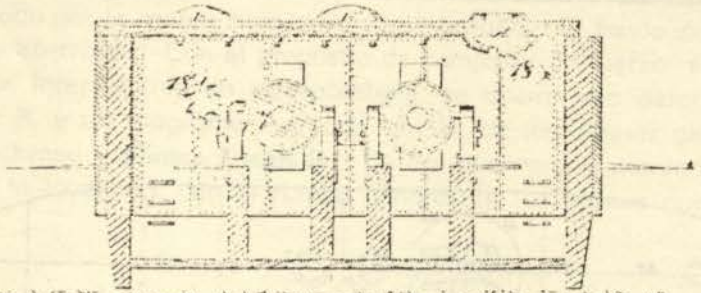
R.R. Ingersoll
Lieut. U.S.N.
del

Diagram B



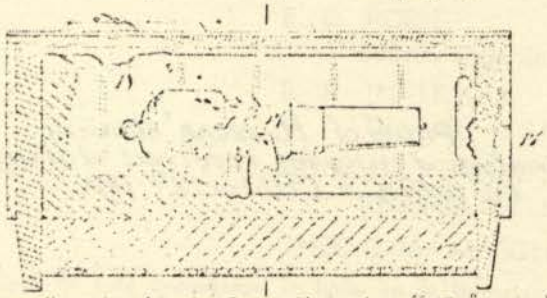
d Plan of Turret.

The injured plates are shown in section at point where struck.



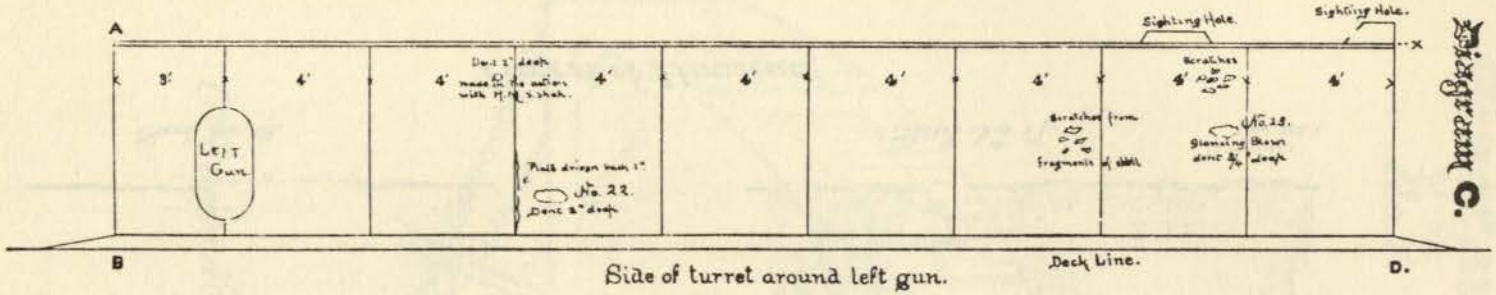
Vertical Section through a b looking towards b, showing effect of shot Nº. 18.

The proof is through a b b. The injuries to the right trunnion of right gun were caused by shot Nº 17.

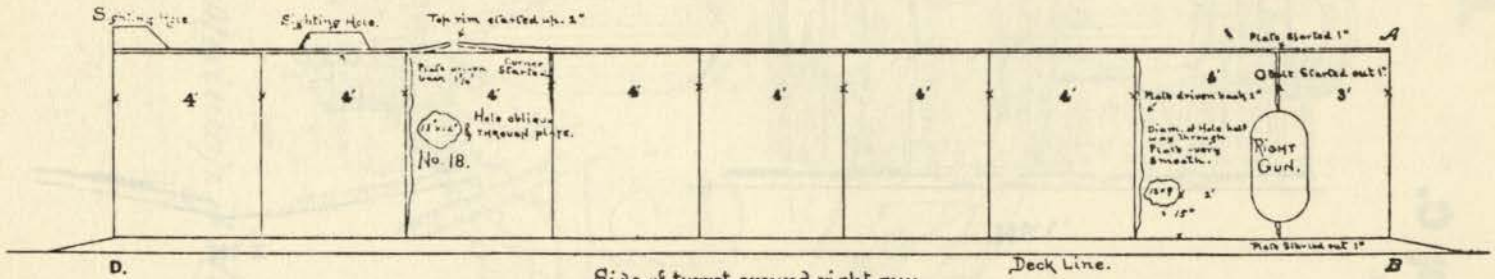


Vertical Section through c d looking towards b, showing effect of shot Nº 17.

The injuries shown on the left were caused by shot Nº 18.



Side of turret around left gun.



Side of turret around right gun.

DEVELOPEMENT of the TURRET of the "HUASCAR",
Showing the injuries on the outside.
Shots, Nos. 15. 17. 18. 22 & 23.

Diagram C.

Sketches.

No. 1.

D. Kennedy
Lieut. U.S.N.

Shot No. 17.

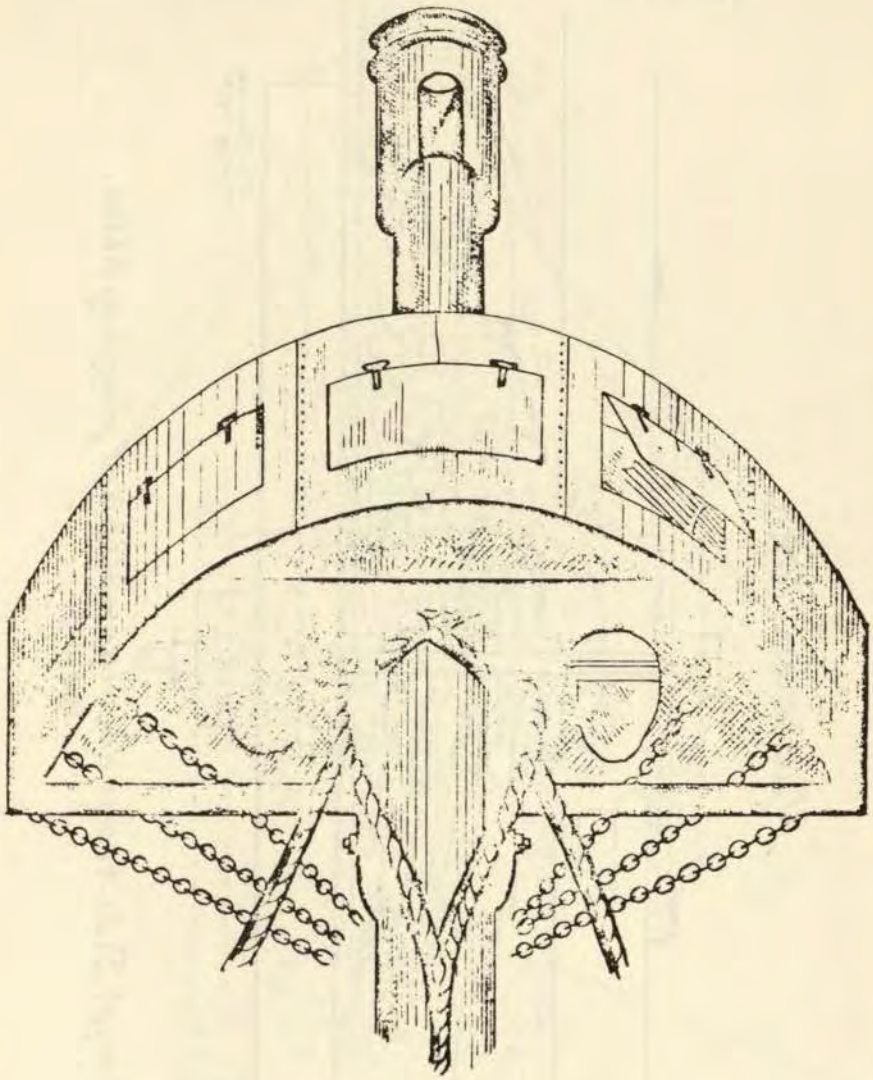
No. 2

Shot No. 18.

Turret of Huascar.

Diagram D.

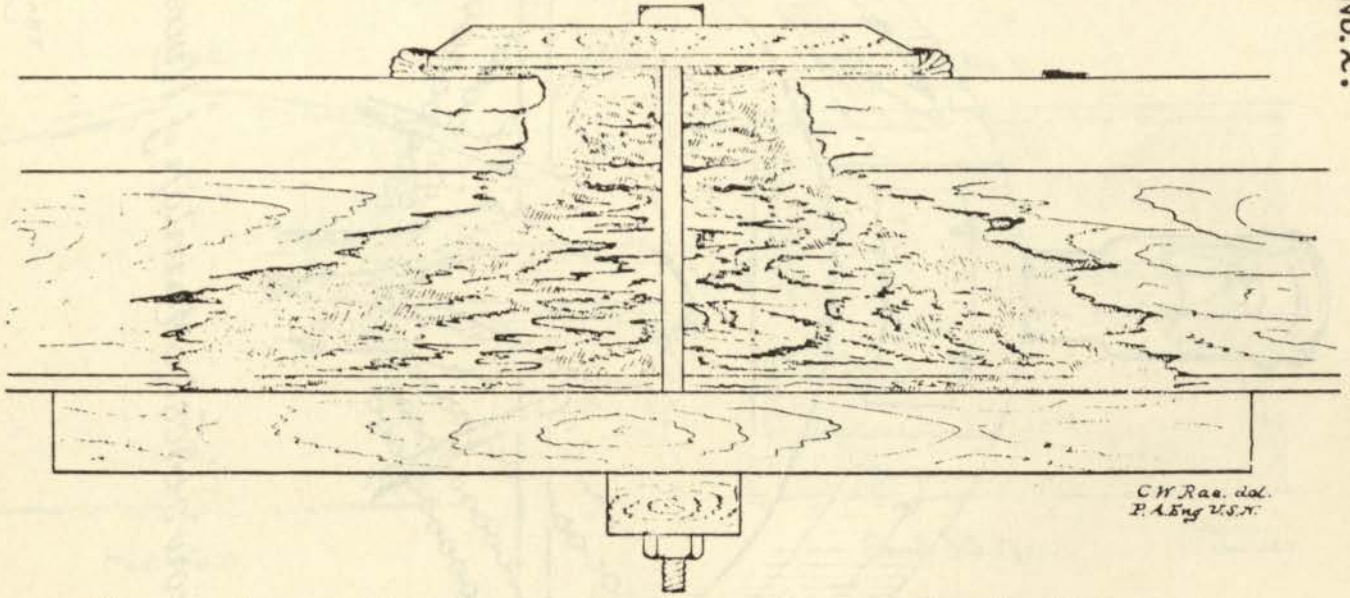
No. 1.



Crow's Nest, Maintop of "Huascar."

