

"AÑO DE LA AUSTERIDAD NACIONAL"

GERALDO AROSEMENA GARLAND

**COMENTARIOS A LA  
MEMORIA DE GRAU  
DEL AÑO 1878**

3. 5485  
6  
78 y2

LIMA — ENERO 1978

5937  
p. 2

"AÑO DE LA AUSTERIDAD NACIONAL"

GERALDO AROSEMENA GARLAND

# COMENTARIOS A LA MEMORIA DE GRAU DEL AÑO 1878

30 ml/6

BIBLIOTECA CENTRAL  
DIRINTEMAR  
Clasif. 923.5485/A76  
Nro. Inv. 5937 42  
Fecha: 30 ml/6

LIMA — ENERO 1978

## INTRODUCCION

*El 2 de Enero de 1878, hace justamente 100 años, Miguel Grau, héroe epónimo de nuestra Armada, cuando desempeñaba el alto cargo de Comandante General de Marina, formuló una interesantísima Memoria en la que se ocupó de las necesidades de nuestra Institución Naval, del estado de los buques de la Escuadra y de la urgencia que tenía el Perú de adquirir modernas unidades, para asegurar y garantizar la defensa del territorio patrio.*

*Tan importante documento, que Grau presentó al Ministro de Guerra y Marina, se comenta y publica en este folleto, al cumplirse exactamente un siglo de haber sido redactado y entregado al Supremo Gobierno.*

*El lector juzgará por si mismo la patriótica conveniencia de difundir el conocimiento de tan valioso estudio de nuestro glorioso Almirante.*

*Lima, 2 de Enero de 1978.*

## DEL AUTOR

EL CORONEL JOSE BALTA 1814-1872

Lima, Agosto 1945

EL ALMIRANTE MIGUEL GRAU

1a. Edición, Lima, Abril 1946

2a. " " Octubre 1946

3a. " " Agosto 1959

4a. " " Julio 1962

5a. " " Abril 1973

6a. " " Setiembre 1975

APUNTES SOBRE EL COLEGIO DE ABOGADOS

Lima, Noviembre 1947

MI GESTION MINISTERIAL

Lima, Octubre 1962

DISCURSOS PATRIOTICOS

Lima, Enero 1968

EL GENERAL FRANCISCO DE VIDAL

Lima, Noviembre 1970

CONMEMORACIONES HISTORICAS

Lima, Abril 1971

ARMAMENTISMO ANTES DE 1879

Lima, Enero 1972

EL MONUMENTO A LA GLORIA DE AYACUCHO

Lima, Abril 1974

EL COLEGIO DE ABOGADOS DE LIMA Y SUS DECANOS

Lima, Febrero 1977

## **EL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU**

Bajo los auspicios del Ministerio de Marina y por Decreto Supremo de 17 de Octubre de 1973, se creó el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, con la patriótica finalidad de realizar y fomentar el conocimiento e investigación de todo lo relativo al Mar Peruano y a nuestra Historia Naval e incentivar, a la vez, la conciencia marítima en el país mediante conferencias y disertaciones.

Por resolución Ministerial de 5 de Diciembre del mismo año 1973, expedida por el Ministro de Marina, Vice-Almirante don Luis E. Vargas Caballero, se designó a un ilustrado conjunto de miembros de nuestra Marina y civiles para que, en un plazo de 60 días, preparase el Reglamento del nuevo Instituto.

Cumplido por la Comisión el encargo recibido, se expidió la Resolución Ministerial de 10 de Mayo de 1974, aprobatoria del Estatuto por ella redactado y, a la vez, se nombró a los veinticinco miembros de Número que iniciarían las actividades de esa Corporación. Quince de ellos fueron Oficiales de nuestra Marina de Guerra y los diez restantes civiles. Unos lo fueron por haber integrado la Comisión encargada de escribir la Historia Marítima del Perú y los otros por su contribución a la creación de dicha entidad.

Conforme al Estatuto los miembros de Número, de nacionalidad peruana, pueden ser hasta un máximo de 40, veinte integrantes de nuestra Armada y veinte civiles.

Desde su iniciación, este importante Instituto, lo preside el Contralmirante AP. don Federico Salmón de la Jara.

Tuve el honor de incorporarme al Instituto como Miembro de Número, en ceremonia realizada el 16 de Diciembre de 1976 y, en ella, cumpliendo con la disposición estatutaria pertinente, dí lectura a una disertación que titulé: Reflexiones sobre la Memoria del Comandante

General de Marina, Capitán de Navío don Miguel Grau, presentada en 1878".

El texto de la Conferencia y el de la mencionada Memoria se insertan en esta publicación.

**G. A. G.**

## EL LLAMADO DE GRAU

Nuestro sin par Almirante, glorificado por nuestra Patria y a quien ha hecho justicia el mundo entero, al formular su Memoria de 2 de Enero de 1878, remitida al señor Ministro de Guerra y Marina, cumpliendo el ofrecimiento que hizo el 1º de Junio de 1877, cuando asumió la Comandancia General de Marina, en el sentido de preparar un informe sobre las condiciones de los buques de la Armada, sabía perfectamente que atravesábamos por una crisis fiscal y monetaria sin precedentes, arrastrando un déficit presupuestal muy elevado. No obstante esto, Grau no titubeó en clamar porque se procediera de inmediato a reorganizar nuestra Marina y a reforzar la Escuadra, con la adquisición de poderosas naves de guerra que resguardaran el territorio nacional.

Conocía Grau las gestiones que el Presidente Coronel Balta realizó en Inglaterra a principios de 1872, para construir en ese país dos blindados de mayor poder y fuerza que los mandados ejecutar ese año por Chile; que nuestros Agentes Financieros en Francia pusieron reparos para proporcionar los fondos requeridos; que el asesinato de Balta frustró, finalmente, la operación; que su sucesor, el Presidente Pardo, reanudó las gestiones hechas por Balta para la compra de dos acorazados de primer orden, consignando en el Presupuesto bial 1873-1874, cuatro millones de soles con ese patriótico propósito; y, por último, que dicha partida no pudo mantenerse, en hora fatal para la Patria, por la carencia de fondos del Erario.

Sin embargo y pese a que la crisis económica se fue agravando año a año, Grau, en su referida Memoria, insistió en la necesidad de compra de los acorazados a cualquier precio, a fin de salvar al país de la hecatombe que él veía claramente se avecinaba.

Estimó, sin duda, Grau, que podíamos afectar aún más, nuestras riquezas del guano y el salitre a favor de los acreedores extranjeros, por más duras y onerosas que fueran las condiciones del préstamo requerido; que cabía paralizar la ejecución de todas las obras públicas y aún suprimir otros gastos urgentes, con tal de lograr el di-

nero para la compra de las unidades navales, que nos permitiría detener al país enemigo en sus intenciones bélicas.

Justificando su Memoria, después de hacer un detallado análisis de las necesidades de la Escuadra y, en general, de todas las dependencias de nuestra Marina de Guerra, se refiere Grau a cada uno de nuestros buques y dice de ellos: "su importancia ha desmerecido mucho"; y agrega: "ya han quedado muy atrás de las poderosas naves de guerra que se construyen en el día". Luego reconoce la pobreza del Fisco con la siguiente frase: "Demasiado conozco la aflictiva situación de nuestro Erario" y, a renglón seguido, consigna estas palabras: "Creo de mi deber reclamar la prestigiosa influencia de V. E. para reforzar nuestra Escuadra con los buques que, según su ilustrada opinión, sean más necesarios".

No podía nuestro genial Almirante decir más en un documento oficial al que se daría publicidad. Pero, es indudable, que reforzó verbalmente su imploración a la Superioridad y, tan cierto es esto, que el Ministro de Guerra y Marina, General don Pedro Bustamante, envió la Memoria de Grau a las Cámaras Legislativas, junto con la suya, el 28 de Julio de 1878 y apoyó, decididamente, el pedido de nuestro ilustre marino, expresando en su propia nota lo siguiente: "Juzgo conveniente y necesario reforzar la Escuadra con dos nuevos buques de guerra, uno de primer orden y otro semejante al "Huáscar", con los mejoramientos y armamentos modernos".

La Cámara de Diputados tomó conocimiento de la Memoria de Grau, que se anexó a la del Ministro de Guerra y Marina, en la sesión de 11 de Setiembre de 1878, acordando que se acusara recibo y que luego pasaran ambas al Archivo.

La interesantísima Memoria de Grau, nunca antes estudiada y realmente desconocida, no obstante su trascendental importancia, constituyó un angustioso llamado al Poder Público para que se atendiera a los requerimientos de nuestra Armada sin pérdida de tiempo. Significó, también, esa Memoria, un verdadero anatema contra nuestros políticos de entonces que, enfrascados en luchas partidarias, no veían el tremendo peligro que acechaba a la Patria, causa del total abandono militar y naval en que vivía el Perú, por punible descuido de los hombres obligados a resguardar y vigilar la seguridad de la Nación. Mientras tanto, era de todos conocido que nuestro potencial enemigo, hacía tiempo que ya tenía en sus aguas dos blindados poderosos, de un valor militar muchas veces superior al de nuestros buques de guerra.

Es doloroso reconocerlo, pero nuestros parlamentarios no escucharon la voz de Grau, su patriótico llamado al buen sentido, permaneciendo sordos e impasibles ante tan urgente invocación, sin imaginarse lo que a corto tiempo ocurriría, por haberse dejado a nuestra Marina de Guerra en completo desamparo, al igual que a los demás elementos de orden militar. El Perú se encontraba entonces inerme y, a causa de tan imperdonable pecado, el país del Sur aprovechó el momento que juzgó propicio para declararnos la guerra, atacarnos con implacable saña, expoliar una parte rica y extensa de nuestro territorio, exigirnos un tributo de guerra desorbitado, ocupar el país durante más de tres años y negarse por medio siglo a cumplir el Tratado de Paz que impuso.

## CARTA DE MIGUEL GRAU A LA VIUDA DE ARTURO PRAT

La emocionante y noble carta que nuestro ínclito Almirante, don Miguel Grau, dirigiera a la viuda del Comandante de la Corbeta "Esmeralda", Capitán de Fragata don Arturo Prat, quien con arrojo y osadía ejemplares saltó sobre la cubierta del "Huáscar", al ser su buque espoloneado, es bien conocida.

Sin embargo, el texto autógrafo de esta histórica misiva, reveladora del elevado espíritu de nuestro glorioso marino, no ha sido publicado, razón por la cual juzga el Autor de interés reproducirla en zincograbado en el presente folleto. (1)

*Sra do*

*Carmita C. de Prat*

*Stemmon. de la*  
*Sra Viel*

*Valparaiso*

Sobre de la memorable carta dirigida por Miguel Grau a la viuda de Prat, por intermedio de la señora Viel.

---

(1) El señor don Arturo Prat Echaurre, nieto del valiente Comandante de la "Esmeralda", facilitó, gentilmente, una copia xerox de la mencionada carta de Grau a nuestro ilustrado Embajador en Santiago, el Dr. don José Carlos Mariátegui, quien muy amablemente la remitió al Autor.

Monitor "Huáscar"

Pisagua, Junio 2 de 1879

Dignísima Sra.

Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a Ud. y siento profundamente que ésta carta por las luchas que va a rememorar contribuya a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla.

En el Combate naval del 21 del próximo pasado, que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves

México Huasca  
Pisajua Junio 2. de 1879

Dignisimo Sr.

Un sagrado deber me antecede a discipularme a Ud. y siento profundamente que esta carta por las luchas que va sembradas en Michoacán a aumentarse el dolor que hoy justamente debe administrarla.

En el Combate naval del 21 del mes pasado, que tuvo lugar en las aguas de Texcoco, que, entre las naves

Peruanas y Chilenas,  
su digno y valeroso  
esposo el Capitán de  
Fragata Dn. Arturo Prat  
Comdte. de la "Esmeral-  
da", fue como Ud. no lo  
ignorará ya, víctima de  
su temerario arrojo, en  
defensa y gloria de  
la bandera de su  
Patria.

Deplorando sincera-  
mente tan infausto  
acontecimiento, y  
acompañándola en  
su duelo, cumplo  
con el penoso y tris-  
te deber de enviarle  
las para Ud. inesti-  
mables prendas que  
se encontraron en

Peruanos y Melinas.  
 su digno y valeroso  
 espado el Capitán de  
 Fragata Don Arturo Prat  
 Comandante de la Armada.  
 da, fue como si solo  
 ignorara ya víctima de  
 su temerario arrojamiento en  
 defensa y gloria de  
 la banderita de su  
 Patria.

Disparando sinceramente  
 mente tan infuente  
 descontentamiento, y  
 acompañandola en  
 su duelo, cumplo  
 con el deber y mis-  
 to debe de exhibirle  
 las pocas y mis-  
 erables prendas que  
 se encontraron en

==

su poder y que son las que figuran en la listita adjunta. Ellas le servirán indudablemente de algún pequeño consuelo en medio de su gran desgracia, y por eso me he anticipado a remitírselas.

Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro Sra. la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respetos.

De Ud. muy affmo. y SS.  
Miguel Grau

Sra. Da. Carmela C. de Prat  
Valparaíso (1).

---

(1) Esta carta fue remitida a la Vda. de Prat por intermedio de la hermana política de Miguel Grau, doña Manuela Cabero de Viel, esposa del Capitán de Fragata don Oscar Viel, Comandante de la corbeta chilena "Chacabuco".

su padre, y que son las  
que figuran en la lista  
adjunta. Ellas se des-  
van indudablemente de  
algun pequeño conducto  
en medio de su gran  
desgracia, y por eso me  
he anticipado a decirte  
estas.

Reiterándole mis sen-  
timientos de condecora-  
ción, suplico que se le ofor-  
tunidad para ofrecerle  
mis servicios, consideracio-  
nes y respetos.

De V. muy affmo. y ss.  
Miguel Grau

Sra. D<sup>a</sup> Carolina C. de Prat  
- Valparaiso -

## CARTA DE LA VIUDA DE ARTURO PRAT A MIGUEL GRAU

Texto de la hermosa carta de respuesta a Miguel Grau de la dama chilena, doña Manuela Carvajal de Prat

Valparaíso, Agosto 1º de 1879.

Señor Miguel Grau

Distinguido Señor:

Recibí su fina y estimada carta fechada a bordo del "Monitor Huáscar" en dos de junio del corriente año. En ella, con la hidalguía del caballero antiguo se digna Ud. acompañarme en mi dolor deplorando sinceramente la muerte de mi esposo y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraron sobre la persona de mi Arturo, prendas para mí de un valor inestimable por ser, o consagradas por su afecto, como los retratos de familia, o consagradas por su martirio como la espada que lleva su adorado nombre.

Al proferir la palabra martirio

Valparaíso Agosto 1.º de 1879

Señor Miguel Grau

Distinguido Señor:

Recibí su fina  
y estimada carta fechada a bordo del  
"Monitor Huascar" en dos de junio  
del corriente año. En ella, con la  
hidalgua del caballero antiguo se dignó  
Ud acompañarme en mi dolor deplorando  
sinceramente la muerte de mi esposo,  
y tiene la generosidad de enviarme las  
queridas prendas que se encontraron  
sobre la persona de mi Artista; prenda  
para mí de un valor inestimable  
por ser, o consagradas por su afecto,  
como los retratos de familia, o consa-  
grados por su martirio como la sepa-  
do que lleva su adorado nombre.

Al proferir la palabra martirio

no crea Ud. señor que sea mi intento inculpar al jefe del "Huáscar" la muerte de mi esposo. Por el contrario, tengo la conciencia de que, el distinguido jefe que, arrostrando el furor de innobles pasiones sobreexcitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aún palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada, y que tiene aún el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo poniendo en mis manos una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida; un jefe semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy cierta, interpuesto, a haberlo podido, entre el matador y su víctima, y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón.

A este propósito, no puedo menos de expresar a Ud. que es altamente consola-

no crea Ud señor que sea mi intento inculpar al jefe del "Huascar" la muerte de mi esposo. Por el contrario, tengo la conciencia de que, el distinguido jefe que, mostrando el fuor de inmortales pasiones sobrecitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aún palpitaban los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi, dueño a de poner muy alto el nombre a la conducta de mi esposo en esa jornada, o que tiene aún, el mas raro valor de desprenderse de un valioso trofeo poniendo en mis manos una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida; un jefe semejante, un corazón tan noble, se habria, estáo cierto, interpuesto, a haberlo podido, entre el matador a su víctima, a habria ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón.

A este propósito, no puedo menos de expresar a Ud que es altamente consola-

dor, en medio de los desastres que origina la guerra, presenciar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas inmortales que hacen revivir en esta América las escenas y los hombres de la epopeya antigua.

Profundamente reconocida por la caballeridad de su procedimiento hacia mi persona, me ofrezco muy respetuosamente a Ud. atenta y afma. S.S.

Carmela Carvajal de Prat.

dar, en medio de los desastres que origina la guerra, presenciar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos i hiebas inmortales que hacen revivir en este América las escenas i los hombres de la epopeya antigua.

Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona i por las nobles palabras con que digna honrar la memoria de mi esposo, me apresuro mere respetuosamente de Ud atenta i afesa S. S.

Carinela Carrajal de Gra

GERALDO AROSEMENA GARLAND

---

# COMBATE DE LANGAMOS.



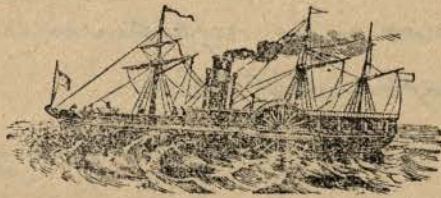
## CANTO Á LOS HÉROES DEL "HUÁSCAR."



(Relacion histórica del combate que tuvo lugar entre el monitor peruano "HUÁSCAR" y los blindados chilenos "LORD CÓCHRANE" y "BLANCO ENCALADA," en la mañana del 8 de octubre de 1879).

POR

LEOPOLDO J. AROSEMENA.



LIMA

IMPRENTA DEL UNIVERSO, DE PRINCE Y BUXÓ,

CALLE DE LA VERACRUZ, No. 71.

1879

## COMBATE DE ANGAMOS

### Canto a los Héroes del Huáscar

El hórrido bramar de hiena herida  
Que hace temblar la tierra  
Y conmoción eléctrica difunde  
Por el sombroso bosque enmarañado,  
Do asordecce y confunde  
A reptiles y aves y otras fieras,  
Y al cazador feroz, ladino, aterra,  
Tan solo es símil pálido, apocado,  
De la tormenta insólita que ruge  
Dentro del ser que anima mi existencia.

¡Oh!, Minerva, concédeme tu ciencia;  
¡Oh!, dioses del Averno  
Y Furias infernales,  
Acudid en tropel al llamamiento  
Que os hace de mi Musa el ardimiento,  
Exacerbad mis ímpetus leales,  
Acreced el calor de mis sentidos,  
La ira que mi sangre puso hirviente,  
Para contar al mundo  
En lenguaje elocuente,  
Y acento tremebundo,  
De Angamos el protervo triunfo inicuo  
Que el Chileno falaz llamó conspicuo...

Cual aislado viajero  
Que por desfiladero,  
Confiando en su valor, solo camina,  
Y cuando menos teme y se imagina

Ser atacado, es sorprendido y muerto,  
Por horda numerosa de bandidos,  
Sin que el luchar cual león baste a salvarlo;  
Así los férreos buques escondidos  
de Chile al "Huáscar" súbito asaltaron  
Y pudieron vencerlo y destrozarlo,  
Mas no ponerlo en fuga ni humillarlo...

¡Impone la siniestra madrugada  
Del memorable aciago ocho de Octubre!  
Sigiloso entra el "Huáscar" en la rada  
De Antofagasta. Densa bruma cubre  
La superficie tersa de las aguas,  
El viento duerme y el silencio impera;  
Profunda oscuridad aterradora  
La nave marinera  
Circunda, embarazando  
Su marcha exploradora.  
Vibra y retiembla en modo misterioso,  
Como si el medio en ultratumba fuera  
De espíritu espantoso  
Que hiela el corazón más animoso  
Y el horror predispone al más valiente.  
Amenaza inminente  
Riesgo desconocido  
De todos presentido,  
Mas por nadie explicado ni explicable.  
Siéntese, en fin, que incuba algo terrible.

Graue el héroe, al temor inaccesible,  
A su pesar es presa  
De ominosa tristeza:  
Parece presentir su fin cercano.  
Meditabundo, inquieto y retraído  
Apoya por momentos en su mano  
La enardecida frente  
Quedándose abstraído...  
Alzase de repente,  
Cual dominado por audaz idea,  
Y se dice en su mente

¡Adelante, avancemos!...  
Mas ¡cuánto se equivoca!  
Su plan tan atrevido  
No puede realizarse;  
La sombra de su "Huáscar" hay quien vea.

¡Gran Dios, es descubierto y perseguido!  
¡Un blindado y corbetas numerosas  
Parecen destacarse entre las brumas!  
No es ya posible entrar en la pelea  
Con tan múltiples fuerzas poderosas.

Veloz se lanza el "Huáscar" mar afuera;  
Y al despuntar la aurora  
Mira al terrible "Blanco", que en mala hora  
vino a encontrar; la "Covadonga" aleve,  
De náufragos la atroz fusiladora,  
Y el "Matías Cousiño", lerdo ingrato,  
Que al generoso Grau la vida debe...

Acorta el monstruo férreo la distancia  
Con su mayor andar, hacia occidente.  
Hábil maniobra; el "Huáscar" vira al norte.  
Empieza a renacer ya la esperanza:  
Se queda muy atrás el enemigo...  
Mas de nuevo con furia se abalanza  
En pos del que ya juzga ser su presa:  
Divisa una columna de humo espesa,  
Y en seguida otra y otra... el "Loa"... ¡el "Cochrane"!  
La "O'Higgins"... ¡Oh, celada abominable!

¡Oh, alevoso enemigo miserable,  
Indestructible red te fue precisa  
Para osar acercarte  
Al diestro y bravo, aunque tan débil, "Huáscar",  
Que fue tu pesadilla medio año;  
Que te hizo tanto daño  
Y perseguirte supo y acosarte,  
Como a la tigre hambrienta fiero alano,  
En todas tus guaridas del océano.

¡Somos perdidos! piensa Grau con calma,  
Y habla a sus compañeros  
Que miran impasibles y altaneros  
Ya encima a los blindados poderosos:  
"Marinos valerosos  
Que el nombre colocasteis por tan alto  
De nuestra Patria amada,  
En combates navales  
Crudos y tantas veces desiguales:  
De pérfida acechanza  
Las víctimas seremos,  
¿A qué ocultarlo? Mas que el mundo vea  
De cuánto fue capaz vuestra pujanza.  
Todos luchando hasta morir haremos  
Que nuestro magno sacrificio sea  
Para la Patria inmarcesible gloria,  
Más grande y duradera  
Que la más alta espléndida victoria"

Dice, y mirando luego  
A cada uno en su puesto, grita ¡fuego!  
Se alza su voz unánime entusiasta —  
¡Viva el Perú! — que al punto es contsetada  
Por los cañones con horrible estruendo.

El combate terrífico, estupendo,  
Así queda iniciado  
Por el audaz marino, acostumbrado  
A acometer primero al enemigo.

Vagaba por las selvas un gallardo  
y valeroso niño,  
Armado de una daga;  
Tenía andar resuelto, audaz mirada.  
De súbito descubre a dos gigantes  
Que vestidos de acero  
Y con largas espadas se dirigen  
A acometerle, de su porte altivo  
Heridos y envidiosos.  
(Era también guardián de muy valiosos

Tesoros, este niño impubescente).  
 Sobre los dos gigantes inconscientes  
 Se arroja el altanero  
 Diminuto guerrero.  
 Su daga esgrime a diestra y a siniestra  
 Y a los gigantes turba, que en su auxilio  
 Llaman a sus pasmados escuderos.  
 Mas ¿de qué sirve al niño su osadía?  
 ¡No alcanza todavía  
 De los gigantes los forrados pechos!  
 En cambio sus rabiosos contendores  
 Sobre seguro aciertan sus sablazos.  
 Tájanle al niño los dos fieros brazos;  
 Le rajan a mansalva la cabeza,  
 Y ufanos quedan de su gran destreza!...  
 Trasunto es este fiel del gran combate  
 En que el raro valor chileno abate  
 Del "Huáscar" la famosa altanería.

Repite el monitor con energía  
 Sus disparos; mas calla el enemigo;  
 Quiere estrechar su círculo de acero  
 Y asegurar su presa,  
 Que la parte moral de la proeza  
 No es nunca el noble anhelo del Chileno.

Acomete el "Lord Cochrane" ya de lleno,  
 Favorecido por un gran declive,  
 Con ametralladoras y fusiles  
 Y múltiples cañones de consuno;  
 Un balazo recibe  
 Ligero, por la proa y le devuelve  
 Innúmeros mortíferos al "Huáscar"  
 En todas direcciones.  
 Entra el "Blanco Encalada" en la contienda,  
 Y se convierte aquello en lluvia horrenda  
 De metralla y de balas y de fuego  
 ¡Y tanto contra solos dos cañones!

El moderno Chileno,  
Que es a la guerra ajeno,  
Miraba con espanto los estragos  
Que hacía sobre el "Huáscar" a mansalva,  
Solo ya de distancia a cortos metros.  
En tanto que impasibles los Peruanos,  
Rodeados de cadáveres de hermanos,  
Ya iban, ya venían  
Cual quien está sereno en una fiesta.

Cómoda era la lucha al enemigo,  
Pues que corría el mismo raro riesgo  
Que los gigantes con el fiero niño;  
Mas ya duraba mucho la porfía,  
y es voz que se ordenó la puntería  
A la torre del gran Contralmirante,  
Que, el cuerpo afuera, no cesó un instante  
De animar a los suyos con su ejemplo  
Y su fiero mirar amenazante.

El héroe, que no pierde la esperanza,  
Con furia aterradora se abalanza  
A atravesar con su espolón al "Cochrane",  
Que por su mismo trémulo gobierno  
El fatal golpe esquiva afortunado.

Cúmplase al fin la orden vergonzosa,  
Y una bomba destroza  
Con nefanda explosión horripilante  
Al egregio marino peruviano,  
Orgullo, prez y honra  
De todo el continente americano—...

¡Oh, Chile, Chile, así recompensaste  
La generosidad de tu enemigo,  
Que siempre cual amigo  
Miraba al indefenso;  
Así te manejaste.  
¡Oh baldón e ignominia!  
Con quien salvó tus náufragos de Iquique

Y perdonó la vida a los marinos  
De tu "Matias"; respetó tus puertos,  
Agobió con hidalgas atenciones  
Al prisionero, y hasta honró a tus muertos!...

Diego Ferré, tercero Comandante,  
Del mismo proyectil tiene la suerte  
De recibir la muerte!  
El esforzado Aguirre toma el mando;  
Mas en el mismo instante  
Una bomba que estalla, atravesando  
La torre con extraña ligereza,  
Le arranca la cabeza!...  
Y deja acribillado  
De heridas a Palacios denodado!

Ya está igualmente fuera de combate  
El bravo Carvajal, quedando ciego  
Con el hórrido riego  
De metálicos trozos diminutos  
Que las bocas de fuego  
Vomitan sin descanso ni sosiego.

En tan cruda reyerta  
Es un lago de sangre la cubierta  
Del monitor heroico y esparcidos  
Humanos miembros forman,  
Con montones de muertos y de heridos,  
El más horrendo cuadro imaginable...  
Mas el valor peruano es indomable:  
Siguen luchando y juran no rendirse  
Los dignos sucesores  
Del que supo eclipsar con esta hazaña  
A Scévola y a Cocles y aun Leonidas,  
Cuyos admiradores  
Fueron todos los hombres y los siglos.

Los Chilenos en tanto,  
Que tiemblan ya de espanto  
Cometen grave error imperdonable

Al tiempo de apuntar: ¡cosa inaudita!  
¡Una bomba del "Blanco" cruza al "Cochrane"!...  
¡Hábiles artilleros!  
¡Cuánta serenidad han demostrado!...  
¡Mengua y baldón eterno han conquistado!

Algunos apocados marineros  
Lánguidos miran la gloriosa enseña;  
Mas Gárezon, valiente, entre valientes,  
Que a la lluvia metálica desdeña,  
Como a las gotas de agua,  
Con revólver en mano se apodera  
De la driza que ostenta la bandera,  
Y aguarda honrosa muerte.  
Pero no, que la suerte,  
Que es siempre caprichosa,  
Salvación le reserva milagrosa;  
Y solo se retira cuando parte  
A hacer abrir las válvulas fatales.  
Que de valientes son recurso extremo  
Cuando morir prefieren a rendirse...

Llega una bala que la driza troza  
Y cae la gloriosa  
Bandera bicolor. Aquí el Chileno,  
Privado de satánica alegría,  
Creyendo rendición el incidente,  
Y desarmada la enemiga gente,  
Por un instante tórnase sereno  
Para lanzar en número asombroso  
Proyectiles mortíferos que ocultan  
Del astro diurno el brillo esplendoroso.  
Toma pábulo ahora la fiereza  
Del de Arauco, que goza en la matanza.