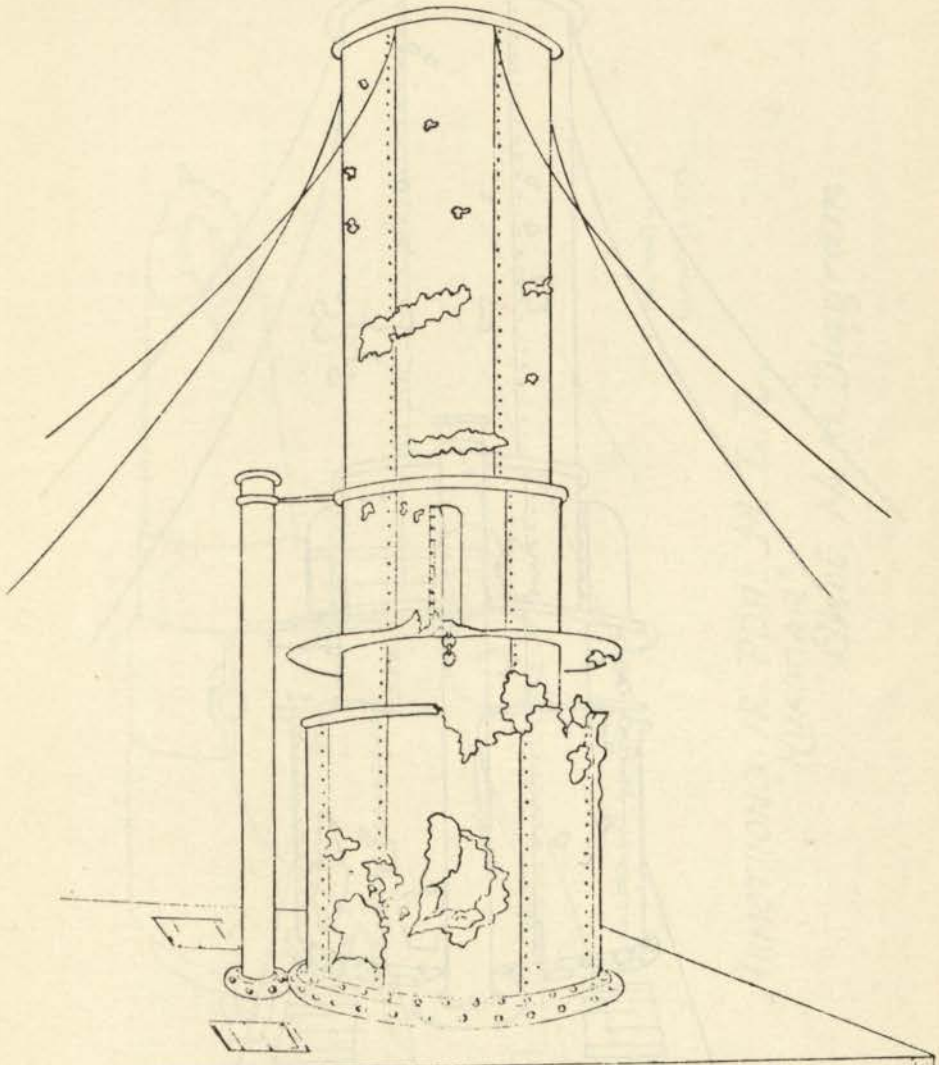
T. B. M. Mason.
Lieut. U.S.N.
del.

"Huascar." 1874.



Section through Side Armor showing method of plugging holes.
Scale = 1/8

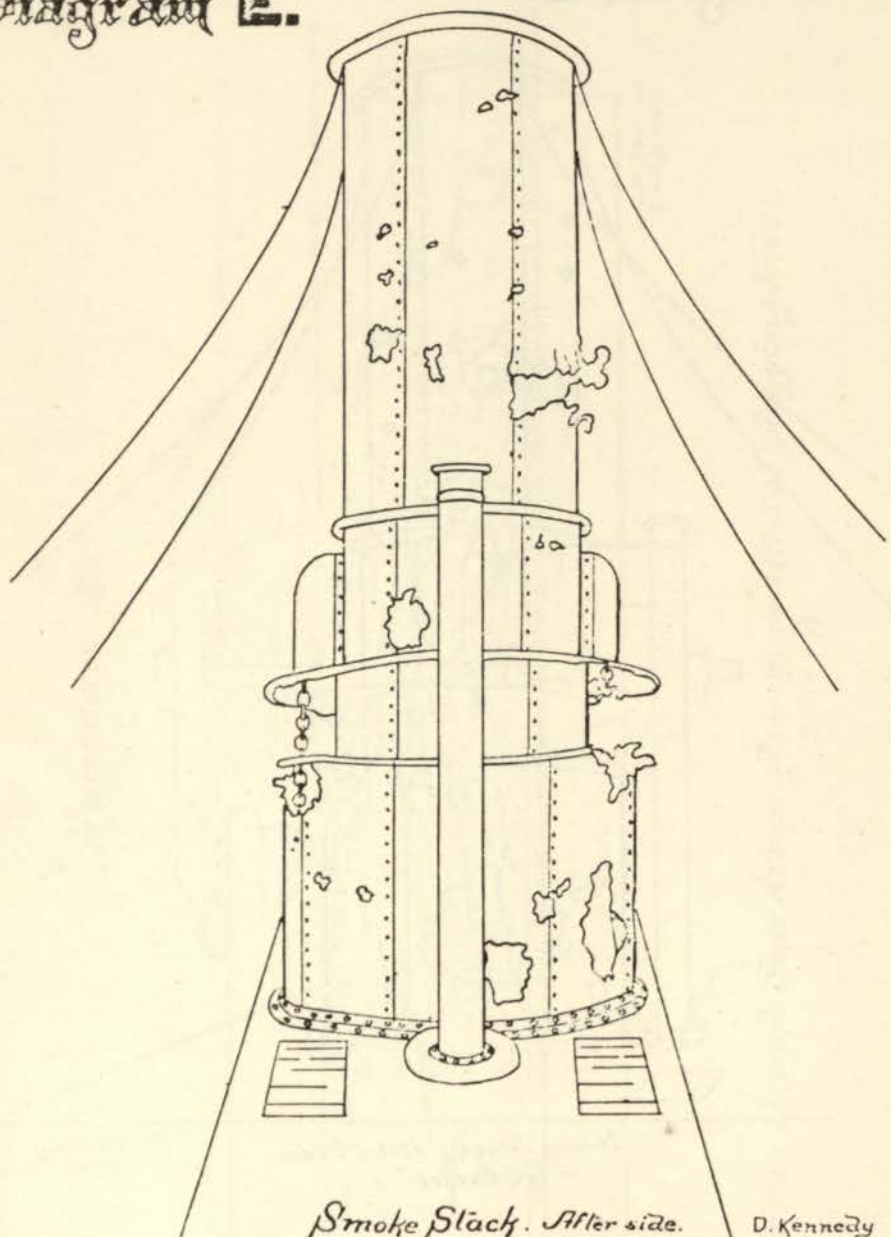
Diagram E.



Smoke Stack, Stbd Side.
—"Huascar"—

D. Kennedy
Lieut. U.S.N.

Diagram E."



Smoke Stack. After side.
HUASCAR.

D. Kennedy
Lieut. U.S.N.

Diagram F.

D. Kennedy.
Lieut. U.S.N.

ARMSTRONG 12-PDR. M.L.R.
"HUASCAR"
Shot, No. 13. Diagram.

Diagram G.

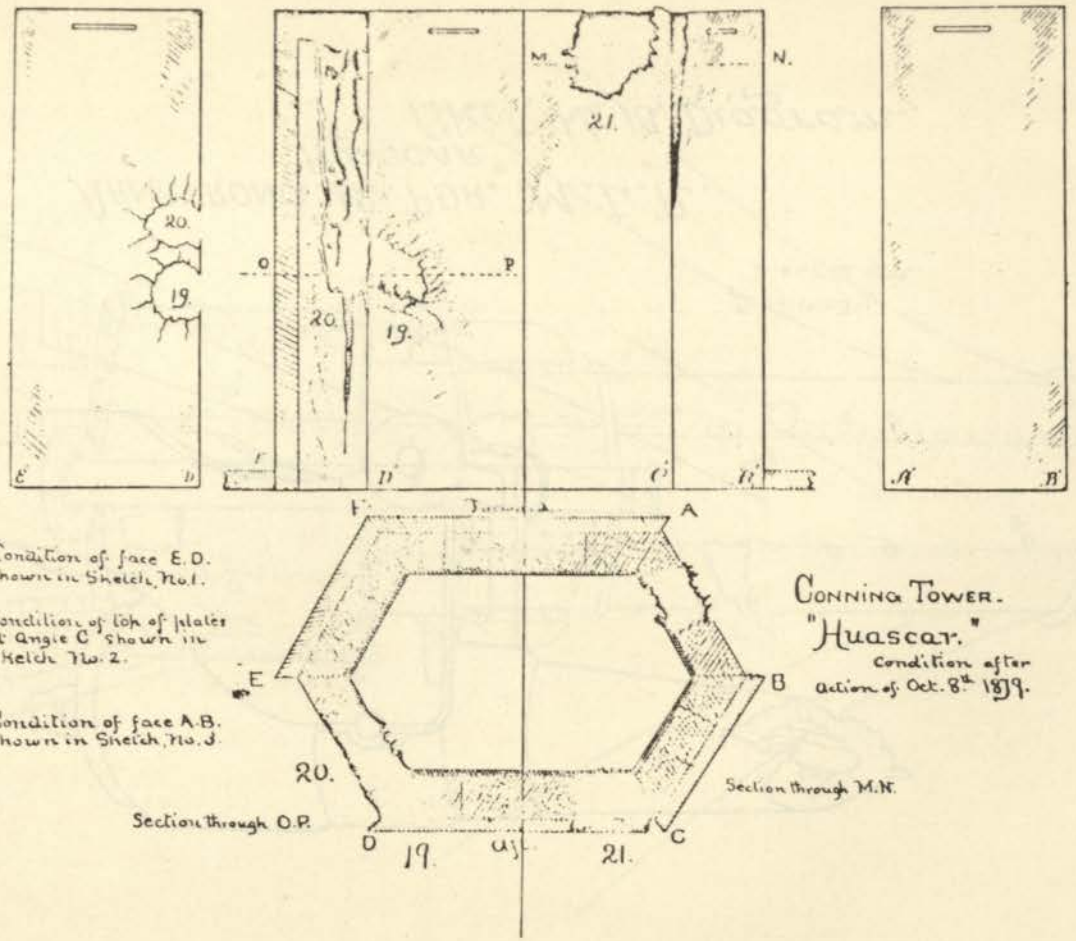
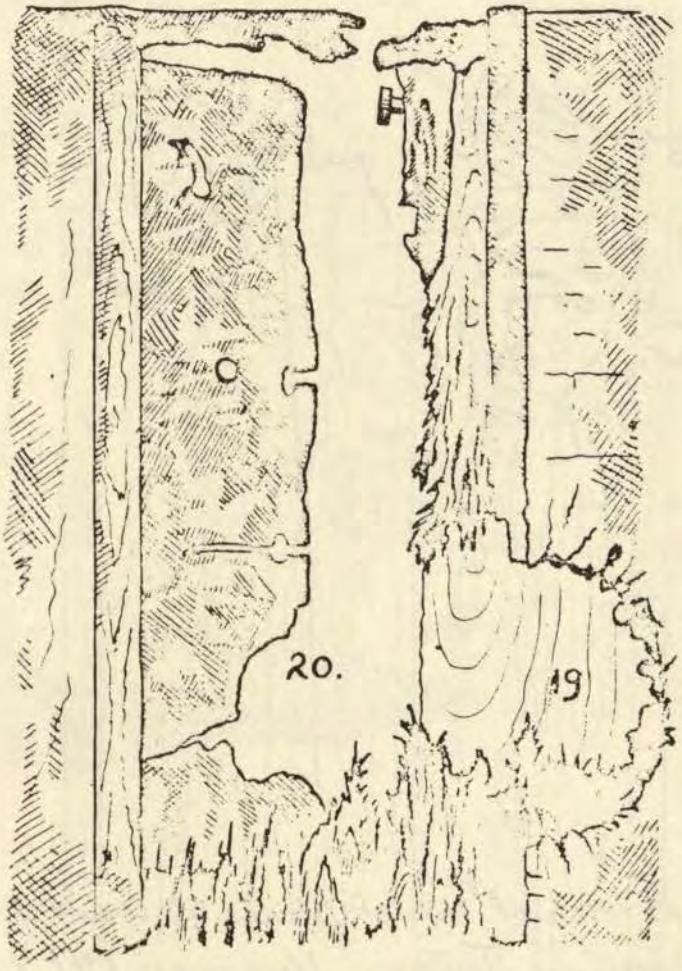