Y es aquí que se lucen los guerreros  
Adolescentes, que "aspirantes" llaman:  
Apodéranse fieros  
De rifles y revólveres y su arrojo  
Entusiasma a marinos y soldados,

Que cargan con más fuerza al enemigo.  
¡Oh! Tizón y Villar, Villavicencio,  
Sotomayor, Elías, Valle-Riestra,  
Cuán glorioso es el timbre  
Con que iniciar habéis sabido vuestra  
Carrera de marinos!

¡Dichosas vuestras madres,  
Que contemplándoos niños todavía  
Derramaron las lágrimas más dulces,  
De ternura, entusiasmo y alegría!  
¡Ah! ¡Felices vosotros,  
En quienes sorprendido el Perú entero  
Tiene los ojos fijos!  
¡Feliz Patria que os cuenta entre sus hijos!...

De nuevo se alza el pabellón peruano  
Y la lucha se vuelve formidable.  
La sangre inunda el "Huáscar" y los muertos  
Forman barrera humana insuperable.  
Declárase el incendio, el humo ofusca,  
Los heridos dan gritos horrorosos,  
Y al mar algunos saltan, temerosos  
De interior explosión que es inminente.

¡Ya llegaron los botes al abordaje!  
Y se trata la lucha cuerpo a cuerpo,  
Con singular fiereza de ambas partes...  
Refuézase el asalto del Chileno  
Cuando ya no ha quedado combatiente,  
Ni cañones, ni armas aún servibles,  
En el soberbio monitor peruano,  
Inca del Grande Océano,  
Ya del mar invadido,  
Completamente inútil, destrozado.

Tan solo así pudieran los prudentes  
Haberse del titán apoderado,  
Que introdujo el terror por tanto tiempo,  
Activo, vigilante y arrojado,  
En los funestos ámbitos de Chile...

¿Contemplaste este cuadro, oh culta Europa?  
Naciones del oriente  
Antiguas y modernas,  
¿Entre la humana gente,  
De todas las edades,  
Vísteis alguna vez luchar más fuerte  
En quien tuvo ante sí cierta, segura,  
La horrible perspectiva de la muerte,  
Sin el viso más leve de esperanza?  
Los grandes sacrificios, por ventura,  
Que andan de las Termópilas, Numancia  
Y Sagunto en las alas de la Fama,  
¿Han sido superiores?  
¡No! Ni tan sorprendentes ni grandiosos,  
Que allí los adversarios, animosos,  
Los pechos expusieron  
Y por miles y miles perecieron;  
No así los vencedores en Angamos  
En lid entraron, pues dijeron: "Vamos  
Sin peligro a luchar, que bien sabemos  
Que un muerto no tendremos"...

Si la Justicia Eterna ha proclamado  
Soberano al Derecho entre los hombres,  
Y siempre ha condenado  
Los inicuos abusos de la Fuerza,  
Por grande que haya sido y poderosa,  
¿A la que fue alevosa,  
Y sin remoto riesgo ha sido empleada,  
Podrá ensalzarla nunca ni elevarle  
Altares en su reino? Hablen los pueblos  
Que del Divino Pensamiento han sido  
En todo tiempo intérpretes fieles..  
Y tú, joven América, que fuiste  
Espectadora de feroz contienda  
Entre tus hijos libres predilectos,  
Pronuncia el fallo de tus juicios rectos:  
¡También tú condenaste al fratricida!...

Y mi Musa que anduvo recogiendo  
Noticias de la lid en los lugares,  
Para darlas al orbe sorprendido,  
Me cuenta que en aquellos tristes mares,  
Tritones y sirenas van diciendo,  
Y repiten los ecos moradores  
De los cerros que cubren la ribera:  
"Los que en Angamos fueron vencedores,  
Tan solo conquistaron  
Baldón y oprobio eterno en su victoria;  
Y solo los vencidos alcanzaron  
Honra y loor eterno con su gloria".

Leopoldo J. Arosemena (1)

Lima, Diciembre, 1879.

---

(1) Don Leopoldo Arosemena y Jiménez, abuelo del Autor, compuso, a raíz del combate de Angamos, fervoroso poema, "Canto a los Héroes del Huáscar", en el que describe en sentidos y patéticos versos, la épica batalla sostenida por nuestro legendario Monitor contra las dos divisiones de la Escuadra enemiga, encabezada por sus potentes blindados.

Escritas estas estrofas en Diciembre de 1879, a los dos meses del sublime sacrificio de Grau, fueron dadas a la publicidad por la Imprenta del Universo, de Prince y Buxó, calle de la Veracruz N<sup>o</sup> 71, de esta Capital.

El Autor ha juzgado de interés reproducir dicho Canto a la gloria de Grau y de sus valerosos compañeros, con la finalidad de exaltar su inmarcesible memoria, ya que, por los años transcurridos, esta producción poética es muy poco conocida.

**REFLEXIONES SOBRE LA MEMORIA DEL COMANDANTE  
GENERAL DE MARINA, CAPITAN DE NAVIO  
DON MIGUEL GRAU, PRESENTADA EN 1878**

Texto de la Disertación leída en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú en el acto de incorporación efectuada el 16 de Diciembre de 1976.

Los elevados fines que han motivado la creación de este Instituto y la categoría intelectual y ética de sus integrantes, garantizan, suficientemente, la sinceridad de mi expresión respecto a lo honroso y satisfactorio que es para mí, ser recibido en su seno y cuan agradecido estoy a quienes me han proporcionado esta grata oportunidad.

El tópicó de mi presentación ante Uds. es la Memoria elevada por el Capitán de Navío, don Miguel Grau, Comandante General de Marina, al Supremo Gobierno, el 2 de Enero de 1878. Este documento, aunque no cabe calificarlo de absolutamente inédito, era casi desconocido y juzgo que por primera vez se ha hecho referencia pública de él, en la última y sexta edición de mi libro sobre el héroe de Angamos. Tiene, para mí, diversos valores; uno sentimental, por tratarse de un trabajo efectuado por un personaje tan querido y admirado como es el Gran Almirante del Perú; otro histórico porque nos revela, con amplitud y detalle, cual era el estado de nuestra Marina en los prolegómenos de la infausta Guerra del Pacífico; otro de carácter técnico, por cuanto los conceptos sobre asuntos navales que el Héroe emite sobre este tema, al provenir de tal conocedor de la Ciencia de la Guerra, tienen vigencia y adaptabilidad para todos los tiempos; y, asimismo, uno paradigmático desde que constituye una enseñanza y una advertencia para precavernos contra la debilidad de nuestra fuerza naval en el futuro.

Comienza el Héroe su Memoria expresando la idea, hecha fija en su espíritu, respecto a la necesidad, que tiene el Perú, de cimentar su poder en el mar. Concepto que se hace más vigoroso en él, después

de que con sus propios ojos ha visto los poderosos blindados que posee Chile y, por conocer mejor que nadie, el estado real, muy inferior, de nuestros recursos militares en el mar, como puede verse por esta frase suya: "no me lleva, ciertamente, la idea de presentar, como desearía, un estudio detenido y completo de nuestra Marina; pero sí el cumplimiento del deber, con el franco propósito de que V. E. se imponga del estado actual, para que conozca la fuerza útil marítima de la Nación, pueda proveer a sus necesidades y darle la preponderancia que tanto a menester".

Después de tal introito admonitorio, que refleja su patriotismo e inquietud, principia por tratar lo referente a las Ordenanzas Navales. Hace ver que no contábamos, a este particular, en 1878, con disposiciones de esta clase, puesto que, según él mismo manifiesta, se recurría a las antiguas Ordenanzas Españolas. Aunque se hubiera creído que nuestra Armada, como todas las marinas del mundo, sobre todo las de reciente creación, tenía como modelo a la Marina Británica, tan brillante y que en verdad dominaba todos los mares, sin embargo no hay duda que la tradición marinera en nuestro país estaba, como en otros aspectos sucedía, muy vinculada a lo español. Sabemos, igualmente, que tampoco existía un Código de Justicia Militar, cuya promulgación recién se efectuó en Diciembre de 1898, pero esta anomalía no debe llamarnos la atención, puesto que cuerpos preceptivos tan importantes y esenciales, como los Códigos Civil y Penal, en sus partes sustantiva y adjetiva, solamente fueron promulgados al llegarse a la mitad del siglo pasado. No obstante se advierte, también, en la Memoria, que nuestra Armada preparaba un "Código Naval", del cual, lamentablemente, no he encontrado huella ni de los trabajos a él preliminares, proyecto que, como ocurrió con todo en el Perú, quedó paralizado por la aciaga guerra en la que nos vimos envueltos. Años después, en 1901, se creó una Comisión para que redactara un Código de Justicia Naval, la que cumplió con presentar la correspondiente Exposición de Motivos. Este proyecto no prosperó y nuestra Marina ha tenido como cuerpo de leyes privativo al Código de Justicia Militar.

Se refiere, seguidamente, a la Comandancia General del Departamento de Marina y hace ver lo indeterminado de sus facultades, como una consecuencia natural de la falta de Ordenanzas antes indicada. A la vez pone Grau de manifiesto su pensamiento respecto a la unificación del comando militar y técnico en la Escuadra, cuestión que ha sido, felizmente, superada en nuestros tiempos por la organización del Ministerio de Marina, de las Comandancias Generales de este ramo y

de la Escuadra, del Estado Mayor de Marina y de las jefaturas de sus diversos órganos.

Trata luego de la Mayoría de Ordenes y Comandancia de Arsenales, cargos en esa época unidos bajo una sola autoridad. Conocemos que la Mayoría de Ordenes, independizada de la compañía que tuvo en 1878, se acopló después a la Capitanía del Callao. Esta es una mera referencia de carácter histórico, puesto que la creación de los Estados Mayores de Marina y de la Escuadra convirtió en obsoleta la existencia de esa Mayoría.

Al referirse al personal de la Escuadra, Grau hace justicia a la idoneidad y al alto espíritu de los jefes, sus camaradas, como quedó patentizado en los inmediatos años venideros, con la conducta observada durante la Guerra del Pacífico por los jefes y oficiales de la Marina. Largo sería enumerar la pléyade ilustre de los heroicos nautas que en mar y en tierra, desde el primer día de la declaración de guerra, hasta Huamachuco, sacrificaron sus vidas por el Perú y defendieron su patrimonio con eficiencia, energía y heroicidad. Se refiere Grau en esta parte de su Memoria a la disparidad existente entre el número de jefes y de oficiales, haciendo resaltar la carencia de los segundos. Hay que hacer notar, también, con carácter historiográfico, que este mal afectó a nuestra Armada después de la Guerra y durante los años de su paulatina, laboriosa y paciente reorganización, hasta que nuestra Escuela Naval permitió equilibrar los rangos del personal y dotar a nuestra Marina del suficiente número de oficiales de jerarquía subalterna.

Después se ocupa la Memoria de los Guardiamarinas, asunto que para nosotros tiene, igualmente, sólo un interés histórico, puesto que desde hace más de 50 años, se ha suprimido esta clase en nuestra Armada. Debo aclarar, que los Guardiamarinas, que menciona el Gran Almirante, no eran como los que después existieron en la Armada, los egresados de la Escuela Naval, ocupantes del primer rango jerárquico. Es sabido que desde la primera promoción salida después de la Guerra, en el año 1893, los Guardiamarinas permanecían 3 años en la clase para ascender a Alferoces de Fragata; que no eran considerados verdaderamente como oficiales, en cuanto a las responsabilidades inherentes a este cargo; y que tenían en los buques una posición singular, con alojamientos especiales, separados del resto de la oficialidad. Esta situación anómala hacía que un postulante a oficial en nuestra Armada estuviera 5 años en la Escuela Naval y 3 como Guardiamarina, de modo que no alcanzaba el galón completo hasta 8 años des-

pués de su ingreso como Cadete. Es evidente que Grau, al decir Guardiamarinas, se refería a los jóvenes que se presentaban como practicantes en los buques para aprender la carrera naval y cuya labor era importante, teniendo en cuenta la carencia de sub-oficiales técnicos.

Conforme lo dice en su Memoria, preocupaba, intensa y justamente, a los jefes de Marina de entonces lo relacionado con el personal de máquinas, elemento que, como expresa también, ingresó al servicio de las Escuadras desde la implantación del vapor en los buques de guerra. Surgidos estos mecanismos en los países europeos, principalmente Inglaterra, era natural que en nuestras naciones no existieran todavía técnicos en la materia, por lo que hubo que recurrir a extranjeros durante mucho tiempo. Vemos así que los ingenieros, maquinistas del "Huáscar", fueron de nacionalidad inglesa, pero como Grau lo preveía en su Memoria, éstos realizaron cumplidamente sus tareas y, aunque hubiera sido indudablemente mejor que técnicos peruanos sirvieran esos puestos no puede decirse, en honor a la verdad y a los hombres ajenos a nuestra Patria que entonces se desempeñaron en la Armada, que el hecho de no ser hijos del país, en algo haya perjudicado el desarrollo de las operaciones navales. En la reorganización posterior a la Guerra, adelantados ya los conocimientos mecánicos, la existencia de mayor número de buques a vapor, el establecimiento de factorías para trabajos de esta índole, los ferrocarriles y la creación de la Escuela de Artes y Oficiales, hicieron posible que muchos peruanos se instruyeran en esta tecnología. Así pudo formarse un personal de ingenieros mecánicos en nuestra Escuadra, que tuvo un estatuto especial dentro de la organización interna de los buques.

En 1912 se creó en la Escuela Naval del Perú una Sección de Ingenieros Mecánicos pero, antes de una década, la institución del llamado "Cuerpo Unico" significó la supresión automática de la referida Sección y solucionó el problema que tanto preocupaba a Grau y a nuestros marinos durante mucho tiempo.

Me he impuesto el deber de analizar la Memoria de Grau, sin omitir ninguno de sus párrafos y por ello me refiero al Inspector de Máquinas, que el Almirante menciona. Es obvio que este cargo es absolutamente innecesario hoy, en que no existe diferenciación entre las tareas de los oficiales de marina. Debo decir, siempre historiográficamente, que el Inspector de Máquinas existió por breve tiempo en nuestra Armada, después de la llegada de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", en 1907 y que fue desempeñado, según los in-

formes que he recogido, por ingenieros mecánicos de nacionalidad inglesa.

Se ocupa, igualmente, el Almirante, de los facultativos que prestaban sus servicios médicos en la Armada. Se colige que Grau comprende que este punto no tiene solución inmediata por la carencia de profesionales que entonces había en el país, dificultad que continuó durante muchos años después, pero que, como bien sabemos, ya no existe respecto a la institución naval con la creación del bien organizado Cuerpo de Sanidad que poseemos.

También se refiere a los Contadores y aquí me perdonarán Uds. que evoquemos a don Ricardo Palma, nuestro insigne tradicionista, que ocupó por varios años ese puesto en nuestros buques. Dichos servidores de la *Escuadra*, que existieron abordo hasta hace más de medio siglo, no fueron necesarios al tomar la oficialidad de marina a su cargo las cuestiones económicas y contables de la misma.

Luego revela Grau, respecto a los oficiales de mar y marinería, un hecho que, evidentemente, debió constituir un gran obstáculo para el buen servicio de la Armada en ese tiempo, cual es que, según su expresión, al rededor de los dos tercios de dicho personal estuvo constituido por extranjeros. Indudablemente que, desde la iniciación de la guerra del 79, tal anomalía no subsistió pues los voluntarios nacionales afluyeron en gran cantidad impulsados por su patriotismo, abnegación y entusiasmo. Ciertamente es que Grau se quejó también, en un principio de su incompetencia, pero bajo la rígida disciplina que él supo mantener y su laboriosidad para los constantes ejercicios, llegó a convertir a esta masa indocta en competentes hombres de mar y, sobre todo, formó buenos artilleros y apuntadores, como lo demostró el "*Huáscar*" en Antofagasta, acribillando al "*Abtao*" y a la "*Magallanes*", aun detrás de la cortina de buques neutrales en la que se habían guarecido.

Su idea de una Escuela de Grumetes se concretó, después de algún tiempo, abordo del "*Constitución*". Buenos oficiales de mar se formaron en los primeros años de reorganización de la Armada, lo que nos permitió contar con eficientes contramaestres, condestables y mecánicos. Hoy día las Escuelas Técnicas han resuelto este problema y, con respecto a la marinería, el Servicio Militar Obligatorio, desde su implantación, dotó a nuestras naves de tripulantes jóvenes y patriotas, buen número de ellos entendidos en cuestiones marinerías por provenir de nuestras costas.

En seguida se ocupa Grau del estado de los buques y cumple, así, el ofrecimiento que hizo al Ministro del Ramo, en su oficio de 1º

Llallao Junio 1.º de 1811

Señor Sr. Ministro de Estado  
en el Despacho de Marina

S. G. M.

N.º 581.

Tengo el honor de poner en el superior conocimiento de V. S. que en la fecha me fué hecho cargo de las Comandancias Reales de Marina cumpliendo lo dispuesto por S. E. el Presidente que V. S. se sirva comunicarme en su respetable oficio fecha 30 del pasado N.º 246.

Permitiendome manifestar á V. S. que en primera oportunidad remitiré á ese despacho un estado general especificando las condiciones en que se encuentran en la actualidad los buques de las Comandancias sueltas en esta Bahía

Dios que á V. S.  
S. G. M.  
Miguel León

de Junio de 1877, al asumir, en esa fecha, la Comandancia General de Marina. El cuadro que nos presenta revela la inopia de nuestra flota respecto a material y, más que nada, en comparación con el rival en potencia.

Describe, con relación a cada uno de los buques la fecha de su construcción, el astillero, sus dimensiones, su artillería, su maquinaria, su aparejo, y las condiciones en que se encuentran. De la "Independencia" dice que debe considerarse entre los buques de guerra de tercero o cuarto orden y que, por el momento, no puede prestar servicios por el estado de sus calderas, pero que cambiadas estas quedaría expedito; del "Huáscar" expresa que con cubierta y calderas nuevas, como tiene, y hechos algunos trabajos accesorios, se hallaba en buenas condiciones; respecto a los monitores, que el "Atahualpa", por su andar, blindaje y poder ofensivo podía servir como fortaleza algún tiempo más y, en relación con el "Manco Cápac", se muestra relativamente optimista, considerando que, con las reparaciones que se le había efectuado, podía ser todavía un elemento de guerra, no obstante su muy reducido andar. Continúa ocupándose de la corbeta "Unión" que, a pesar de tener una rajadura, en el eje principal de la máquina, prestaba bien sus servicios, aunque juzgaba que debían hacerse varias composturas. Cabe aquí indicar que se atendió al pedido de Grau, como lo demuestra el hecho de que fue la "Unión" el buque que estuvo en mejores condiciones en el momento en que el gratuito enemigo nos declaró la guerra. Sobre la cañonera "Pilcomayo" dice que, salvo algunos trabajos que en ella había que realizar, podía prestar, como lo venía haciendo, provechosos servicios. Se refiere, asimismo, a los transportes. Aclara sobre la "Limeña" que solamente sería útil si se le dotaba de nuevas calderas; sobre el "Chalaco", recomienda cambio de los mismos artefactos y de hornillas, pulir los cilindros y arreglar partes de la máquina, e igualmente, hacerle algunas alteraciones para la mejor acomodación de los tripulantes, tropas y carga; del "Talismán" que, hechas reparaciones importantes en la máquina y calderas, cambiado el planchaje de los fondos y verificado otros arreglos en su parte interior, podía todavía emplearse sin mayores inconvenientes y, del "Mayro", que, no obstante los arreglos que se le habían efectuado apenas tenía un andar de cinco a seis millas, pero que su obra viva era fuerte, por lo que estaba listo para cumplir comisiones de poca importancia. En cuanto a la fragata "Apurímac", de madera, de heroica actuación en el combate de los canales de Chiloé, informa que sus máquinas, ya gastadas, fueron extraídas, que en ella

funcionaba la Escuela de Grumetes desde 1873 y que podía continuar sirviendo para ese menester; y del pequeño vapor "Tumbes", desarmado completamente, anota que solo era usado por los alumnos de la Escuela de Grumetes para ejercicios en maniobras veleras. Menciona luego, al pontón "Loa", de madera, bastante maltratado en su casco, cuyas máquinas y calderas podían ser reparadas, pero como ello sería muy costoso, opina por la inconveniencia de ponerlo en actividad y que el "Pachitea", con el cual termina su análisis del material a flote de nuestra Armada, que se hallaba apontonado, podía utilizarse como depósito para la Escuadra.

Exponiendo, en párrafo aparte, su criterio sobre la situación general de nuestra Marina de Guerra, consigna estas palabras: "justo y conveniente es que opine por la supresión de los buques que por su poca marcha, por su estado de deterioro o inutilidad, solo aumentan los gastos de la Escuadra, sin provecho y con detrimento de la conservación de los demás buques".

A continuación se pronuncia sobre las Capitanías de Puerto y manifiesta la urgencia de atender sus múltiples necesidades y la conveniencia de uniformar las condiciones del servicio, en cuanto al personal subalterno se refiere. Igualmente se ocupa de los locales de estas dependencias, de la utilidad de su buena ubicación, principalmente la del Callao, asuntos todos estos que en ese entonces preocupaban intensamente a nuestros jefes de marina, por su interés en la buena utilización de los puertos, pero que se encuentran ya superados, más que nada desde la creación de la Dirección de Capitanías, que centralizó el comando de estos servicios. Respecto al Reglamento pertinente aclara que, dada su antigüedad (1848), estaba muy lejos de satisfacer las necesidades del momento y que el nuevo proyecto, ya presentado a la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales, debía ponerse inmediatamente en vigencia. Cita, en seguida, lo relativo a las tarifas de los trabajadores portuarios, las cuales fueron fijadas para unos puertos y para otros no, exponiendo la necesidad de suplir esas omisiones.

Se refiere después, el egregio informante, a la Escuela Naval, felicitándose de que se halle en pleno funcionamiento, desde el año 1870, durante el Gobierno del Coronel José Balta, y de que hubiesen egresado de la misma oficiales que, en su formación profesional, podían considerarse idóneos.

Con el título de "Escuela de Aprendices de Marineros" Grau dedica un acápite para destacar la utilidad de este centro de enseñanza naval y, consecuentemente, con lo que antes he expresado, respecto

a la heterogeneidad de las tripulaciones, resalta su preocupación porque se conceda la mayor importancia a la formación de ese personal bien preparado y oriundo del país, hasta completar las tripulaciones necesarias. Con gran visión y adelantándose por muchos años a su época, relieves, también, la conveniencia de la creación de lo que hoy denominamos Escuelas Técnicas. Fluye, además, de cuanto manifiesta en este párrafo de su Memoria, cuan indispensable fue la implantación del Servicio Militar Obligatorio.

En otra parte de su informe dedicado a la Factoría Naval, Arsenal de Marina y Dique para la Escuadra, Grau expone su criterio sobre la conveniencia de que la primera de estas dependencias se halle subordinada a la Comandancia de Marina; respecto al segundo de los referidos establecimientos, se lamenta de que no se le hubiere concedido el cuidado que requería y, en general, con relación a ambos, manifiesta que no estaban de acuerdo con la importancia de nuestra Escuadra; y, en lo que se relaciona con el Dique, resalta, en forma petitoria, la necesidad de que el Estado posea uno de estos elementos, con el objeto de evitar los ingentes gastos que irrogaba el pago a la empresa particular por la carena de los buques y, consiguientemente, que podrían estos recibir dicha atención con mayor regularidad y frecuencia.

Con el carácter de aparte histórico, diré que, después del conflicto bélico, nuestra incipiente flota careció de todos estos elementos, pues se dependió de factorías y de un dique de propiedad particular. Debemos felicitarnos de que un arsenal y astillero de primer orden, llene hoy esas necesidades. Causa emoción pensar en el interés de Grau por la existencia de estos elementos de carena y de lo ventajoso que hubiera sido el haber contado con un dique flotante en Arica, a fin de que el "Huáscar", al regreso de las innúmeras incursiones que realizó, castigando al enemigo en su propio litoral, hubiera podido librar su obra viva de los crustáceos que retardaron fatalmente su andar en la mañana de Angamos.

Se ocupa a continuación de faros y balizas, indicando la conveniencia de su colocación. Este anhelo, como todos los de Grau, impregnado de un hondo sentido racional, pragmático y patriótico, recién comenzó a plasmarse a fin de la primera década de nuestro siglo, cuando se inició la colocación de los que hoy son hitos importantes en las derrotas de los barcos.

Nuestro gran marino trata luego de los muelles, insiste sobre su importancia y se inclina por la conveniencia del llamado "Sistema

Mitchell", de armazones de hierro que aun perduran, pero, comprendiendo, evidentemente, nuestras posibilidades fiscales, no habla de dársenas, por juzgar que estaban fuera de nuestro alcance. Actualmente la sigla ENAPU basta para poner en evidencia cuanto se ha avanzado, en hora feliz para la Patria a este respecto.

Asunto que tiene solamente interés histórico particular es el relativo a la Caja de Ahorros del Callao, del que se ocupa Grau por las imposiciones que en esa institución se hacían de parte de los emolumentos de la marinería y formula algunas recomendaciones de carácter administrativo, que eran aplicables cuando el país, aún sin el Servicio Militar Obligatorio, tenía que acoger en su Escuadra tripulaciones que, de no ser voluntarias, eran mercenarias y colecticias.

Hace luego referencia, con detenimiento, al régimen de ascensos y, entre otros conceptos, dice que: "debe establecerse, para obtener un ascenso en la Marina, la necesidad de tener en cada clase cierto tiempo embarcado abordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra". Se ve, indudablemente, que Grau, de haber tenido mayor autoridad hubiera dictado leyes de ascensos y de Situación Militar, como competente administrador que era, además de eximio marino, concretando, así, los análogos e importantes proyectos que, al particular, había presentado oportunamente en su Cámara, como Diputado por Paita.

Grau, resumiendo y analizando su Exposición, reitera que la Escuadra, en su mayor parte, se encuentra en estado de reparación, que ésta era indispensable para que los buques pudieran prestar servicio y que esperaba se suministraran los recursos necesarios al efecto, abrigando la esperanza de que, en el caso de ser proveídos dichos recursos, todas las unidades hábiles para llenar un fin bélico, quedarían expeditas el año siguiente, es decir, en 1879, que tan premonitoriamente, nuestro Almirante menciona.

Antes de ocuparme de la parte, en mi concepto, más importante de la Memoria, cuyo interés eurístico es, indudablemente, relevante y más para los que se interesan por la personalidad del hombre que en momento crucial para nuestra nacionalidad, fue un verdadero adalid, juzgo que es tiempo de decir que este documento, bien meditado, es, a su vez, amplio, minucioso y perfectamente estructurado. Al respecto puede calificarse de exhaustivo en cuanto se refiere al estado de nuestra Marina y a sus requerimientos.

Consta, después del introito de presentación, de 24 capítulos, el resumen de los cuales estoy efecutando, en orden sucesivo, conforme los redactó su esclarecido autor.

Continuando este análisis, paso a citar, de manera textual, las siguientes frases de Grau: "de algún tiempo atrás la Marina no ha hecho adelanto material alguno; lejos de esto su importancia ha desmerecido mucho, pues siendo nuestros principales buques construidos en una época en que el blindaje y gruesa artillería hacían sus primeros ensayos, ya han quedado muy atrás de las poderosas naves de guerra que se construyen en el día". Agrega luego que hace llamar la preferente atención del Gobierno acerca de "cuanto afianza una buena Escuadra los intereses, la tranquilidad y soberanía de la Nación" y que, a pesar de que conoce la aflictiva situación del Erario, cree de su deber resaltar la urgencia de que se proceda a reforzar la Escuadra con los buques necesarios.

Las palabras transcritas de la Memoria de nuestro ínclito Almirante nos llevan a meditaciones profundas. Queda esclarecida y comprobada su honda preocupación por el porvenir de la Patria ante los gravísimos peligros que, a su juicio, la acechan. Demuestra, también, con su actitud, su justificado afán de que el Perú se armara, sin demora, en el mar. Y no puede caber duda de que abogó en tal sentido en el seno de la Comisión Consultiva de Marina, de la que formó parte desde su creación, en Agosto de 1872.

Aunque no pertenece estrictamente al contenido de la Memoria que me ocupa, sí se relaciona con ella y, sobre todo, con la patriótica intención que alientan las frases de Grau en dicho documento, lo referente a la compra de blindados por parte del Perú y Chile. Mientras el segundo, con decisión y sin dilaciones, acuerda adquirir dos buques de tal clase, contrata su construcción en Europa en Mayo de 1872 y los tiene en sus aguas, uno a fines de 1874 y el otro a mediados de 1875, el Perú procede de diferente manera. Nuestro Gobierno se entera, con toda oportunidad, de la intención chilena, por carta de nuestro Cónsul General en Valparaíso, Coronel don Adolfo Salmón, dirigida al Presidente Coronel Balta, fechada el 20 de Diciembre de 1871, en la que le dice textualmente: "a todas luces parece que este Gobierno se prepara a todo trance para luchar con nosotros" y, conforme "Ud. me encargó", cumplo con advertirle que "esté muy precavido", pues los chilenos han decidido "construir o comprar buques de gran fuerza y poder".