E
D
F
G
H
M
N
O
P
20.
19.
21.
A
B
C
Condition of face E.D.
Shown in Sketch No.1.
Condition of loh of plates
at Angle C shown in
Sketch No. 2.
Condition of face A.B.
Shown in Sketch No. 3.
Section through O.P.
Section through M.N.
CONNING TOWER.
"Huascar."
Condition after
action of Oct. 8th 1879.

Diagram G.

Sketch. No. 1.

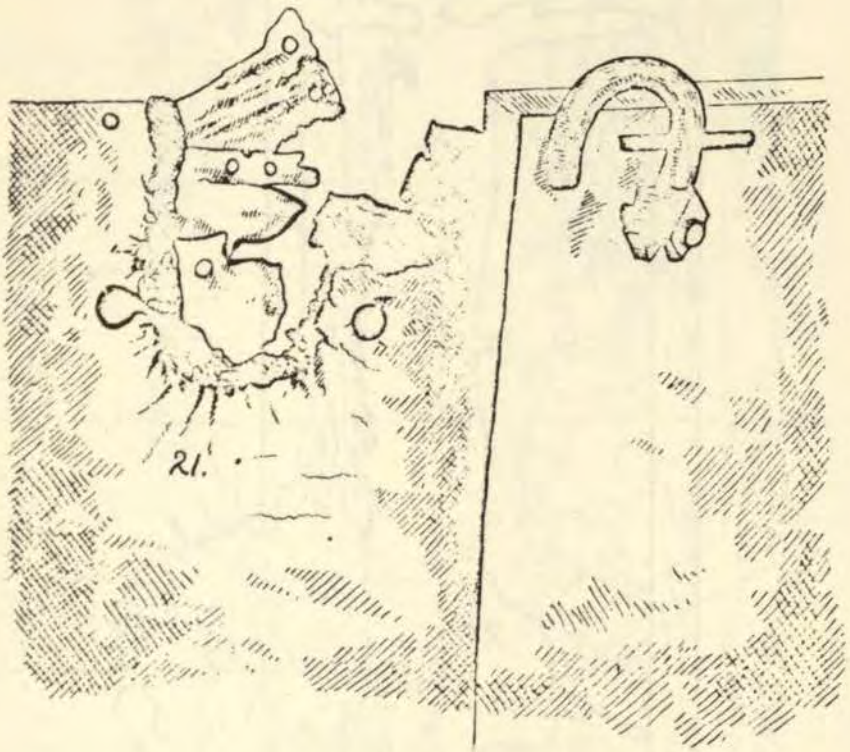


Sketch of face E.D. Conning Tower.
after Action of Oct. 8. 1879.
"Huascar."

R.R. Ingersoll.
Lieut. U.S.N.
del.

Diagram G.

Sketch. No. 2.



Sketch of top of plates at Angle C.
Conning Tower, "Huascar" Oct. 8. 1879.

R. R. INGERSOLL
Lieut. U.S.N.

Diagram G. No. 3.

Sketch.



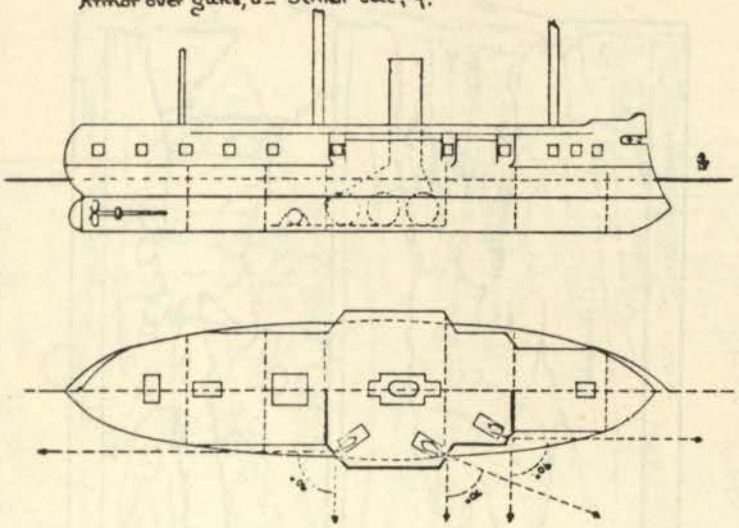
Sketch of Face A-B of Conning Tower
After Action of Oct. 8th 1879.
"Huascar."

R. P. Ingersoll.
Lieut U.S.N.
del.

Diagram H.

Admiralté Cochrane and Blanco Encalada.

Length, 210 ft. Beam, 45' 9". Draught for'd 18' 8", aft 19' 9". Height of battery, 5' 6". Displacement, 3580 tons. I.H.P. 2520. Maximum speed, 18 knots on trial trip. Battery 6, 12 ton M.L.R. Armstrong. Armor over guns, 8"- Armor belt, 9".



S. Huascar.

Length, 196 ft. Beam, 35 ½'. Draught, for'd 15'. aft, 16'. Height of battery, 5'. Displacement, 1,130 tons. I.H.P., 1200. Maximum speed, 13 knots on trial trip. Battery, 2, 300-pdr M.L.R. Armstrong guns. Armor on turret 5½". Armor on sides, 4½".