Ante esta alarmante noticia, el Presidente Balta envía inmediatamente a Inglaterra al Capitán de Navío don Manuel Ferreyros para que contrate la ejecución de dos acorazados, de características superiores a los mandados construir por Chile. Sabemos que la Casa Francesa, nuestra representante en Europa, no facilitó el dinero requerido, que Balta fue asesinado el 26 de Julio de 1872, que en Agosto del mismo año el Senador y Comandante de la Armada, Lizardo Montero, interpeló en su Cámara al Ministro de Guerra y Marina, sobre el asunto de la compra de estas naves, que la cuestión se vio, pocos días después, en sesión de Gabinete, en la que el Ministro don Francisco Rosas expuso la certidumbre de que Chile se armaba con el único objeto de atacar al Perú y que era indispensable, en consecuencia, aumentar nuestro armamento naval; que en el Presupuesto del bienio 1873-1874 se consignó una partida de cuatro millones de soles con tal fin, la que por falta de fondos no se aplicó y que, debido a ello, el Perú quedó desarmado.

De lo que acabo de leer resalta lo que constituye la esencia y el meollo de nuestro fracaso del 79, es decir, la crisis fiscal que ensegueció a los gobernantes que sucedieron a Balta y a los políticos de esa época, hasta hacerles olvidar la amenaza que se cernía sobre la Patria por el armamentismo acelerado de Chile, inducido por un motivo real y poderoso, como era la ingente riqueza que representaban los nitratos.

Es también muy importante y de interés biográfico, la parte de la Memoria de Grau en la que emite su concepto sobre los Monitores. Conocemos bien que Grau y el "Huáscar" constituyeron un binomio inseparable. El Comandante del heroico Monitor analiza con optimismo las condiciones de este buque y sugiere, dada la imperiosa necesidad de adquisiciones navales, que se compren unidades de este tipo, pero de mayor blindaje, poder de fuego y andar, teniendo en cuenta, indudablemente, a sus potenciales contrincantes, los blindados chilenos.

Me he permitido pensar de que Grau se decide, en 1878, al igual que otros personajes que han tenido responsabilidad sobre la dotación de naves de guerra para nuestro país, por recomendar la adquisición de buques inferiores en tonelaje a los acorazados de Chile, por consideraciones económicas, dada la pobreza, en ese entonces, del Tesoro Público y de que el monitor, para él, muy inteligentemente, representaba en estas condiciones, a los cruceros acorazados y a los submarinos del futuro.

Termina su importante Memoria el Comandante General de Marina, refiriéndose, nuevamente, a la carencia de oficiales de jerarquía subalterna, a fin de recomendar se obvие este grave inconveniente; hace resaltar la idoneidad y espíritu de sacrificio de sus compañeros de armas y de profesión, la gran utilidad de que los jefes se alternen en el desempeño de las diferentes funciones del servicio, para que su aptitud sea mayor, abarcando todos los aspectos de la carrera naval y, asimismo, expresa su oposición a que los buques permanezcan en fondeadero, en el puerto principal del Callao y aboga porque se movilicen y se sitúen en diferentes lugares de la costa, tanto para su buena instrucción marinera y militar como para que sus oficiales puedan realizar trabajos que señala son tan indispensables, en materia portuaria, oceanográfica y meteorológica.

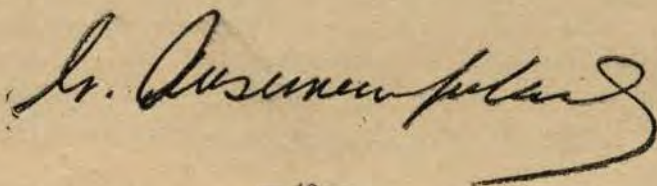
Refiriéndose a cuestiones económicas, juzga conveniente la adquisición de materiales directamente por el Estado, por no estar satisfecho con el suministro particular. Igualmente señala los gastos totales de la Marina en el año anterior, los que ascendieron a un millón doscientos setenta y un mil veintinueve soles, cincuentitrés centavos.

Esta Memoria, realmente importantísima, elevada al Ministro del Ramo, el 2 de Enero de 1878, fue remitida por éste al Legislativo en el mes de Julio y entró al hemicycle de los Diputados el 14 de Diciembre, en que comenzó la discusión del Pliego de Marina, que terminó el 28 de ese mes. Algunas partidas se rebajaron, por estimarse que esos gastos no eran del todo indispensables y, con el propósito, además, de hacer economías.

Desgraciadamente no se tomaron en cuenta los argumentos monitorios de Grau, se olvidó el precepto sencillo y acertado del dos por uno de Castilla y no se realizó la compra de los acorazados ordenada por Balta. Resultado: el 14 de Febrero de 1879 las tropas chilenas ocupaban el litoral boliviano de Atacama.

Que el espíritu de nuestro incomparable Almirante, cuya efigie en este Salón da la mayor prestancia al Instituto, dirija acertadamente los pasos de nuestros hombres públicos, a fin de que se garantice, a plenitud, la seguridad e integridad de la Patria.

Gracias, señores, por su amable atención.





El Cap. de Navío, hoy Contralmirante A.P. don José Carcelén Basurto, el ex-Presidente Constitucional de la República Dr. don José Luis Bustamante y Rivero, el Presidente del Instituto Contralmirante A.P. don Federico Salmón de la Jara y el recipiendario.

## DISCURSO DE RECEPCION EN NOMBRE DEL INSTITUTO

Palabras del entonces Capitán de Navío A. P., hoy Contralmirante A. P., don José Carcelén Basurto, en el acto de incorporación del recipiendario al Instituto.

Señores:

Con singular satisfacción, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, recibe esta noche al ilustre abogado, doctor Geraldo Arosemena Garland, incorporándolo como nuevo Miembro de Número de nuestra Institución, por sus brillantes méritos personales y profesionales, así como por sus altas calidades como estadista, historiador, escritor y estudioso de temas relacionados con el mar, que estimulan la Conciencia Marítima del Perú.

Particular mención debemos hacer al cariño y admiración, con que el Dr. Arosemena ha contribuido al culto a la Memoria de nuestro "Héroe Máximo", mediante su difundida obra "El Almirante Miguel Grau", cuya primera edición, publicada en Abril de 1946, mereció el justo reconocimiento nacional, que ha motivado que, a través de sucesivas solicitudes y auspicios de entidades tanto públicas como privadas, y patrocinada por el Ministerio de Marina, se haya llegado en 1975 a su sexta edición.

El doctor Arosemena se recibió de abogado en la Universidad Mayor de San Marcos en 1926, iniciando así, una activa vida profesional, en la que, además de su labor como asesor jurídico de importantes entidades del país, ha intervenido en meritorios trabajos, tales como, proyecto de la ley de Notariado; proyecto de reforma de los Registros Públicos; formulación del primer Estatuto del Seguro Social del Empleado; y, en la Comisión Reformadora del Código de Comercio.

En la actividad pública desempeñó en los años de 1961 y 1962 el cargo de Ministro de Estado en el Despacho de Justicia y Culto, e interinamente, en el de Educación Pública, en 1962.

Su gran inquietud por todo lo relacionado con la Historia de nuestra Patria, lo ha llevado a participar en diversas instituciones afines, siendo así, Miembro de Número del "Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú; miembro de la Asociación Nacional Pro-Marina; del Instituto "Libertador Ramón Castilla" y de otras entidades patrióticas.

Como fruto de su activa e intensa labor de investigación histórica, ha publicado varios libros, además del que ya hicimos referencia, entre los que podemos citar: "El Coronel José Balta", obra biográfica que contó con prólogo del doctor Jorge Basadre; "Arma-mentismo antes de 1879", en el cual presenta documentos inéditos sobre las gestiones del Presidente Balta en 1872 para adquirir blindados; "Discursos Patrióticos" y "Conmemoraciones Históricas", en los que compila diversos discursos pronunciados en instituciones histórico-patrióticas; "El General Francisco de Vidal", con la biografía de este prócer y ex-Presidente del Perú; y, "El Monumento a la Gloria de Ayacucho", sobre la Gesta Libertadora, donde igualmente presenta documentos inéditos.

Toda esta actividad desplegada no podía dejar de ser reconocida, razón por la cual ha sido distinguido con varias condecoraciones, entre ellas, la Cruz Peruana al Mérito Naval en el Grado de Gran Cruz.

Esta breve relación de la obra intelectual y de investigación de nuestro nuevo consocio, así como su manifiesto afecto al "Héroe de Angamos", nos permiten ver claramente las razones que lo impulsaron a efectuar el trabajo que ha presentado esta noche para su incorporación, y que titula "REFLEXIONES SOBRE LA MEMORIA DEL COMANDANTE GENERAL DE MARINA, CAPITAN DE NAVIO DON MIGUEL GRAU, PRESENTADA EN 1878".

Nos confiesa el autor que el documento estudiado tiene para él, valores sentimental, histórico, técnico y paradigmático; exponiendo a continuación, en minucioso ordenamiento, sus comentarios sobre todos y cada una de los capítulos de la Memoria.

El análisis efectuado, no se limita únicamente a presentarnos la situación de ese entonces, que fuera manifestada detalladamente por el Almirante Grau, sino que además, se proyecta a la actualidad,

permitiéndonos apreciar los cambios ocurridos en la Institución y algunas de las deficiencias que han sido ya felizmente superadas.

Es así, como hemos visto ante nosotros los diferentes problemas que afrontaba la Marina en 1878 y la preocupación de su Comandante General, que consciente de su gran responsabilidad, trataba de buscar la solución que se requería para el cumplimiento de su misión.

Se han descrito los aspectos de organización; del Comando; del Personal, no sólo en lo que se refiere a la Plana Mayor, sino igualmente en lo concerniente al personal subalterno, y de modo particular, los requerimientos de personal especializado, así como también lo relacionado a su instrucción, entrenamiento y bienestar; finalmente, del Material, en lo que respecta al estado de las unidades navales y su capacidad para el combate, haciendo énfasis, además, de los urgentes requerimientos para su mantenimiento y reparación.

Particular atención merece el análisis efectuado respecto a las adquisiciones navales recomendadas por el Almirante Grau, cuya imperiosa necesidad se puso de manifiesto en la Campaña del Pacífico, en la que de haberse contado con mayor número de unidades del tipo Monitor, en reemplazo de aquellas que eran obsoletas, las páginas de la Historia se habrían escrito de modo diferente.

Asimismo, comprendiendo a cabalidad el rol de la Marina en el poder marítimo de la nación, hemos visto también, la preocupación del Almirante por los intereses marítimos, reflejada en su inquietud sobre las actividades marítimas, facilidades portuarias, trabajo marítimo, y ayuda a la navegación.

El documento estudiado por el ingresante, es pues de una gran trascendencia; nos presenta una vez más, la ejemplar figura del Almirante Grau, como abnegado marino, eficiente profesional y distinguido Jefe, y asimismo, nos muestra la tremenda realidad que tuvo que afrontar, en momentos tan difíciles para la nación.

Es un mensaje a la posteridad que debe ser mantenido en todo momento en nuestras mentes y en nuestros corazones para que en forma indesmayable, tratemos de evitar una situación semejante, porque el rol que cumple la Marina en el bienestar y seguridad de la nación, es de gran preponderancia, ya que, como expresó el "Héroe", en la Memoria analizada "está llamada a contribuir al sostenimiento del orden interior de la Nación y a tomar la iniciativa en defensa de su soberanía".

Doctor Arosemena: Al dar a Ud. la más sincera y cordial bienvenida, deseo expresarle nuestra felicitación por el tema presentado y manifestarle que la pujante y activa labor del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, del que ya es Ud. miembro, contribuirá a mantener permanentemente vivo el mensaje que en su Memoria, nos legó el Gran Almirante MIGUEL GRAU.

Muchas gracias.

Lima, 16 de Diciembre de 1976.

Capitán de Navío A.P.  
**José Carcelén Basurto**



*Miguel Grau*

Muchos peruanos supieron morir heroicamente: Grau no sólo murió como ellos, sino que vivió con brillo. Fue un meteoro luminoso que pasó por el espacio inmenso de las edades, alumbrando a su Patria el camino de la gloria y del honor.

“Episodios Nacionales de la Guerra del Pacífico”,  
de Rivas, Mantilla y González.— Lima, 1902.

## MEMORIA

Texto de la Memoria presentada al Supremo Gobierno por el C. de N. Comandante General de Marina, Miguel Grau en el año de 1878.

Excmo. señor:

Cábeme el honor de presentar por primera vez a la alta consideración del Supremo Gobierno, una Memoria de la Comandancia General del Departamento Marítimo de la República. Al emprender este trabajo, rodeado de dificultades por la estructura que insensiblemente ha ido tomando el servicio de la Armada en general, apartándose notablemente del que prescriben las Ordenanzas Navales, no me lleva, ciertamente, la idea de presentar a V.E., como desearía, un estudio detenido y completo de nuestra Marina; pero sí el cumplimiento del deber con el franco propósito de que V.E. se imponga del estado actual de nuestra Escuadra, para que conozca la fuerza útil marítima de la Nación, pueda proveer a sus necesidades y darle la preponderancia que tanto a menester.

Nada nuevo o ignorado voy a manifestar en la presente Memoria; lo que expongo está en la conciencia de los jefes y oficiales que conocen a fondo nuestro Cuerpo y todos, con el sentimiento de cariño que necesariamente profesan a la carrera que han abrazado con abnegación, manifiestan constantemente el deseo de que V.E. dé vida y organización a esta parte de la fuerza pública, llamada a contribuir al sostenimiento del orden interior de la Nación y a tomar la iniciativa en defensa de su soberanía.

Felizmente existe un germen de ilustración e interés en el personal de nuestra Marina, pronto a producir resultados satisfactorios; pero como todo en el orden natural necesita la fuerza impulsiva, esa acción está en manos del Supremo Gobierno, y siempre que se deje sentir, será secundada con interés y entusiasmo en provecho propio y del buen nombre de la Nación.

I

**ORDENANZAS NAVALES**

Tiempo ha que el servicio militar y administrativo de la Armada viene perdiendo su importante organización, lo que indudablemente tiene por principal origen la falta de Ordenanzas Navales apropiadas que rijan con vigor todos los procedimientos de su personal. Verdad es que no están expresamente derogadas las antiguas ordenanzas españolas y que a ellas apelamos frecuentemente; pero en su mayor parte son impracticables y muy principalmente en lo penal, que están en completa contraposición con nuestras instituciones y leyes patrias. Largo sería enumerar y probar cuánto pierde la disciplina y buen servicio y hasta qué punto puede ser funesta la falta de códigos que impongan a cada uno sus deberes y la pena que merece el faltamiento a ellos; e inútil creo insistir sobre el particular, puesto que hace años el Supremo Gobierno, comprendiéndolo así, tiene nombrada una Comisión de jefes respetables de la Escuadra que se han ocupado y se ocupan, actualmente, en la reforma de las antiguas ordenanzas, reforma cuyos benéficos resultados redundarán en provecho de la Marina, en particular y de la Nación, en general.

Estándo al frente del puesto honroso que V. E. me ha confiado, en el cual continuamente hay que estar en contacto con las Ordenanzas, y aunque sé que la Comisión que se ocupa de su reforma tiene la competencia y el entusiasmo necesario para realizar tan importante obra, creo de mi deber también, contribuir pidiendo a V. E. a nombre de la Marina, su apoyo eficaz en la terminación y planificación de ese elemento organizador, sin el cual ningún Cuerpo puede marchar con firmeza y regularidad.

II

**COMANDANCIA GENERAL DEL DEPARTAMENTO**

Aunque la promulgación del Código Naval que actualmente se redacta ha de regularizar en todas sus partes el servicio de la Armada y ha de restablecer, por consiguiente, a la Comandancia General y a todas las dependencias de Marina sus propias y peculiares atribuciones que, penoso es decirlo, están del todo restringidos, cumple a mi propósito, manifestar el estado actual de esta autoridad.

Las antiguas ordenanzas, como las modernas de todas las naciones, dan a la Comandancia General del Departamento, para investirla del carácter elevado de tan importante puesto, facultades extensísimas en toda su jurisdicción, y a ella no sólo toca ordenar y dirigir con libertad todo su mecanismo interior, sino proceder con oportunidad y energía en aquellos casos que, a su juicio, crea urgentes al buen servicio, aunque no lo estén expresamente consignados, dando cuenta necesariamente a la autoridad superior para su sanción. De la Comandancia General parten todas las órdenes del servicio ordinario y a ella vienen a parar las necesidades que manifiestan igualmente sus dependencias para proveer lo conveniente, sin que sea necesario a cada paso distraer las altas atenciones del Supremo Gobierno o de otras autoridades superiores, en asuntos que le son peculiares en virtud de las prescripciones que le señalan las ordenanzas; así conserva el puesto el prestigio y respeto que debe rodearle y el buen servicio marcha con la actividad y regularidad indispensables.

Pero, actualmente y desde algún tiempo atrás, la Comandancia General del Departamento Marítimo, no conserva su verdadero modo de ser y están tan limitadas sus más pequeñas facultades, que funciona más bien como oficina de transcripción que como administrativa. La sección de Marina en el Ministerio del Ramo ha absorbido casi por completo las vastas atribuciones de aquella, pues ella ordena, no sólo las disposiciones superiores de cierta naturaleza e importancia, sino aun las del servicio ordinario; así es que, poco más o menos, están niveladas las labores de la Comandancia General con las de la Mayoría de Ordenes y, por consiguiente, estas oficinas, así constituidas, lejos de ser de utilidad, no hacen sino demorar inútilmente el despacho diario de las órdenes superiores.

Además, la Comandancia General del Departamento, que es la llamada a tener el mando militar de la plaza, ha sido subrogada completamente en esta parte por la autoridad política. Esta irregularidad viene necesariamente en desprestigio de la autoridad legítima y no es de extrañar que, como ha sucedido ya, aquella hubiese tratado de poner las manos hasta en el servicio interior de los buques.

En vista de las extensas facultades y preeminencias que las Ordenanzas Navales dan a la Comandancia General en el límite de su jurisdicción y del papel que viene representando, la posición de ésta es bien difícil. Tengo para mí, que para que una autoridad goce de todo su prestigio y sus disposiciones impriman el carácter del puesto que ocupa, no debe declinar de sus deberes, como tampoco

abrogarse los ajenos, de lo cual también depende la buena marcha de los asuntos que le están confiados. Esto pasa en todas las esferas del orden administrativo y gubernativo y, muy especialmente, en el servicio militar, cuyo relajamiento es tan funesto al buen nombre de la Nación.

Esta es la situación actual de la Comandancia General, la misma que manifesté a V.E. ,antes y después de que me honrase con tan importante y elevado cargo; pero persuadido estoy que no tardará en operarse una reorganización completa, pues los nuevos Códigos Navales la han de colocar en su verdadero puesto y porque V.E. no puede desconocer la importancia de esta autoridad, que debe vigilar y atender muy de cerca y exclusivamente el servicio de la Armada.

### III

#### **MAYORIA DE ORDENES Y COMANDANCIA DE ARSENALES**

Estas dos dependencias están desempeñadas por un solo Jefe de la Escuadra, que tiene el nombramiento de Mayor de Ordenes y Comandante de Arsenales.

En la actualidad que se carece de un verdadero Arsenal, que no existen fuerzas de Marina, ni los demás cargos anexos al Comandante de Arsenales, no se hace notar la falta de un Jefe especial para esos puestos; pero es indispensable, una vez organizado el servicio de la Armada la separación de ambas dependencias, pues tienen variadas y multiplicadas labores.

La escasez de oficiales, como indicamos adelante, hace que todas las oficinas del Departamento carezcan de ayudantes suficientes para llenar todas las funciones del servicio que les están encomendadas.

### IV

#### **PERSONAL DE LA ESCUADRA**

##### **Jefes**

La Escuadra cuenta con un número suficiente de Jefes de Marina para atender a su servicio; las aptitudes de todos ellos y sus honrosos antecedentes los ha hecho siempre dignos de la atención del

Supremo Gobierno, por lo cual han sido siempre considerados, no solo ocupando los principales puestos de la Escuadra, sino colocaciones no menos importantes fuera de ella, como sucede actualmente.

### Oficiales

El personal de oficiales, por el contrario, es sumamente reducido y aunque en el escalafón se halla inscrito un número suficiente, muchos de ellos están fuera del servicio por distintas causas.

Actualmente los buques de la Escuadra no tienen la dotación de oficiales que les corresponde, ni la indispensable para tener abordo la vigilancia y disciplina interior, que sólo puede conseguirse con la presencia de un número competente de oficiales, que desempeñen con interés y constancia sus labores, sin hacerles el servicio recargado e infructuoso.

Si es necesaria la existencia de la Escuadra, es indispensable el sostenimiento del Cuerpo general en número suficiente, no solo para llenar las vacantes de los buques de guerra y demás dependencias de Marina, sino aun para tener una reserva regular; así podrá contarse con una Escuadra bien organizada y en constante disciplina y lejos de echar mano de algunos que no reúnen las cualidades convenientes para tan ilustrada y honrosa profesión, habría como escoger entre aquellos que se disputan con orgullo sus merecimientos.

Por fortuna la Escuadra ha poseído y posee un mayor número de oficiales competentes y de basta instrucción militar y marinera que puede servir de base para reorganizar el Cuerpo; y si la Escuela Naval contribuyese anualmente con el contingente de jóvenes que es de esperarse de tan importante establecimiento, adelantaremos mucho en el aumento y conservación del personal; a ello debe atenderse seriamente y recomiendo punto tan esencial al interés que siempre ha inspirado a V.E. el Cuerpo de Marina.

### Guardias Marinas

Muy en particular debo llamar la atención de V.E. sobre la falta total de Guardias Marinas en los buques de la Escuadra; las funciones de ellos en todo el servicio de abordo y muy especialmente en el mecánico, es de la mayor importancia por las condiciones de su clase en que, al mismo tiempo que van adquiriendo la práctica y hábitos de abordo, deben vigilar, muy de cerca a la marinería, tanto

abordo como en tierra; no puede pasarse sin ellos sin dejar un vacío que no puede ser llenado ni por los oficiales de mar, que tienen demasiado roce con la tripulación, ni por los oficiales de guerra, cuyo carácter y servicio son de muy distinta naturaleza, como lo determinan las ordenanzas con sobrado acierto y fundamento; pero aunque se pretendiese encomendar las funciones de estos a los oficiales más subalternos, no sería posible, pues como he dicho antes, no hay el número suficiente de estos para montar guardias de cubierta y, además, el servicio se alternaría en otro sentido desventajoso.

Desde el año de 1870, en que se suprimió el cuerpo de Guardias Marinas por carecer de conocimientos profesionales y para que sirviese de base de la Escuela Naval que entonces se planificó, no ha podido dotarse los buques con los Guardias Marinas correspondientes y desde entonces el servicio se resiente notablemente de esta falta.

### **Ingenieros Mecánicos**

Después de más de veinte años que el vapor sirve de elemento propulsor de nuestros buques de guerra, llegando a ser, como en todas las naciones, de indispensable necesidad, poco se ha hecho por cultivar y organizar un cuerpo de ingenieros mecánicos para el servicio de las máquinas de abordó. Día por día se siente la influencia de su falta y puesto que la máquina de guerra no puede existir sin él, la importancia de este cuerpo como aquel, merece la atención de V.E.

Hasta ahora las máquinas están servidas por ingenieros en su mayor parte extranjeros, contratados por un tiempo corto y limitado y los inconvenientes con que, a consecuencia de esto se tropieza, constantemente, son muchísimos. Bien es cierto que entre estos se encuentran personas competentes y de honorable conducta; pero sus buenos servicios no les asegura porvenir ni provecho y pronto se separan del país sin haber tomado todo el interés que es de esperarse cuando el estímulo y la gratitud están de por medio, dejando vacantes que, por necesidad, hay que llenarlas a tientas frecuentemente.

La Escuadra habrá hecho una adquisición importantísima cuando posea un cuerpo de ingenieros nacionales y realzará su prestigio hallándose independizada del elemento extranjero el que, por más que reúna suficientes cualidades, jamás poseerá las que tiene el que sirve a su propia patria. En nuestros buques ha habido con frecuencia la oportunidad de observar la buena disposición que hay en el país

para la carrera de ingenieros mecánicos. Muchos jóvenes embarcados como practicantes de máquinas o como ayudantes y que hasta han desempeñado el puesto de ingenieros, deberían estar actualmente haciendo el servicio de las máquinas, pero la falta de estudios necesarios a unos y la eventualidad de una carrera insegura a otros, los ha detenido y obligado a buscar de otro lado un porvenir más lisonjero. Estas dos barreras, que cortan el camino de hombres que pueden prestar muy buenos servicios a su patria, debe franquearlas el Gobierno a toda costa; así, pues, una Escuela de Ingenieros Mecánicos y la formación de un cuerpo, con los privilegios y garantías que goza el de la Armada, vendrían a llenar este peligroso vacío.

Oportuno creo llamar aquí la atención de V.E. sobre un proyecto que con este objeto pasó el Supremo Gobierno al Congreso de 1874, cuya aprobación vendría a allanar los inconvenientes que he manifestado. Además, juzgo que los pocos ingenieros peruanos, y aún algunos extranjeros que están en actual servicio, se acogerían a él y que así tendríamos una base para formar debidamente el referido cuerpo.

Como aún en el caso de que se llevase a efecto la plantificación de una escuela especial de ingenieros mecánicos para el servicio de las máquinas de abordo, sus resultados no podrían ser inmediatos, sería conveniente que cuanto antes se mandase contratar a Europa el número de ingenieros necesarios para llenar las muchas vacantes que hay en nuestros buques, como también para relevar a aquellos que no reúnen las cualidades necesarias en el delicado puesto que ocupan y del cual depende frecuentemente el buen éxito de una comisión, la conservación de las máquinas y la seguridad de la nave. Considero de urgencia esta medida, pues los buques carecen en la actualidad de los ingenieros indispensables, habiendo necesidad frecuentemente de tomar los de un buque para el servicio de otro.

### **Inspector de Máquinas**

En la actualidad es también urgente contratar un ingeniero de vastos conocimientos y prestigio, con el carácter de Superintendente o Inspector de Máquinas, el cual, bien rentado, debería dedicarse exclusivamente a vigilar el estado de las máquinas antes y después de todo viaje, inspeccionar las reparaciones u obras que se hagan y que responda solidariamente con los ingenieros respectivos de los buques de cualquier accidente. Este jefe de importancia en la marina a va-

por, sujeto a un reglamento detallado y severo, reportará ventajas bien positivas, evitando retardos perjudiciales y economizando fuertes gastos en reparar averías ocasionadas en las máquinas y calderas, muchas veces por descuido de los ingenieros, quienes interesados en la reserva, más tarde les dan una causa distinta o se descubren cuando ya se han separado del servicio.

Este puesto está ahora desempeñado por un antiguo ingeniero que actualmente se halla en Europa con permiso, pero sin su reglamento, con ocupaciones particulares y falta de requisitos indispensables, no llena las necesidades de un servicio de tanta contracción y responsabilidad.

### **Cirujanos**

La mayor parte de los cirujanos que tienen los buques de la Escuadra son contratados por un tiempo corto y limitado y sería de desearse que tan importante cuerpo se reconstituya con las mismas preeminencias de que ha gozado antes en conformidad con las prescripciones de las ordenanzas. La presencia abordo de los cirujanos es una de las necesidades de primer orden, pues, aparte de sus deberes facultativos contribuyen, más de lo que parece a primera vista, en la conservación y moralidad de la marinería. Los pocos cirujanos de la Armada que existen hoy y los contratados prestan sus servicios satisfactoriamente.

### **Oficiales del Cuerpo Político, Contadores**

El Cuerpo Político de la Escuadra, aunque reducido, es el suficiente para el servicio de ella; sus atribuciones son cortas; pero de responsabilidad, y se hace necesario un reglamento claro y sencillo que esté en armonía con la contabilidad establecida antiguamente que también es defectuosa. Un reglamento apropiado a este objeto, lo mismo que los demás que necesite la Armada para su administración, es de suma utilidad y si la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales llena este vacío, completará su laboriosa obra.

### **Oficiales de Mar y Marinería**

Tanto los oficiales de mar como la marinería que forman las tripulaciones de los buques de la Escuadra, son en su mayor parte extranjeros, pudiendo calcularse tan sólo en un tercio el número de

los nacionales. Este obstáculo, que tanto entorpece el servicio, es por ahora un mal necesario y solo desaparecerá mediante el impulso que V. E. dé a la Escuela de Grumetes, en todos los ramos que debe comprender para formar tripulación nacional; cuando se realice tan notable transformación no habrá los múltiples inconvenientes con que tropieza constantemente el servicio hecho por tripulaciones inadecuadas para cumplir sus deberes militares.