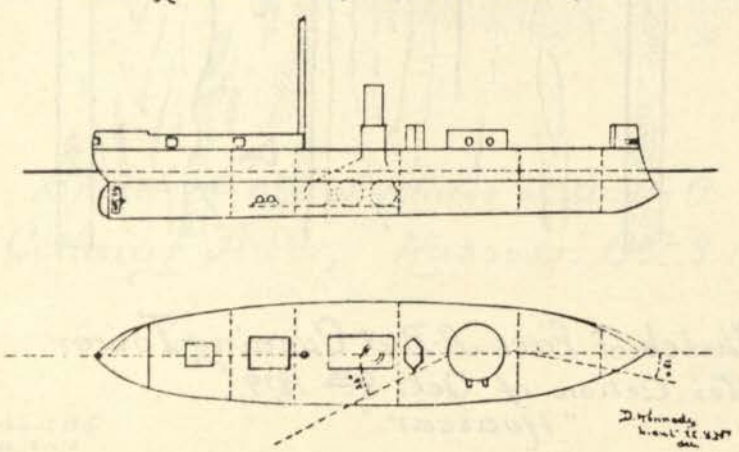
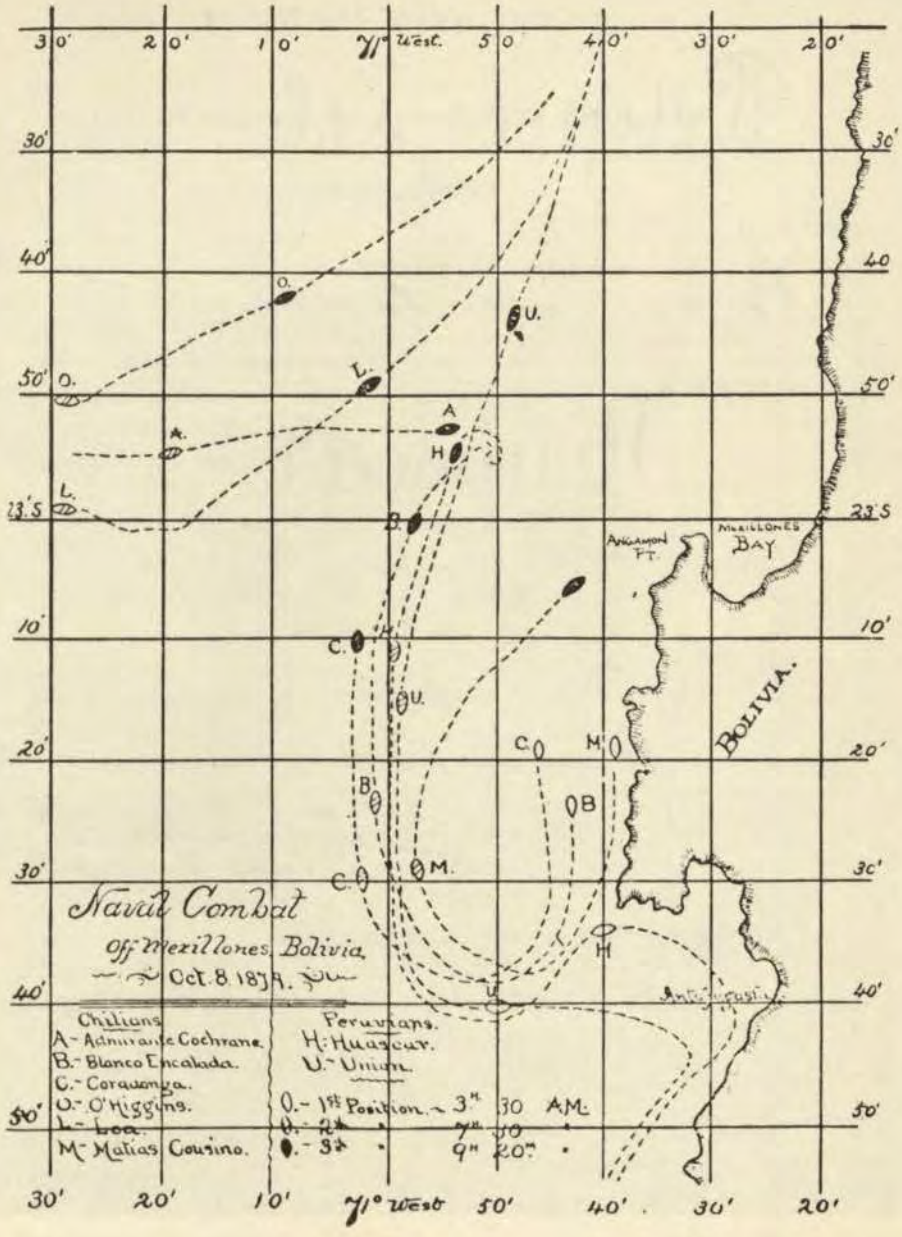
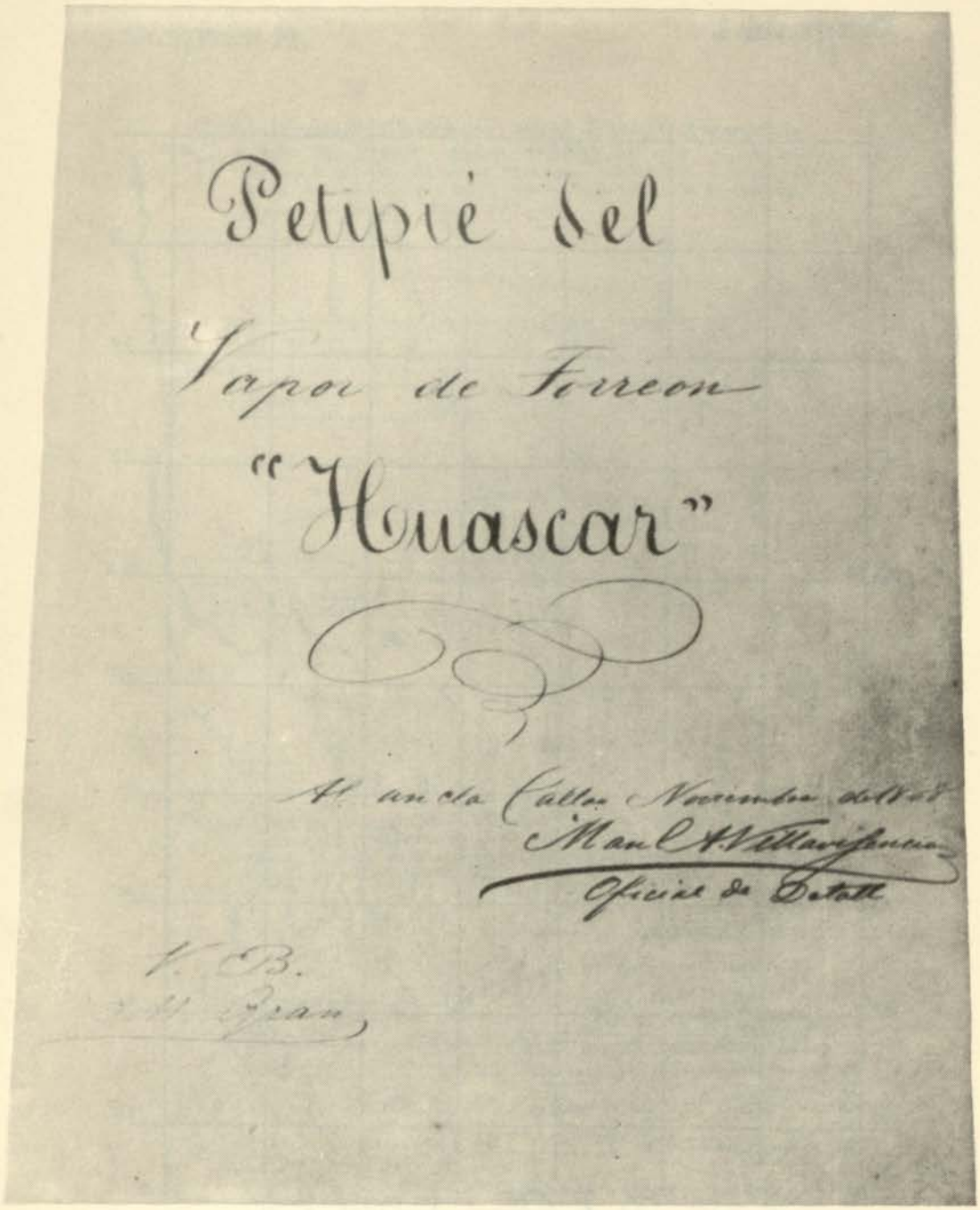


Diagram I.



T.B.M. Mason.
Lieut. R.N. del.



Portada del Cuaderno de Datos, manuscrita por el Oficial de Detall del "Huáscar", D. Manuel Villavicencio, y autografiada por él y D. Miguel Grau, en 1868 (el original se encuentra en el Museo Nacional de Historia, Pueblo Libre).

DOCUMENTO Nº 2

PETIPIE DEL VAPOR A TORREON "HUASCAR"

ARBOLADURA

	Dimensiones pies	pulg.
BAUPRES		
Largo del bauprés de pino	25	6
Diámetro mayor del bauprés	1	4
Largo del botalón de foque de pino	28	6
Moco de fierro de 2 pulg.	7	.
Diámetro mayor del botalón de foque	.	11
PALO TRINQUETE		
Largo total del palo de fierro de 3 líneas	10	.
Cuello	3	.
Calas	10	.
Diámetro del palo en la fogonadura	2	4
Tamborete de fierro	2	.
Cofa circular de fierro	11	2
Arraigados de fierro	7	.
Mastelero de gavia y juanete de fierro	48	.
Diámetro mayor del mastelero	1	4
Distancia de la cofa a la encapilladura de velacho	27	.
„ de la encapilladura de velacho a la de juanete	17	.
Espiga	2	.
Verga de trinquete de 1 pie 4 pulg. diám. de fierro	66	.
Penoles de id.	2	6
Verga de velacho de 1 pie 2 pulg. de pino	50	.
Penoles de velacho	2	.
Verga de juanete de pino 11 pulg. id.	36	.
Penoles de id.	2	6
Pico de trinquete de pino	38	.
Botalones de velacho id. c/u.	36	.
„ de juanete id. c/u.	27	.
Tangones id. id.	33	.
Verguitas de alas rostreras id.	20	.

		Dimensiones pies	pulg.
2	Verguitas de alas de velacho de pino	19	.
2	Verguitas de alas de juanete de id.	24	.

——— PALO MAYOR ———

Longitud total del palo de fierro de 3 lb.	75	.
Cuello	7	.
Calas	10	.
Diámetro mayor del palo	2	4
Tamborete de fierro	2	.
Cofa semicircular de fierro	11	2
Arraigados de fierro de	7	.
Mastelero de gavia y juanete de pino	48	.
Diámetro mayor del mastelero	1	4
Distancia de la cofa en la encapilladura de gavia	28	.
,, de la encapilladura de gavia a la de juanete	17	.
Espiga	—	—
Verga mayor de fierro de 1 pie 4 pulg. diámetro	66	.
Penoles de la mayor	2	6
Verga de gavia de pino de 1 pie 2 pulg, id.	50	.
Penoles de id.	2	6
Verga de juanete de pino 11 pulg. id.	36	.
Penoles de id.	2	.
Pico Mayor de pino	39	.
2 Botalones de gavia id.	36	.
2 id. de juanete id.	27	.
2 Verguitas de alas de gavia de pino	19	.
2 id. de id. de juanete id.	14	.

MOTONERIA DEL PALO MAYOR

		pulg.
4	Cuadernales para los amantillos de la mayor	7½
2	Motones id. id. id. de pino	8
4	id. id. las brazas de la mayor	13
2	id. id. los amantillos de id.	9
2	Cuadernales id. los palanquines de id.	8½
2	id. id. los brioles de la id.	9
2	Motones id. id. id.	9
2	id. de la panchica Mayor	7
2	id. para los amanterrizos de la mayor	9
2	id. id amantillos de gavia	5

2	Cuadernales de gavia	6
2	id. para chafaldetes de gavia	8
2	Motones id. id. de id.	9
2	id. id. botalones de id.	6½
2	id. amanterrizos de id.	8
1	id. id. la driza de gavia en la cruz	11 de fierro
2	id. id. id. id.	11½ id.
4	Cuadernales id. las drizas id.	14
2	id. id. los brioles id.	8
2	Motones id. la panchica id.	5
2	id. id. las brazas id.	10
2	id. id. los botalones de velacho	5
1	id. id. la driza del pico mayor	10½ de fierro
1	Cuadernal id. id. id.	10½ id.
2	Motones para el aparejo de la driza del pico mayor	8
4	Cuadernales para la pena y boca del pico	11

MANIOBRA DE LABOR

BAUPRES

			Dimensiones brazas	pies
1	Driza de foque	de 2½ pulgs.	28	.
1	id. de petifoque	„ 2½ id.	32	.
1	Cargadera de foque	„ 2 id.	25	.
1	Cargadera de petifoque	„ 2 id.	32	.
2	Escotas de foque	„ 3½ id.	15	.
2	id. de petifoque	„ 3 id.	15	.

TRINQUETE

2	Brazas	de 3½ pulgs.	45	.
2	Amantillos	„ 3½ id.	18	.
2	Tiras para los aparejos de los amantilos de 2	pulgs.	15	.
2	Palanquines	de 3 pulgs.	16	3
2	Brioles	„ 3½ id.	36	.
4	Apagapenoles	„ 2½ id.	16	.
2	Marchapies	„ 3½ id.	6	.
2	Bolinas	„ 2½ id.	15	.
2	Escotas	„ 4 id.	30	.

VELACHO

				Dimensiones brazas	pies
2	Brazas	de 3	pulgs.	47	.
2	Amantillos	„ 3½	id.	9	.
2	Tiras para los aparejos de los amantillos	de 2	id.	11	.
2	Escotines de cadena de 4/8 pulg.			15	3
2	Tiras de cabo para los escotines	de 3	pulgs.	5	3
2	Chafaldetes de velacho	„ 2½	id.	18	.
2	Tiras para amanterrizos	„ 2½	id.	27	.
2	Marchapies	„ 3½	id.	5	3
2	Brioles	„ 2½	id.	19	.
2	Drizas de cadena	„ 3½	id.	15	.
2	Bolinas	de 3	pulgs.	35	.
2	Tiras para los apoyos de las drizas	de 3½	id.	41	.
1	Tira para mirador del mastelero	„ 6	id.	40	.