Muy particularmente se hace notable la falta de contra-maestres y guardianes nacionales que, siendo las primeras clases de la marinería, deben reunir condiciones especiales para desempeñar debidamente sus puestos; esta necesidad nos obliga frecuentemente a echar mano de aquellos que sobresalen en conducta y conocimientos marineros, aun prescindiendo del idioma y de la ignorancia del servicio militar. A fin, pues, de atender a esta necesidad debe establecerse en la Escuela de Grumetes una sección compuesta de aquellos alumnos que por sus aptitudes marineras, por su inteligencia y aun por sus condiciones físicas, puedan recibir una educación más extensa y apropiada para desempeñar más tarde el útil y laborioso cargo de contra-maestres y guardianes.

Actualmente es urgente y esencial la formación de un cuerpo de condestables y artilleros prácticos. La Escuadra carece completamente de estos individuos para el servicio de la artillería abordo y, en tal necesidad, hay que encomendarlo a aquellos que se hacen más aparentes para tal objeto, a pesar de su ignorancia. Como es consiguiente, nuestra artillería no puede estar bien servida y solo debido al empeño de los jefes y oficiales en no descuidar el ramo más importante de la Marina de Guerra, se consigue su cuidado y manejo.

## V

### **ESTADO ACTUAL DE LOS BUQUES DE LA ESCUADRA**

#### **Blindada "Independencia"**

##### **Aparejo de Barca**

Este buque fue construido en Londres el año de 1865 por los señores Samuda Hermanos, bajo la dirección del Capitán de Navío don Aurelio García y García; su casco es de fierro de una pulgada de grueso con doble fondo y dividido en tres secciones latitudinales;

blindada con planchas de fierro de cuatro y media pulgadas de espesor en su sección central y en toda la línea de agua sobre un embono de diez pulgadas de madera teak con las siguientes dimensiones:

Eslora	Pies 215	„
Manga	„ 42.9	Pulgadas
Puntal	„ 22.6	„
Calado a Popa	„ 20.6	„
Id. a Proa	„ 18.6	„
Toneladas	2,004	

Su máquina de hélice, construida por los señores John Peen e hijos, es del poder de quinientos cincuenta caballos nominales con cuatro calderas tubulares, dando el buque en buen estado, un andar de 10 a 11 millas.

El principal armamento consiste en dos cañones rayados de 150 sobre cubierta y doce de a 70 en batería.

Dicho buque en la actualidad, que la artillería y blindaje han tomado mayores proporciones, solo puede considerarse entre los de tercero o cuarto orden. Por ahora no puede prestar servicios inmediatos, pues sus calderas se hallan completamente inutilizadas; pero, mediante las que hace tiempo se han mandado construir y que pronto deben llegar, creo que a mediados del próximo año podrá quedar expedito.

Su primera cubierta y parte de la segunda necesitan ser reparadas, lo mismo que el montaje de la artillería, operación que puede efectuarse al mismo tiempo que la anterior.

El aparejo se halla todo en buen estado como asimismo su velamen.

Por lo demás tanto el buque como su maquinaria pueden prestar útiles servicios por algunos años más en nuestra Escuadra.

### **Monitor "Huáscar"**

#### **Aparejo de Bergantín**

El año de 1865 se construyó este buque al mismo tiempo que la Blindada "Independencia", bajo la dirección del Capitán de Navío don José Salcedo, en Birkenhead, por los señores Laird Hermanos.

Su casco es de fierro de 3/4 de pulgada blindada con planchas de fierro de cuatro y media pulgadas al centro y 2 1/2 a los extremos

sobre un embono de teak de diez pulgadas. Sus principales dimensiones son las siguientes:

Eslora	Pies ingleses	200
Manga	" "	35
Puntal	" "	28
Calado a Popa	" "	16
Id. a Proa	" "	15
Toneladas que mide	1,130	

Su principal armamento consiste en dos cañones de a 300 libras sistema Armstrong en el interior de una torre giratoria blindada con planchas de fierro de 5 1/2 pulgadas sobre 14 de teak. Además tiene sobre cubierta dos cañones de a 40 libras del mismo sistema.

La máquina, trabajada por los mismos constructores del buque, es del poder de 800 caballos nominales del sistema de hélice, con un andar regular de 10 a 11 millas por hora, pudiendo forzarse algo más.

Como he manifestado por la "Independencia", este buque no puede considerarse entre los de primer orden; sin embargo, su gruesa artillería, el poco blanco que presenta y sus condiciones marineras equilibran, en cierto modo, la fortaleza de otros modernos.

Habiendo cambiado calderas y cubierta a principios del año anterior y hecho algunos trabajos accesorios, así como haber recibido en estos últimos meses las reparaciones de los daños que recibió en el combate de Pacocha, se halla su casco, aparejo y maquinaria, expeditos para cualquier servicio.

Ultimamente se han hecho por su actual Comandante varias alteraciones que, lejos de ser de utilidad comprobada, son un notable inconveniente para el servicio interior del buque, circunstancia que he hecho ya presente al elevar al Ministerio del ramo el informe de la Junta que se nombró con tal objeto y que opinó en el mismo sentido.

### Monitor "Atahualpa"

#### Aparejo de Goleta

En 1864 fue construido este buque en Estados Unidos de América y comprado después para el servicio de nuestra Escuadra, a la que se reunió en Mayo de 1870.

El casco es de fierro y de seis líneas, su blindaje consiste en cinco capas de planchas de fierro de una pulgada superpuestas sobre 30 de pino americano; su cubierta también se halla defendida en su parte superior por planchas de fierro de una pulgada.

Sus principales dimensiones son las siguientes:

Eslora	Pies ingleses	226
Manga	„ „	43 1/2
Puntal	„ „	14
Calado de Popa y Proa	„ „	12
Toneladas que mide	1,034	

El armamento consiste en dos cañones de 500 libras de ánima lisa, sistema Rodmen, montados en una torre de 25 pies de diámetro contenidas con diez capas de planchas de fierro de una pulgada cada una.

La máquina del buque, sistema hélice, es construida por Erssons, de 200 caballos nominales de fuerza, la que da al buque un andar de 4 a 5 millas por hora; además tiene máquinas auxiliares para el movimiento del torreón, para virar, cabrestante para las bombas de aire y, circulación, para las centrífugas, etc., etc.

Las máquinas de este buque fueron desarmadas y reparadas completamente de Enero a Abril del pasado año; no así las calderas que, por el mal estado en que se hallaban, sólo fueron ligeramente compuestas en Mayo para salir con la Escuadra al Sur, pero no pudieron funcionar.

Al regreso de mi comisión las calderas quedaron completamente inservibles por el mal estado de todos sus tubos.

Habiéndose además rendido en el indicado viaje al Sur tres vasos de la cubierta principal y notándose el mal estado de todos ellos, se nombró una comisión para que informara sobre el estado general del buque, que opinó por la indispensable necesidad de cambiar la cubierta, conforme a las modificaciones que se están practicando en la del buque Monitor "Manco Cápac" y reponer todos los tubos de las calderas haciéndose los reparos convenientes.

En conformidad con lo expuesto y en virtud de la orden suprema dictada al efecto, se ha mandado traer todos los útiles necesarios para las obras indicadas. Mientras tanto se están preparando las calderas para recibir los nuevos tubos que deben llegar el próximo mes y su cubierta se ha mandado reforzar provisionalmente.

Después de estas reparaciones, que pueden quedar terminadas a fines del año entrante y estando el casco y la maquinaria en buen estado, el buque podrá prestar, como fortaleza, importantes servicios por algunos años más.

### Monitor "Manco Cápac"

#### Aparejo de Goleta

Este buque fue construido en el mismo lugar y fecha que el anterior, al que es igual en todas sus partes.

Después de haber regresado al Callao la Escuadra de Evoluciones que se organizó el año de 1874, este buque quedó en estado de desarme por haberse incendiado, en esa época, parte de la cubierta que estaba sobre las calderas y muy inmediata. En Febrero del 75 se principiaron a hacer las reparaciones pero, notándose, a medida que se desarmaba la parte averiada de la cubierta, que todas sus baos y tablazones se hallaban sumagados, fue preciso emprender una obra de reparación más extensa, para lo cual el Supremo Gobierno dispuso que se trajesen de Estados Unidos los útiles necesarios. Habiendo llegado estos se volvieron a principiar los trabajos en Abril del pasado año, bajo la dirección de la Factoría Naval, sujetándose a los planos y especificaciones que ya había formulado el Constructor Naval.

Los nuevos baos de fierro se hallan ya colocados, como también las tablazones de la cubierta y actualmente se están empernando las planchas de fierro que forman su blindaje de cubierta.

En cubierta se han abierto tres escotillas nuevas que, sin disminuir la fortaleza del buque, mejoran notablemente sus condiciones, consiguiéndose en su interior más luz, ventilación y sequedad, así como el fácil manejo de las válvulas de seguridad.

Es necesario hacer algunas alteraciones en el repartimiento interior de la cámara para proporcionar alguna comodidad a sus tripulantes, lo cual ha sido consultado ya, y espero se acceda a tan útil y sencilla obra, para lo que hay a bordo la madera suficiente.

La máquina principal del buque ha sido urgente desarmarla para su limpieza y examen, pues hace tres años que no se ha puesto en movimiento; pero según el informe de los Ingenieros, se halla en perfecto estado; las demás máquinas auxiliares se encuentran expeditas.

Las calderas han sido recientemente reconocidas y es satisfactorio el estado en que se hallan, lo que demuestra que se ha atendido debidamente a su conservación.

Las obras que se han emprendido en el expresado Monitor, son de tal naturaleza y han sido tan bien atendidas, que muy pronto quedará en mejores condiciones que en la fecha de su adquisición, con lo cual la Nación contará con un poderoso elemento de guerra.

### Corbeta "Unión"

#### Aparejo de Fragata

Dicha corbeta "Unión" fue construida en Nantes (Francia), por los señores Verns Hermanos, el año de 1864 y comprado en el mismo año por el Gobierno para el servicio de nuestra Escuadra.

El casco es de madera de teak, clavado y forrado en cobre, reforzado hasta la línea de agua con planchas de fierro.

Sus principales dimensiones son las siguientes:

Eslora	Pies ingleses	243
Manga	" "	36 1/2
Puntal	" "	16
Calado a Popa	" "	18
Id. a Proa	" "	17
Toneladas que mide		1,150

Máquina a hélice de baja presión y de 450 caballos nominales de fuerza, con cuatro calderas tubulares que soportan hasta 20 libras de vapor, dando un andar al buque de 12 a 13 millas por hora.

Su artillería consta de doce cañones rayados de 70 libras y uno de a 9.

Esta corbeta recibió en Londres el año de 1873 una completa reparación en su casco, máquina y arboladura y, en el último año, se han cambiado algunos rumbos en los costados, se ha calafateado estos, lo mismo que sus cubiertas y se han renovado los dos primeros hilados de cobre. El casco, pues, se halla actualmente en buen estado, lo mismo que su arboladura; pero es indispensable en el día reparar toda la maniobra de labor y el velamen que está inservible; asimismo necesita proveerlo de anclas y calderas competentes para la seguridad debida.

El estado general de la máquina es bueno actualmente, pero se nota una rajadura en el eje principal cerca de las chumaceras, lo cual, por ahora, no es de consideración; en el año anterior se han hecho diversas reparaciones, siendo las principales, la colocación de 22 resortes en los embolos de los cilindros, la compostura del condensador, cambios de tubos para la centina y tanques y aumento en las calderas de ciento veinte estays para reforzarlas; pero aun hay necesidad de hacer algunas reparaciones de segundo orden.

El buque está actualmente prestando sus servicios en la costa del Sur y, aunque puede continuar navegando, necesita que sean atendidas a tiempo sus necesidades.

### Cañonera "Pilcomayo"

#### Aparejo de Goleta

Construida en Blackwoold (Londres) por los señores Money Wigram e Hijo, el año de 1874, bajo la dirección del señor Capitán de Navío Manuel Ferreyros, casco de madera de teak, clavado y forrado en cobre y reforzado con curvas diagonales de fierro galvanizado, con las dimensiones siguientes:

Eslora	Pies ingleses	175
Manga	" "	24.4
Puntal	" "	14.6
Calado a Popa	" "	11.6
Id. a Proa	" "	10.6
Toneladas	600	

Su armamento consiste en dos cañones rayados de Armstrong de a 70 libras y cuatro de a 40.

La máquina a hélice es construida por los señores John Penn y Cía., de alta y baja presión, del poder nominal de 180 caballos, que soportan una presión de 60 libras de vapor y dan al buque un andar de 10 a 11 millas por hora, pudiendo aun forzarse más. Tanto estas como la máquina se hallan en perfecto estado, siendo necesario solamente renovar los tubos de alimentación y algunos del condensador.

A principios del año anterior se notaron sumagaciones en las fognaduras de los palos reales, pero siendo solo de consideración la del palo de mesana, se cambió por otro; este mismo mal se halló en

la contraroda y forros inmediatos y, aunque por ahora no es de gran cuidado, no debe desatenderse. Actualmente es necesario cambiar las dos primeras hiladas de cobre de los costados, como también forrar de zinc los pañoles de víveres para evitar su deterioro.

Este buque se halla actualmente de estación en la costa del Sur, prestando sus buenos servicios.

### Transporte "Limeña"

#### Aparejo de Goleta

Este vapor comprado el año pasado a la Compañía Inglesa de Vapores, fue construido en Glasgow (Escocia), el año 1860 por los señores Randolfand Herder y Compañía; su casco es de fierro de 6, 4 y 3 líneas, dividido en cinco secciones verticales, cuyas principales dimensiones son:

Eslora	Pies 267. 7 Pulgadas
Manga	" 40. 2 "
Puntal	" 18. 6 "
Calado a Popa	" 13 "
Id. a Proa	" 12 "
Toneladas	1,162

La máquina es de ruedas, hecha por los mismos constructores del casco, de alta y baja presión, de poder nominal de 350 caballos y con dos calderas tubulares que dan un andar medio de 10 millas.

Solo tiene armas menores para el servicio militar.

Este buque puede considerarse de media vida, aunque conserva su máquina en buen estado; sus calderas, que a la fecha han servido 12 años, están casi inutilizadas y hay necesidad de repararlas muy pronto.

Sus cubiertas necesitan ser recorridas y aun cambiar algunos rumbos de la toldilla.

Si el Supremo Gobierno cree necesarios los servicios de este transporte, es tiempo ya de mandar construir las calderas para hacer a su debido tiempo las reparaciones que necesita.