JUANETE DE PROA

2	Brazas	de 2	pulgs.	30	.
2	Amantillos	„ 3	id.	29	.
2	Chafaldetes	„ 2	id.	24	.
2	Escotines		total	22	.
	cadena de 4/8 brazas				
	cebo de 3 19 id.				
2	Marchapies	„ 2½	id.	3	3
2	Boliches	„ 2	id.	40	.
1	Virador	„ 4½	id.	40	.
1	Briol	„ 2	id.	26	.

PICO DE TRINQUETE

1	Driza de cadena de pico	de 5/8	pulgs.	10	.
1	id. „ id. de la boca	„ 5/8	id.	7	.
2	Tiras para los aparejos de las drizas	3	id.	60	.
2	Hostas	„ 2½	id.	38	.
1	Driza de la cuchilla de cadena	„ 4/8	id.	12	.
1	Cargadura	„ 2	id.	18	.
1	Escota (tira para el apoyo)	„ 3	id.	20	.
4	Brioles dobles	„ 2	id.	32	.
1	Tira para el aparejo de la driza de la vela	2	pulgs.	18	.

MAYOR

			Dimensiones brazas	pies
2	Brazas	de 3½ pulgs.	43	3
2	Amantillos	,, 3½ id.	16	.
2	Tiras para los aparejos de los amantillos	de 2 pulgs.	15	.
2	Palanquines	de 3 pulgs.	16	3
2	Brioles dobles	,, 2½ id.	19	.
4	Apagapenoles	,, 2½ id.	6	.
2	Marchapies	,, 3½ id.	6	.
2	Bolinas	,, 2½ id.	15	.
2	Escotas	,, 4 id.	30	.
2	Amuras	,, 4 id.	25	.

GAVIA

2	Brazas	de 3 pulgs.	49	.
2	Amantillos	,, 2½ id.	9	.
2	Tiras para los apoyos de los amantillos	de 2 pulgs.	11	.
2	Escotines de cadena de 4/8 pulgs.		12	.
2	Tiras de cabo para los escotines de 3 pulgs.		5	.
2	Chafaldetes	de 2½ pulgs.	27	.
2	Tiras para amanterrizos	,, 2½ id.	27	.
2	Marchapies	,,3½ id.	5	3
2	Brioles	,, 2½ id.	19	.
2	Bolinas	,, 3 id.	35	.
2	Drizas de cadena de	,, 5/8 id.	15	.
2	Tiras para los apoyos de las drizos	de 3½ pulgs.	41	.
1	Tira para virador del mastelero	de 6 pulgs.	40	.

JUANETE MAYOR

2	Brazas	de 2 pulgs.	30	.
2	Amantillos	,, 3 id.	29	.
2	Chafaldetes	,, 2 id.	14	.
2	Escotines { 3 brazas cadena de 4/8 pulg. / 19 id. cabo de 3 pulg.	total	22	.
2	Marchapies	de 2½ pulgs.	3	.
2	Boliches	de 2 pulgs.	42	.
1	Virador	,, 4½ id.	40	.
1	Briol	,, 2 id.	26	.

PICO MAYOR

			Dimensiones brazas	pies
1	Driza de cadena del pico	de 5/8 pulg.	10	.
1	id. id. id. de la boca	,, 5/8 id.	7	.
2	Tiras para los apoyos de las drizas	3 id.	60	.
2	Hostas	,, 2½ id.	38	.
1	Driza de cadena de la vela	,, 4/8 id.	12	.
1	Cargadura	,, 2 id.	18	.
1	Escota (tira para el aparejo)	,, 3 id.	20	.
4	Brioles dobles	,, 2 id.	32	.
1	Tira para el aparejo de la driza de la vela	de 2 plg.	18	.

MANIOBRAS DE ALAS Y VELAS DE ESTAY

			Dimensiones brazas	pies
2	Amantillos de tangón	de 4 pulgs.	11	.
2	Pasamanos id.	,, 2 id.	5	.
2	Vientos de proa de id.	,, 3 id.	16	.
2	Vientos de popa de id.	,, 3 id.	12	.
2	Tiras para aparejos de amantillos de los tangones	de 2 pulgs.	20	.
2	Drizas de alas de gavia	,, 3½ id.	32	.
2	Amuras de id. id. id.	,, 3 id.	30	.
2	Cargaderas id. id. id.	,, 2 id.	15	.
2	Escotas de id. id. id.	,, 3½ id.	13	.
4	Drizas de alas de juanete	,, 2 id.	40	.
4	Escotas de alas de id.	,, 2½ id.	18	.
4	Amuras de id. de id.	,, 2 id.	40	.
4	Cargaderas de id. id.	,, 1 id.	18	.
4	Drizas de id. rastreras	,, 2½ id.	28	.
2	Amuras de alas rastreras	de 3 pulgs.	18	.
2	Escotas de id. id.	,, 3½ id.	7	.
2	Cargaderas de id. id.	,, 2 id.	17	.
1	Driza de la vela de estay de gavia	,, 2½ id.	46	.
1	Cargadera de id. id. id.	2 id.	25	.
1	Amura de id. id. id.	,, 1½ id.	3	.
1	Escota de id. id. id.	,, 2½ id.	18	.
1	Cargadera de id. id. id.	,, 2 id.	28	.
1	Escota de id. id. id.	,, 2½ id.	18	.
1	Amura de id. id. id.	,, 1 id.	3	.

VELAMEN

MAYOR

10 Piezas Lona de cáñamo Nº 3.
21 Brazas Cabos de relingar de 4½ pulgs.
11 id. Cabo „ id. „ 2½ id.
11 id. Cabo „ manila para rizos de 2 pugs.

GAVIA

7 Piezas Lona cáñamo Nº 2.
20 Brazas Cabo de relingar de 4 pulgs.
8 id. Cabo „ id. „ 2 id.
25 id. Cabo „ manila para rizos de 13 pulg.

JUANETE

3 Piezas Lona de cáñamo Nº 3.
14 Brazas Cabo de relingar de 3 pulgs.
6 id. Cabo „ id. „ 1 1/3 pulgs.

TRINQUETE, VELACHO Y JUANETE

Las mismas dimensiones que las correspondientes del palo mayor.

MAYOR CANGREJO

102 Piezas Lona de cáñamo Nº 1
25 Brazas Cabo de relingar de 3½ pulgs.
6 id. Cabo „ id. „ 2 id.

CANGREJO DE TRINQUETE

8 Piezas Lona cáñamo Nº 1.
22 Brazas Cabo de relingar de 3½ pulgs.
6 id. Cabo „ id. „ 2 id.

TRINQUETILLA

2½ Piezas Lona cáñamo Nº 2.
11 Brazas Cabo de relingar de 3 pulgs.
8 id. Cabo „ id. „ 2½ pulgs.

FOQUE

2½ Piezas Lona de cáñamo Nº 3.
25 Brazas Cabo de relingar de 2½ pulgs.

PETIFOQUE

2 Piezas Lona de cáñamo Nº 4.
20 Brazas Cabo de relingar de 2 pulgs.

4 ALAS DE GAVIA

2½ Piezas Lona de cáñamo Nº 4.
15 Brazas Cabo de relingar de 3 pulgs.
3 id. Cabo ,, id. ,, 2 id.

4 ALAS DE JUANETE

1½ Pieza Lona cáñamo Nº 5.
9 Brazas Cabo de relingar de 2½ pulgs.
2½ id. Cabo ,, id. ,, id.
para c/u.

RASTRERAS

4⅓ Piezas Lona de cáñamo Nº 4.
15 Brazas Cabo de relingar de 3½ pulgs.
6 id. Cabo ,, id. ,, 2 id.
para c/u.

VELA DE ESTAY DE GAVIA

4⅓ Piezas Lona de cáñamo Nº 4.
14 Brazas Cabo de relingar de 2 pulgs.

VELA DE ESTAY DE JUANETE

1 Pieza Lona de cáñamo Nº 5.
12 Brazas Cabo de relingar de 1½ pulgs.

ESCANDALOSA

2 Piezas Lona de cáñamo Nº 3.
13 Brazas Cabo de relingar de 3 pulgs.
7 id. Cabo ,, id. ,, 2 id.

MANIOBRA FIRME

BAUPRES

		Dimensiones brazas	pies
2	Mostachos de cadena de 7/8 pulg.	3	2
1	Barbiquejo de id. de 1 id.	3	3
2	Vientos alambre del botalón de foque de 2 3/4 pulg.	8	
1	Barbiquejo de cadena del id. id. de 5/8 id.	3	3

		Dimensiones brazas	pies
2	Vientos de cadena del moco de id. de 4/8 id.	3	1
2	Acolladores de los mostachos del bauprés 3½ id.	1	2
2	id. para los vientos del moco de 2½ id.	1	2
1	id. del estay de juanete de 3 id.	1	2
1	id. del nervio del petifoque 3 id.	1	2
1	id. del estay de velacho 2½ id.	1	2

PALO DE TRINQUETE

4	Obenques de alambre de 4 pulg.	8	4
6	Obenquillos de velacho de alambre de 3 pulgs.	4	4
4	Bindas id. id. id. id. 3½ pulgs.	12	.
2	id. de juanete id. id. id. 2½ id.	15	.
1	Doble estay de trinquete de 4 id.	20	.
1	Estay de velacho de 3 id.	14	.
1	Contra estay de velacho de 3 id.	17	.
1	Estay de galope de alambre de 2½ id.	23	.
1	Nervio del petifoque de id. de 3 id.	21	.
4	Acolladores de Obenques de 4 id.	3	.
4	id. de burdas de 3 id.	3	.

PALO MAYOR

12	Obenques de alambre de 4 pulgs.	9	4
6	Obenquillos de gavia de alambre de 3 id.	4	4
1	Racamento con dos motones de fierro para las hostas del pico mayor	6	.
12	Bigotas para los obenques mayores	9	.
4	id. id. las burdas de gavia	7	.
2	id. id. id. id. de juanete	6	.
12	Motones firmes en el guindaste para la maniobra		
20	Roldanas en los guindastes	7	.
4	Bigotas para los mostachos del bauprés	8½	.
4	id. de los vientos del moco	6	.
2	Motones para la driza del petifoque	6	.
2	id. para id. id.	7	.
2	id. para id. de la trinquetilla	7	.
1	id. para la cargadera del petifoque	4	.
1	id. para id. de foque	5	.
1	id. para id. de trinquetilla	5	.
2	id. para la driza de la vela de estay de gavia	7	.
1	id. para id. id. de juanete	6	.

			Dimensiones brazas	pies
1	id.	para la cargadera de la id. de estay de gavia	5	.
1	id.	para id. id. de juanete	4	.
4	id.	para las drizas de las rastreras	9	.
2	id.	para las amuras de id.	8	.
5	id.	para las drizas de las alas de gavia	9	.
4	id.	para las amuras de id. de id.	9	.
8	id.	para las drizas de alas de juanete	7	.
4	id.	para las amuras de id de id.	6	.
2	id.	para las drizas de adentro de las rastreras	7	.
4	id.	para id. de alas de gavia	6	.
4	id.	para id. de id. ,, juanete	4	.

La motonería del palo de trinquete es igual a la del mayor.

4	Burdas de juanete de alambre de	3½	pulgs.		12	3
2	id id. id. id de	2½	id.		15	4
1	Doble estay mayor	4	id.	total	33	.
1	Doble estay de gavia de alambre	3	id.	id.	39	.
1	Contra estay de gavia de id.	3	id.		15	.
1	Estay de galope de alambre de	2½	id.		17	.
6	Acolladoras de Obenques de	3	id.		3	.
2	id. de burdas de	4	id.		3	.

PRINCIPALES DIMENSIONES DEL CASCO Y REPARTIMIENTO INTERIOR

Casco de fierro de 3/4 pulgadas con cimbas, cuadernas, baos y puntales del mismo metal dividido en secciones por cuatro mamparos transversales de fierro de 3/8 pulgadas construído en Birkenhead por los señores Land Hermanos en 1868.

	Dimensiones pies	pulg.
Eslora de la parte más saliente de la popa y el esp.	200	.
Manga	35	.
Puntal desde la sobrequilla a la 1º cubierta	21	.
Quilla limpia	180	.
Grueso de la quilla	1	.
Rampa	7	.

Blindaje central del costado en 100 pies de largo por ocho de ancho . 4½
Blindaje en sus extremidades . 2½
Embono de madera . 10
Peso total del buque blindaje armamento toneladas carbón, víveres, etc., etc 1763
Toneladas que mide 1130
La 1ª cubierta es de pino americano de 4 pulgadas reforzada en su parte inferior con planchas de fierro de 3 líneas y la 2da. de pino de 3½ pulgadas.
Timón de fierro de 6 pies de pala y 17 de mecha

Nota.—Las medidas son en pies ingleses y las dimensiones dadas son las de cada uno de los artículos.

SECCIONES

1º Sección de proa de 36 pies de largo que corresponde al sollado.
2º Sección de 40 pies que comprende el departamento de la torre.
3º Sección de 35 pies que corresponde al departamento de las calderas.
4º Sección de 20½ pies perteneciente a la Maquinaria.
5º Sección de 40 pies de largo correspondiente a las Cámaras.

Las secciones 1ª, 2ª y 5ª están provistas cada una de una bomba de ... de diámetro para extraer agua del mar de la sentina o del doble fondo y para incendio.

ARMAMENTO

El principal armamento del buque consiste en una torre giratoria de 30 pies de diámetro, con espesor de 5½ pulg. de fierro y 14 pulgadas de través, montada sobre ruedas de fierro que gira sobre un riel circular al centro de un eje común por medio de cuatro cigüeñas de engranes. Está armada con dos cañones sistema de Armstrong de diez pulgadas de diámetro (calibre de 300 libras).

Dos cañones de cubierta de Armstrong, de 42 pulg. (calibre de 40 libras).

DIMENSIONES DE LAS PARTES PRINCIPALES DE LA MAQUINA Y CALDERAS

	Dimensiones pies	pulg.
Diámetro de los Cilindros	4	6
Golpe del pistón	3	.
Longitud de las barras del pistón	14	7
Diámetro de id. id.		5 1/2
Golpe del pistón de la bomba de aire	3	6 1/2
Diámetro de la bomba de aire	1	4
Diámetro de las barras de la bomba de aire	.	3 3/4
Longitud de las cabezas transversales	3	6 1/2
Diámetro de id. id.	.	9 1/7
Longitud de las barras de conexión	5	4 1/2
Diámetro de id. id.	.	6 3/4
Longitud de id. de la válvula de distribución	1	11 1/2
Diámetro de id. id. id.	.	2 5/8
id. de la bomba alimenticia	.	8
Golpe del émbolo de la bomba alimenticia	.	7
id. id. id. de la sentina	.	7
Diámetro de la bomba de la sentina	.	8
Longitud del eje de la cigüeña	15	6
Diámetro id. id.	.	11 3/4
Longitud total del eje	47	6
Diámetro del eje	.	10 3/4
Longitud del tubo de vapor	27	.
Diámetro del id. id.	1	4
id. de la válvula impelente de agua	.	6 1/2
Grueso de la id. id. id.	.	1/2
Diámetro de la válvula expelente de id.	.	6 1/2
Grueso de la id. id. id.	.	5/8
Longitud de los tubos de alimentación de 5 1/4 diám.	11	.
id. id. id. id. 4 3/4 id.	13	6
id. id. id. id. 3 1/2 id.	11	6
Longitud de 2 tubos expelentes de vapor de cobre	15	6
Diámetro de id. id. id. id.	1	3

CALDERAS

Longitud de las Calderas	24	11
Ancho id. id. encima	10	9

	Dimensiones pies	pulg.
id. id. id. debajo	8	.
Altura id. id.	10	10
Longitud de las hornillas	6	.
Ancha id. id.	2	9
Longitud de los tubos	6	.
Diámetro interior de los tubos	.	34
Grueso de los tubos	.	46
Número de tubos de cada caldera 448	.	.
Hornillas 14	.	.
Elevación de las hornillas	2	10
id. id. id	1	2
Diámetro de las válvulas de seguridad (8 válvulas)	.	4
Máquina de los burros	2	.
Diámetro de los pistones de los burros	.	9
Distancia que recorre el pistón	.	7 1/2
Diámetro de las bombas de los burros	.	5

CARBONERA

Pueden contener 300 toneladas de carbón
que es suficiente para 7½ días andando a toda fuerza
" id. 10 id. id. a 10 millas por hora.
" id. 12 id. id. a 9 id id.
" id. 15 id. id. a 5 id id.

Este andar no se puede obtener sino
cuando los fondos del buque están limpios.

DOCUMENTO Nº 3

PARTE OFICIAL, COMBATE DE "PUNTA GRUESA"

Iquique, Mayo 22 de 1879.

Señor Capitán de Navío

Cmdte. Gral. de la 1ra. División Naval

S. C. G.

En cumplimiento de las órdenes recibidas de Ud., zarpé del puerto de Arica el día 20 del pte. mes a las 8 h. de la m. en convoy, con el buque de mando de V.S., hasta las 3 h. a.m., y me aguanté sobre la punta de Pisagua para esperarlo por haber entrado en dicho puerto.

A las 4 h. a.m., me puse en movimiento, siempre en convoy a poca distancia de la costa haciendo dar toda la fuerza a las máquinas hasta las 5 h. 30 m. a.m., que estuvimos a la vista del puerto de Iquique, demorando en ese momento el **Huáscar** como a dos millas de la proa. A las 7 h. 30 m. a.m., Se avistaron dentro del puerto y muy pegados a la costa, tres buques a vapor, que reconocidos resultaron ser los buques chilenos de guerra **Esmeralda,** Cañonera **Covadonga** y un Transporte.

Como el buque del mando de VS. se dirigiera hacia la parte Sur del puerto, seguí recorriendo la costa del Norte para encerrar a los enemigos en la bahía.

En esta disposición hicieron rumbo al Sur, pero encontrando que le cerraba la salida el **Huáscar,** regresaron gobernando la **Esmeralda** hacia el Norte. En este momento el buque de VS. inició el ataque haciendo su pri-

---

Nota del Autor.—El original de este documento se encuentra actualmente en el Museo Nacional de Historia (Ex-"Bolivariano"), en Pueblo Libre. El autor fue permitido de tomarle fotografías por su actual Director, el Dr. Carlos Aranibar, en 1968.

Primitivamente, había localizado este parte oficial gracias a la gentil colaboración del Dr. Fernando Silva Santisteban, quien ejerció la Dirección del Museo en época anterior.

mer disparo sobre la **Covadonga** y mandé romper los fuegos de la **Independencia** sobre la Corbeta **Esmeralda** y aprovechándose de esta circunstancia el trasporte, hizo rumbo al Sur, navegando con toda la fuerza de su máquina

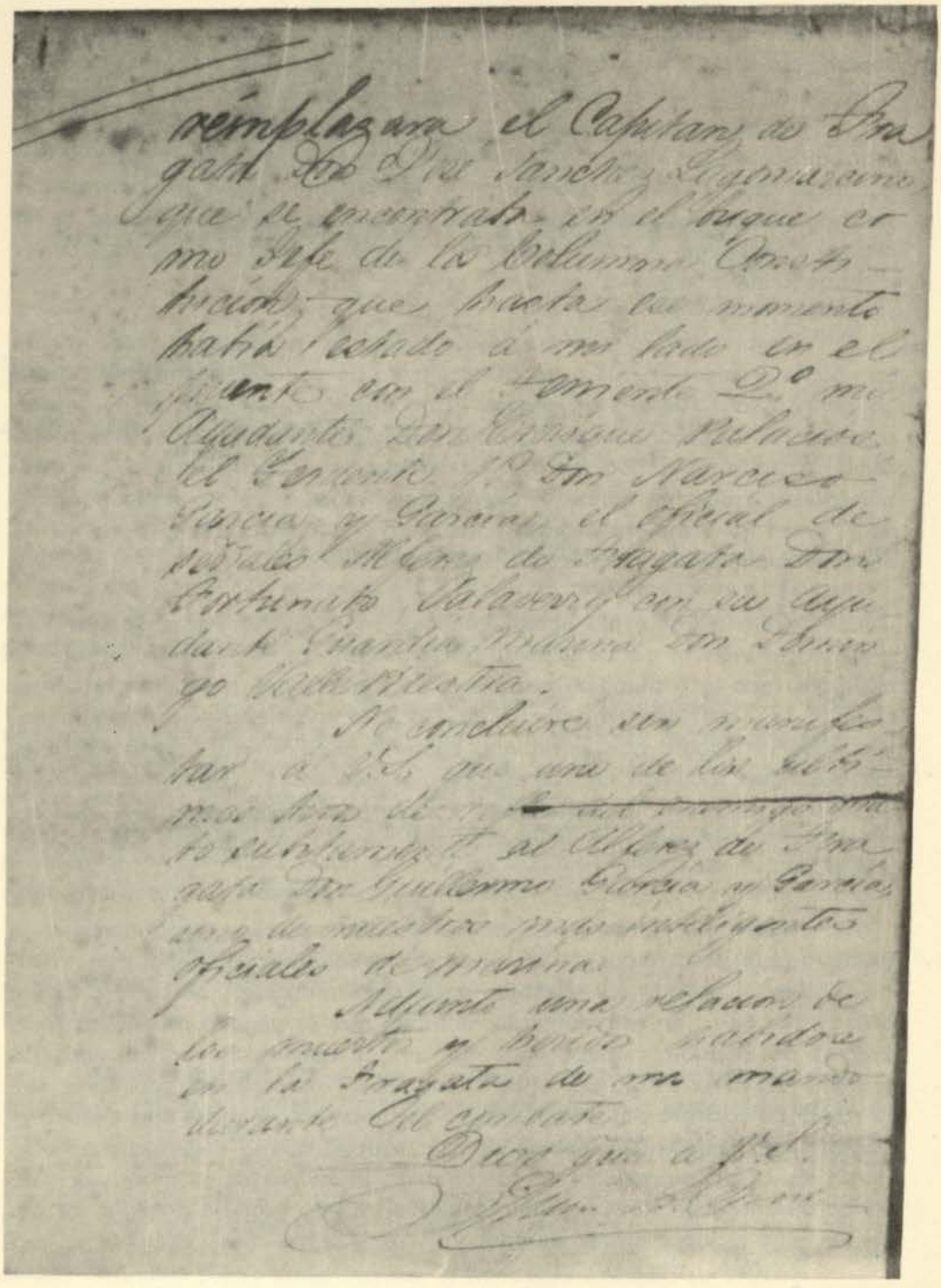
Empeñado así el combate y viendo que el **Huáscar** cambiaba su proa, dirijiendo sus tiros a la **Esmeralda** y que el **Covadonga** trataba de fugar pegándose a la vela, goberné en la misma dirección a fin de impedírselo, no pudiendo conseguir mi objeto porque al llegar a la altura de la isla, el **Covadonga** la había rebasado pegándose mucho a las rompientes y obligándome a seguirlo.

Comprendiendo que ese buque ponía en práctica el único medio que podía emplear por su poco calado, traté de ganarle el barlovento para obligarlo a salir fuera o retroceder. Esto último lo conseguí en la primera caleta de Cheurañate, por lo cual puse proa al Norte, haciendo fuego con el costado de estribor pero el **Covadonga** volvió a dirijirse al Sur, metiéndose de caleta en caleta y tuve que continuar así el combate barajando él entre las rompientes de la costa y en fondo insuficiente para la **Independencia** maniobrando en distintas direcciones.

Había transcurrido hasta entonces, más 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 fusilería que el enemigo hacía sobre la dotación de la fragata que se hallaba cubierta por haberse estrechado tanto las distancias, acometí con el espolón por dos veces cuando creí que las circunstancias me lo permitían pero encontrando poco fondo tuve que retroceder, dando este último movimiento tiempo al enemigo para ganar el Sur.

Resolví por tercera vez embestirlo con el ariete pegándome a la punta gruesa para impedirle la salida de la bahía estrechándolo en la última caleta y cuando los sondajes respectivos marcaban de ocho a nueve brazas de agua. En ese momento, notando que se pegaba más a las rompientes de la punta, 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 ametralladora y fusilería que el enemigo nos hacía desde las cofas, mandé dar atrás con toda la fuerza de la máquina, contando durante este tiempo los timoneles el mismo sondaje anterior, es decir, de ocho a nueve brazas de agua.

En ese instante y cuando ya tocaba con la roda a la **Covadonga** se sintió un gran choque y quedó detenida la Fragata. El golpe había sido



Ultima página del Parte Oficial del combate naval de "Punta Gruesa", autografiada por el comandante de la fragata "Independencia", Capitán de Navío D. Juan Guillermo More

sobre una roca que no está marcada en la carta pues se encuentra situada al Norte del último bajo que aparece en ella.

Por consecuencia de este choque, se llenó completamente de agua el buque, se apagaron los fuegos y se suspendieron las calderas hasta la altura de la caja de humo, y en segundo y tercer choque se inundaron las otras secciones, quedando imposibilitada la Santa Bárbara.

El buque cayó sobre su costado de estribor entrando el agua por las portas de la batería.

No obstante esta desgracia y al pasar la **Covadonga** por el costado de estribor haciendo fuego de artillería, nuestros cañones contestaron cuando el agua, casi los cubría. El fuego continuó haciéndose con las ametralladoras de las cofas y la tripulación que la mandé subir a la cubierta armada de rifles y revólveres hasta que se agotaron las municiones que no podían ser repuestas porque ya estaba completamente inundado el buque como lo llevo dicho más adelante.

El **Covadonga** seguía haciendo fuego de cañón y uno de sus tiros rompió el pico del palo mesana donde estaba izado el pabellón, inmediatamente mandé poner otro, en otra driza.

Después del choque hice sondar todo el contorno del buque, marcando la sonda por todos lados 5 1/2 y 6 brazas, lo que prueba que la roca en que encalló la fragata es aislada y a distancia de los arrecifes de la punta.

Cuando me convencí de que todo esfuerzo por salvar al buque era infructuoso, ordené que se prendiera fuego a la Santa Bárbara, orden que bajó a cumplir el oficial encargado de ella, Alférez de Fragata Don Carlos Bondy, pero ya era tarde, el agua que a torrentes entraba al buque, lo impidió.

Siendo casi toda la tripulación compuesta de hombres que no están acostumbrados al servicio de los buques de guerra, embarcados pocos días antes de la salida del Callao, fue imposible evitar que se arrojaran al agua corriendo el riesgo de perecer ahogados, mandé arriar todas las embarcaciones para mandar la gente a tierra, haciendo colocar en la primera a los heridos y estando cada bote a cargo de los oficiales para que regresaran por el resto de gente. En la última mandé al 2º Jefe Comandante Raygada, para que organizara la gente en tierra, e hiciera regresar algunas embarcaciones, lo que no pudo verificar, porque las rompientes las destro-

zaron todas al llegar a la playa. Sin embargo toda la tripulación estaba ya salvada, quedando sólo conmigo a bordo cerca de veinte personas, entre ellas, los Tenientes 1ros. Don Pedro Garezon y Don Melchor Ulloa, el Teniente 2do. Don Alfredo de la Haza, el Alférez de Fragata Don Ricardo Herrera, el Guardia Marina Don Carlos Eléspuru, el Corresponsal de "El Comercio" Don José Rodolfo del Campo, el Dr. Dn. Enrique Basadre y el 1er. Maquinista Don Tomás Wilkens con su segundo.

Más tarde se aproximó a nosotros el buque del mando de VS y mandó tres embarcaciones para que nos trasbordaran los que aún quedábamos, lo que no hice hasta no prender fuego al buque, inutilizar los cañones y arrojar al agua todas las armas que podían servir.

Réstame tan sólo poner en conocimiento de VS. que todos los otros Jefes oficiales y tripulación del buque se han portado dignamente, mostrando valor y serenidad en todo el combate, y sin separarse un solo instante de los puestos que tenían señalados.

Al 2do. Jefe, lo había encargado de recorrer el buque durante el combate. Al 3er. Comandante le había encomendado el cuidado de las baterías y como quedara fuera de combate a los primeros disparos del enemigo, que lo hirieron, mandé que lo reemplazara el Capitán de Fragata Don José Sánchez Lagomarcino, que se encontraba en el buque como Jefe de la Columna Constitución que hasta ese momento había estado a mi lado en el puente con el Teniente 2do. mi ayudante Don Enrique Palacios, el Teniente 1ro. Don Narciso García y García, el oficial de señales Alférez de Fragata Don Fortunato Salaverry con su ayudante Guardia Marina Don Domingo Valle Riestra.

No concluiré sin manifestar a VS., que uno de los últimos tiros de rifle del enemigo mató súbitamente al Alférez de Fragata Don Guillermo García y García, uno de nuestras más inteligentes oficiales de Marina. Adjunto una relación de los muertos y heridos habidos en la Fragata de mi mando durante el combate.

Dios guíe a VS.

Juan G. More

BIBLIOGRAFIA

Archivo	Museo Naval del Perú.
Archivo	Biblioteca Nacional.
Archivo	General de la Marina.
Archivo	Ministerio Hacienda y Comercio (Palacio Justicia).
Ayala, Huamán Poma de	Crónicas.
Arosemena Garland, Geraldo	El Contralmirante Grau, Lima, 1952-1959.
Alayza y Paz Soldán, Luis	Mi País (Lecturas Peruanas), Lima, 1943.
Ahumada y Moreno, Pascual	Recopilación Completa de Documentos de la Guerra del Pacífico, Valparaíso, 1884-1891.
Biblioteca	Centro Estudios Histórico-Militares del Perú.
Biblioteca	Soc. Fundadores Independencia.
Biblioteca	Ministerio de Marina.
Basadre, Jorge	Historia de la República del Perú, Lima (1822-1933).
Bulnes, Gonzalo	Historia de la Guerra del Pacífico, Valparaíso, 1914.
Cartas de Navegación	Dirección Hidrografía y Faros, Perú.
Cervantes Saavedra, Miguel de	D. Quijote de la Mancha, España, Siglo XVI.
Cieza de León, Pedro	Crónicas del Perú, Madrid, ed. 1932.
Congreso Nacional Hº. del Perú (II, Epoca Pre-Hispánica)	Public. Centro Estudios Histórico Militares, Lima, 1959.
Cochrane, Sir Thomas A.	Memorias, s/f.
Christian E. W.	Los Tesoros de la isla Gambier.
Dellepiane, Carlos	Historia Militar del Perú, Lima 1931-1936.

Defoe, Daniel	Robinson Crusoe, s/f.
Escobar, Alberto	Ricardo Palma, Lima, 1964.
Enciclopedia del Mar	Editorial Garriga, Madrid.
El Peruano	Diario Oficial, números diversos.
El Perú Ilustrado	Revista, Lima, septiembre, 1890.
El Mercurio Peruano	Ej. Nº 427, 17 enero, 1829.
El Comercio	Diario, Lima, ejemplares diversos.
Elías Murguía, Julio J.	Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú, Callao, 1960.
Ekdahl Wilhelm	Historia Militar de la Guerra del Pacífico, Santiago, 1917-1919.
Faura Gaig, Guillermo	Los Ríos de la Amazonía Peruana, Callao, 1962.
Fuentes, Hildebrando	Apuntes Geográficos, Históricos de Loreto.
García y García, Aurelio	La Corbeta Unión en Angamos, Lima.
Gálvez Barrenechea, José	Pindárica a Grau. Apuntes Inéditos Lima.
García Rosell, César	El último Corsario del Pacífico.
Giuratto T.	Perú Milenario, Lima.
Hurtado Larraín, Homero	Combates Navales Memorables, Rev. de Mar, Chile.
Inostrosa, Jorge	Hidalgos del Mar, Chile, 1959.
López, Jacinto	Historia de la Guerra del Guano y del Salitre, New York, 1930.
Larrabure Correa, Carlos	Colección Documentos Oficiales sobre Loreto.
La Prensa	Diario, Lima, ejemplares diversos.
Markham, Clement R.	The War between Perú and Chile, Londres, s/f.
Mendiburu, Manuel	Diccionario Histórico Biográfico del Perú, Lima, 1874, 1890.
Melo, Rosendo	Historia de la Marina del Perú, Lima, 1915.
Palma Soriano, Ricardo	Tradiciones Peruanas, Lima, 1961.
Prescott, William H.	History of the Conquest of Perú, Londres, 1847.
Pizarro, Tomás M.	Memorias (inéditas), Lima, 1968.
Peralta Barnuevo, Pedro	Lima Fundada, poema.
Romero P., Fernando	Notas para una Historia Fluvial, Lima.

Rivadeneira B. Leonidas	Apuntes Anecdóticos (inéditos), Lima.
Romero, Emilio	Atlas Geográfico del Perú, 1940.
Rivera Hartung, Manuel	Décimas (inéditas), Lima, 1965.
Schwiegger, Erwin	El Litoral Peruano, Lima, 1947.
San Cristóval, Evaristo	Diccionario Histórico Biográfico del Perú, 4 tomos (continuación de la obra de Mendiburu).
Stiglich, Germán	El Real Felipe del Callao, Lima, 1926.
Stiglich, Germán	Diccionario Geográfico del Perú, Lima, 1922.
Santa Cruz, Nicomedes	Décimas, Lima, 1962.
Tello, Julio C.	Historia del Perú Precolombino, s/f.
Uribe, Luis	Historia de la Marina Militar, Chile, s/f.
Valcárcel, Luis E.	Historia del Perú Antiguo, Lima, 1964.
Valcárcel, Daniel	Teoría de la Historia, Lima, 1956.
Valdizán, Manuel Antonio	Epístolas de Amarilis y Belardo, Lima, 1834.
Valdizán Gamio, José	Visión del Perú en el Siglo XX (capítulo referido a la Marina de Guerra Nacional).
Valdizán Gamio, José	Pañol de Anécdotas, Lima, 1968.
Valdizán Gamio, José	Tradiciones Navales Peruanas (Tomo I), Lima, 1966.
Vegas García, Manuel I.	Historia de la Marina de Guerra del Perú, Lima, 1929.
Vegas García Manuel I.	Crónicas de la Marina de Guerra, Lima, 1916.
Zuleta, Celso N.	Historia Militar del Perú, Lima, 1920.

DOCUMENTOS

Rodgers, C. R. P.	(1).—Annual Report, to the Secretary of the U.S. Navy, year 1879.
Villavicencio, Manuel	(2).—Petipie del vapor a torreón **Huáscar.**
More, Juan G.	(3).—Parte Oficial del Combate Naval de "Punta Gruesa".

Referencias

Testimonios orales:

Arnillas Arana, Alberto	Lima, 1968.
Mariátegui Angulo, Francisco	Lima, 1968.
Pizarro Martínez, Tomás	Lima, 1968.
Pizarro Dávila, Tomás	Lima, 1968.
Rivadeneira B., Leonidas	Lima, 1968.
Rotalde G. del V., Carlos	Lima, 1968.
Salmón de la Jara, Federico	Lima, 1968.
Salmón Cavero, Carlos	Lima, 1968
Wilis William	Callao, 1954.

INDICE

	Pág.
PALABRAS LIMINARES	5
INTRODUCCION	9
EL MITO DE LAS DOS ISLAS HUMANAS	15
GENEALOGIA DE LA "MARINERA"	19
SOLDADO CRUEL, AUDAZ MARINO Y... ¡BRUTAL ASESINO!	23
THOMAS CAVENDISH, EL EXCENTRICO	28
EL PATRONO DE LA MAR DEL SUR	31
LA PALABRA DE UN MARINO	35
UNA BRAVA CAPITANA	39
MILAGRO FRENTE AL CALLAO	42
EL FRATRICIDIO NAVAL DE CAÑETE	48
VERSOS Y PASIONES, EN NAVIOS Y GALEONES	53
EL DOBLEZ DE UN CIDOR	59
DOS TESOROS EN BUSCA DE DUEÑOS	62
MI PAISANO CORBETE	65
CURIOSIDADES.., SOBRE MARINOS Y MILITARES	68
A PARIENTE PAPANATAS.., ¡MARINOS CONTRA PIRATAS!	72
FILIBUSTERADAS	77
LIMA Y EL NAUFRAGO DE LOS TRES NOMBRES	80
QUIEN MUCHO ABARCA, POCO APRIETA	84
HILACHAS MARINERAS	88
TRES INVENTOS COLONIALES	95
EL ULTIMO CORSARIO	100
LAS CAPACIDADES DE CAPAZ	103
ABORDAJE EN EL CALLAO	108
EN LA INDIGENCIA POR LA LIBERTAD	112
PASION Y MUERTE DE UN ALMIRANTE	119
DEBACLE EN LA ESCUADRA COLONIAL	124
UN CRIOLLISIMO ALUMBRAMIENTO	129
LA CONCIENCIA DEL DEBER	135
UN PARIENTE CON BLASON Y UNA CIUDAD POR PRISION	139
¿QUO NON ASCENDAM PANEM LUCRANDO?	145
LA CONTRICION DE UN MARINO EQUIVOCADO	148
EL GLORIOSO DISPERSO	155
DOS REACCIONES ANTIPODAS	163
EL HOLOCAUSTO DE UN PERIODISTA	171
EL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE	178
CORRESPONDENCIA DE GRAU	194
LA EMBOSCADA NAVAL DE ANGAMOS	203
LOS SUBORDINADOS DE GRAU	221

Pág.

EL HEROE Y EL POETA 237
INTRINGULIS EN LA "SARMIENTO" 246
SU MAJESTAD EL REY, Y SU AMIGO: EL GUARDIAMARINA 251
UNA DONNA MOLTO GENTILE 256
MAS VALE TARDE QUE NUNCA 259
GALANTERIA TRIUNFADORA 261
Y AHORA.., ¡SAL A VER SI LLUEVE! 265
BEATO, DIPUTADO Y CHAMBON, ¡TRES PARECEN Y UNO SON! 269
CARGAMENTO ANTI-TORPEDOS 272
SANTO Y SEÑA PERUANISIMOS 274
PERSPICACIA POLICIACA 278
EL GRAN FARDO FUNERARIO 281
AHORRO DE POLVORA 290
PRONOSTICOS DE TIEMPO 294
BUZOS MOROS Y CRISTIANOS 296
¿SU ALTEZA?, ¡QUE SORPRESA! 301
UNA GATA PERUANISIMA Y MARINERA 307
PRESENTACION ICTIOLOGICA 312
EL FANTASMA DEL CRUCERO 315
DECIMAS SOBRE EL HUASCAR 321
UN MONUMENTO CAPRICHOSO 323
CASCOS, ARRESTOS Y DETERGENTES 331

DOCUMENTOS

ANNUAL REPORT OF THE SECRETARY OF THE NAVY 335
PETIPIE DEL VAPOR A TORREON **HUASCAR** 364
PARTE OFICIAL COMBATE PUNTA GRUESA 378

BIBLIOGRAFIA 383
INDICE 387

ESTA OBRA SE TERMINO DE IMPRIMIR EN EL MES DE AGOSTO DE 1969 EN LOS TALLERES DE LA

EDITORIAL

EMPRESA GRAFICA SANMARTI - LIMA - PERU

R. I. 235 — SANMARTI

LA OBRA

Para dar una idea somera sobre la obra que en nuestro medio viene efectuando el Capitán de Navío Valdizán, extractamos aquí algunas valiosas opiniones al respecto:

CIRO ALEGRIA: "Observemos de paso que, poniendo a Palma de arquetipo del género, Valdizán resulta, como tradicionista más historiador... Ojalá que el Capitán de Navío, José Valdizán Gamio persista y nos brinde los nuevos descubrimientos que está empeñado en hacer, en el ancho mar de las "TRADICIONES NAVALES".
Se lo agradecerá el Perú".

LUIS BEDOYA REYES: "Con la publicación de este libro sigue José Valdizán G. la brillante tradición de los marinos literatos que tuvo una de sus más altas expresiones en Pierre Loti, en la literatura universal, y en el Perú, en Germán Stiglich Alvarez, que plasmó una obra vasta y magnífica de carácter histórico, geográfico y científico"

NESTOR GAMBETTA: "Porque al lado de la madurez del escritor, del marino de vocación, se muestra la hondura de conocimientos del hombre de estudio, inquieto, acucioso, observador y analista". "Encuentro que es deber de buen peruano leer esta obra que, con propios derechos, se incorpora a lo mejor de la literatura de su estilo en el país".

FELIPE DE LA BARRA: "Valdizán con esta obra se alinea, por tanto, con los historiadores y ensayistas peruanos de este siglo sobre Historia Naval . . . , con esta obra está acreditando su ya reconocida capacidad y dedicación a las letras, particularmente en el aspecto historiográfico peruano".

NICOMEDES SANTA CRUZ: "Menudo dolor de cabeza me iba a causar el autor si dedicara a las décimas tan sólo la mitad de las horas que yo les dedico. Pero, para mi tranquilidad, a dicho señor le falta tiempo para esos menesteres . . . "

HERMANN BUSE: "Hurgador de la historia y diestro a la hora de coger la pluma, en años de trabajo ha logrado reunir cerca de medio centenar de historias, en las que los tiempos, los personajes y los acaeceres cambian, pero el denominador común se mantiene el mismo: el mar".

GERALDO AROSEMENA GARLAND: "Desfilan así por estas páginas de las que brotan calor y emoción, escritas con palabras ágiles y concisas, en las que encontramos anécdotas, poesías y frases del folklore náutico y peruanista, hazañas admirables, inéditas varias y poco conocidas otras, cuya narración queda de esta manera matizada de un colorido literario singular y atrayente".

RAUL DE CACERES Y PORTUGAL (Arequipa): "En el desarrollo de la meritísima obra del marino escritor, que él califica con admirable modestia, hay ingenio y muy buen estilo sin plagiar a Palma, pecado del que pocos tradicionistas de fuera y dentro de casa han podido salvarse".

Lima, julio de 1969.

LOS EDITORES




Peruviani.
Brasiliani.
Brasiliani milites.
CIRCULUS ÆQU
Waterlandt
Eylandt sonder groat
Vliegen Eylant
AMERICÆ
nova Tabula.
Auct: Guilielmo Blaeuw.
1634
Cum privilegio
decem annorum.