## Transporte "Chalaco"

### Aparejo de Goleta

El casco y máquina de este buque han sido construidos en 1863, por los mismos fabricantes que el anterior y fue comprado el año siguiente a la Compañía Inglesa de Vapores; sus dimensiones principales son las siguientes:

Eslora	Pies españoles	296 1/2
Manga	" "	34 1/2
Puntal	" "	21 1/2
Calado a Popa	" "	12
Id. a Proa	" "	12
Toneladas	999	

La fuerza de la máquina es de 300 caballos nominales.

Tiene sobre cubierta dos cañones de Parrots de a 30 libras y dos excluidos de a 12.

Dicho buque, de igual construcción al anterior, puede considerársele de poco más de media vida; después de trece años de servicios ha recibido varias reparaciones en su máquina; en 1873 se le cambiaron las calderas y repararon su cubierta principal y toldilla y en Mayo del año pasado, se emprendió una nueva y completa carena en la máquina y calderas, siendo las principales:

#### Calderas:

Cambio total de los tubos;

Parchar las partes quemadas de las hornillas.

Recorrida en todas sus partes.

#### Máquina:

Nivelar y pulir las caras de los cilindros. Parchar dos cilindros, uno de alta y otro de baja presión.

Arreglar las válvulas auxiliares, alimenticia de descargo y arreglo total de la máquina.

Las reparaciones de las calderas están ya terminadas y a mediados de Abril próximo podrán terminarse todas las demás obras indicadas, las cuales son de tal naturaleza que, una vez concluidas, el buque quedará en excelentes condiciones; su marcha será mayor

y, lo que es más importante, reportará una economía de 20% de carbón según los ingenieros, fundados en el buen arreglo que tendrá la máquina y que no habrá escape de vapor como antes.

Por lo expuesto, estando el casco del buque en perfecto estado, por su capacidad y buenas condiciones marineras, muy pronto tendrá la Escuadra un transporte que prestará por mucho tiempo importantes y activos servicios en cualquiera comisión.

Creo conveniente, tanto para dar comodidad a la tripulación y al transporte, como para preparar un lugar para conducir caballos, etc., hacer algunas alteraciones en el repartimiento interior de proa, cuyo costo no será de importancia.

Espero que la prueba que se hará muy pronto será a satisfacción de V.E..

### Transporte "Talismán"

#### Aparejo de Goleta

Vapor de hélice construido en Glasgow (Escocia), el año de 1871 fue apresado el 2 de Noviembre de 1874 en Pacocha, por el monitor "Huáscar" y agregado a la Escuadra, después de la terminación del juicio respectivo, en Enero de 1876; casco de fierro de 5, 3 y 2 líneas, dividido en cuatro secciones latitudinales y de las dimensiones siguientes:

Eslora	Pies ingleses	170
Manga	" "	23
Puntal	" "	12.6
Calado a Popa	" "	12
Id. a Proa	" "	10
Toneladas		310

No tiene artillería.

La máquina es compuesta de alta y baja presión, de 90 caballos de fuerza y con dos calderas tubulares en buen estado, que soportan una presión de cincuenta y cinco libras.

En el pasado año se han hecho reparaciones importantes en la máquina y calderas; para lo cual se han desarmado todas sus piezas, las que pulidas y arregladas, se han vuelto a colocar con buen resultado; también ha sido necesario colocar una nueva válvula de segu-

ridad en el condensador, como igualmente varios tubos y piezas que eran necesarias para la seguridad y buen manejo de la máquina.

Al mismo tiempo se ha cambiado varias planchas en los fondos y otros lugares de las calderas; se ha colocado dos válvulas nuevas de comunicación; renovado algunos tubos de fierro; reparado el receptáculo del vapor y hecho otras reparaciones; igualmente han sido reparadas, con esmero, las hornillas, chimeneas, máquinas auxiliares y demás accesorios y colocado una nueva caja de aire, ventiladores y mangueras.

El buque en su repartimiento interior, ha recibido alteraciones muy convenientes, principalmente en sus camarotes, jardines y paños; pero aun pueden hacerse algunas otras que harán al buque, a pesar de sus pequeñas dimensiones, más cómodo, útil e higiénico.

En Octubre del pasado año salio este buque del dique, después de limpiar y pintar sus fondos y se hizo la prueba de su máquina, que dio un resultado satisfactorio, andando de 10 a 11 millas por hora, a pesar de no haberse dado al vapor toda la presión que resistían sus calderas.

Este pequeño transporte, en las buenas condiciones que se halla, consumiendo tan sólo de nueve a doce toneladas de carbón (según calidad), con un buen andar y pudiendo conducir con comodidad 2,000 hombres, puede prestar útiles servicios.

### Transporte "Mayro"

#### Aparejo de Goleta

Vapor de hélice, construido en Estados Unidos de América, en el año de 1861 y comprado dos años después, casco de madera (roble y pino) clavado y forrado en cobre, de las dimensiones siguientes:

Eslora	Pies ingleses	176
Manga	" "	28
Puntal	" "	20
Calado a Popa	" "	9 1/2
Id. a Proa	" "	8 1/2
Toneladas	671	

Su armamento se compone de dos cañones rayados del calibre de doce libras.

La máquina de baja presión, de poder nominal de 250 caballos y de construcción ordinaria, pero en buen estado; sus dos calderas, con sus tubos de bronce, se hallan deterioradas, a pesar de las reparaciones que se le han hecho y soportan una presión de quince libras, dando un andar de cinco a seis millas, por hora.

Los fondos de este buque son fuertes y se conservan en regular estado, no así la parte superior que es débil y la bobadilla que está algo abromada, por lo que se le puso, hace tiempo, sobresanos de madera.

Actualmente se haya listo para desempeñar comisiones de poca importancia.

### Fragata "Apurímac" y Vapor "Tumbes"

Dicha fragata cuyo casco es de madera fue construida en Londres el año 1854 con las siguientes dimensiones:

Eslora	Pies 204	
Manga	„ 43	
Puntal	„ 27.6	Pulgadas
Calado a Popa	„ 23.6	„
Id. a Proa	„ 22.3	„
Toneladas de medida	1,666	

Monta 12 cañones de a 32 en batería para ejercicio de los grumetes, alumnos y para saludos.

Muy conocida es la importancia que tuvo esta hermosa y fuerte fragata, en la época de su construcción, desde la cual prestó muy importantes servicios a la Nación y en cuyas cubiertas se formaron, con buen éxito, muchos oficiales y jefes de nuestra Escuadra.

Después de la campaña que hizo al Ecuador el año de 1859, se sumergió juntamente con el dique que la suspendía el año de 1860 en la Isla de San Lorenzo, y permaneció bajo el agua hasta 1864, que terminaron los trabajos de extracción y quedó a flote. Desde entonces el Gobierno utilizó bastante sus servicios, aun sin arbolarse y en este estado combatió y triunfó el 7 de Febrero de 1866 en Abtao, junto con los demás buques que componían la Escuadra Aliada contra la Española.

Después de su regreso a este puerto se le hicieron reparaciones generales y se le colocó la arboladura; así continuó sirviendo hasta que, estando su máquina y calderas en muy mal estado, se ordenó su desarme y se estableció allí, el año de 1873, la Escuela de Grumetes, que actualmente funciona.

Dicha fragata tiene su máquina inutilizada y sus calderas fueron extraídas, tanto por su deterioro, cuanto para el arreglo conveniente de ese lugar para los alumnos. El casco se encuentra bastante conservado, con excepción de algunas cuadernas de proa y del forro interior que se hallan sumagados y alguna agua que hace por una abertura que tiene hacia babor en las inmediaciones del codesté, la que puede arreglarse fácilmente. En el pasado año, a fin de evitar el deterioro del casco en la línea de agua, ocasionado por el blindaje de rieles que se le puso en 1864 en ese lugar, como también para darle su estabilidad primitiva, se han extraído dichos rieles y se ha aparado, calafateado y forrado en cobre ese lugar; además se le ha arreglado y reparado el donkey, que había a bordo para achicar el agua o para que sirva de auxilio en el caso de incendio y se le han quitado los jardines que se le habían colocado al centro de sus costados, por su falta de utilidad y mal aspecto.

En este estado la fragata y atendiendo debidamente a su conservación, puede servir convenientemente por muchos años más, para el objeto a que está destinada.

El "Tumbes" fue un pequeño vapor construido juntamente con la fragata "Apurímac" y por el mal estado de sus fondos, máquina y calderas, fue desarmado completamente, aparejado de barca y arreglado inmediatamente para que sirviese a los alumnos de la Escuela de Grumetes para ejercicios de maniobra.

### Pontón "Loa" y "Pachitea"

El "Loa" fue un vapor de guerra construido en Londres el año de 1854 juntamente con la "Apurímac" y el "Tumbes"; en 1865 se le rebajó y colocó una casamata blindada con rieles; pero actualmente está desarmado y se le está quitando el blindaje. El casco es de madera y se halla bastante maltratado y aunque la máquina y calderas se encuentran en regular estado, sería muy costoso y poco importante ponerlo nuevamente en estado de servicio.

El "Pachitea" fue un vapor mercante de madera comprado en Estados Unidos, con el objeto de remolcar uno de los monitores en

su viaje al Pacífico; se halla ahora completamente desarbolado y sin máquina y puede utilizarse para el depósito de la Escuadra.

## VI

### CAPITANIAS DE PUERTO

Son tantas y tan variadas las necesidades de las capitanías de los puertos, que no es posible consignar, en la presente Memoria, una descripción circunstanciada de cada una de ellas.

Los oficios que con frecuencia remiten esas autoridades manifestando dificultades de diverso sentido y los datos recibidos últimamente, hacen ver la urgencia de que se haga, en primera oportunidad, un estudio detenido y particular de cada capitanía.

#### Reglamento

El Reglamento de Capitanías vigente, que fue formulado el año de 1848, está muy lejos de llenar las necesidades actuales, que son muy distintas a las de aquella época, mediante el gran incremento que ha tomado el comercio y la navegación a vapor; así es que debe dictarse uno que esté en armonía con esas exigencias y comprenda detalladamente todas las disposiciones a que deben sujetarse los capitanes de puerto y los asuntos de su dependencia, lo cual evitará las dificultades con que diariamente tocan esas autoridades.

Existe formulado recientemente por Jefes de Marina competentes, un reglamento de capitanías, el cual está en poder de la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales; juzgo que dicha obra debe satisfacer las necesidades presentes y me permito indicar que si la expresada Junta lo halla apropiado, sería conveniente ponerlo en práctica, por lo menos, mientras se termine la revisión de las Ordenanzas.

#### Tarifas

Las tarifas a que deben sujetarse los diferentes gremios que componen los matriculados, es otra de las necesidades en que debe fijarse la atención, pues estas deben ser peculiares a cada puerto, pues también son variadas las circunstancias de cada uno de ellos. Actualmente rigen en algunos puertos las tarifas aprobadas, no ha mucho, por el Supremo Gobierno; pero en otras rigen las antiguas, con de-

trimento de los trabajadores y del comercio, o se carece completamente de ellas.

### **Tripulaciones**

El servicio particular de las capitanías se dificulta, igualmente, por las condiciones especiales de cada puerto, así es que, si en algunas la tripulación puede satisfacer medianamente sus necesidades con el haber de reglamento, en otras es imposible del todo, y hay que tocar con inconvenientes para conseguir los bogas necesarios; y si a esto se agrega el retardo de los pagos, como sucede principalmente en los puertos del Norte, no es de extrañar que se noten ciertas irregularidades en el servicio.

### **Oficinas**

La falta de local apropiado para oficinas es casi general en todos los puertos y oportuno creo hacer presente a V.E. el proyecto que hubo para contratar en Estados Unidos la construcción de algunas oficinas de madera, pues parece conveniente llevar a cabo esa imperiosa necesidad, con lo cual las capitanías estarán establecidas con decencia y se evitará el gasto de locación.

A fin de que estas autoridades ejerzan la vigilancia inmediata que deben tener en los puertos, como que son los jefes de su policía, necesario es que las oficinas estén situadas en lugares dominantes e inmediatos al mar, donde puedan avistar no solo todo el fondeadero, sino también la entrada del puerto; así podrán estar personal y constantemente informadas de cuanto pasa en dichos lugares y en comunicación con los buques, mediante señales establecidas.

Particularizando esta situación a la capitanía del Callao, perteneciente al puerto principal y de más movimiento, hago presente que es la peor situada por su alejamiento de la playa y por tener interceptada completamente la vista al mar por las estaciones de los ferrocarriles y por las obras del Muelle Dársena. La traslación, pues, de dicha oficina a un lugar apropiado, mejorará notablemente el servicio de policía del puerto, que cada día se hace más difícil.

### **Embarcaciones**

También carecen varios puertos de embarcaciones y algunos las tienen inaparentes para las condiciones del mar y, aunque hay orden

superior para comprarlas, no siendo posible conseguirlas, creo conveniente encargarlas a Europa, de donde pueden venir los buques fletados para exportar el huano.

### **Del Servicio en General**

El arreglo completo del servicio, en general, de las capitanías de los puertos, es un asunto de bastante consideración y que no es fácil llevar a cabo sino mediante un estudio especial de cada puerto, como he dicho antes y con elementos suficientes para reparar sus necesidades. Varias visitas se han hecho de las capitanías por jefes respetables y contraídos, pero sin ningún resultado provechoso, pues hasta ahora en nada han cambiado las condiciones del servicio, que siempre se resiente de las mismas faltas e irregularidades.

## **VII**

### **ESCUELAS NAVAL Y PREPARATORIA**

Aunque estos establecimientos están fuera de la dependencia de la Comandancia General de Marina, creo se relacionan íntimamente con la Escuadra, pues de allí ha de salir su progreso intelectual; juzgo por ello de mi deber hacer, por lo menos, una ligera reseña y apreciación de ellos.

El 7 de Noviembre de 1870 fue inaugurada la Escuela Naval, con la base de veinte Guardia Marinas que entonces servían en los buques de la Escuadra, de los cuales fueron separados diez y nueve por disposición Suprema; pero al año siguiente ya habían nuevamente veintisiete alumnos que pronto terminaron la instrucción media y pasaron a la profesional.

Tocándose con el inconveniente de que los jóvenes que solicitaban su admisión a la Escuela Naval carecían de una instrucción media perfecta y, de otra parte, deseando el Supremo Gobierno establecer una Escuela Preparatoria, en un lugar adecuado, para los jóvenes que necesitasen adquirir los conocimientos indispensables para ingresar a las escuelas especiales de Marina, de Artillería y de Ingenieros, dio la resolución de 23 de Julio de 1873, en cumplimiento de lo cual quedó establecida a bordo del vapor "Meteoro", el 2 de Agosto del año siguiente, con cien alumnos, conforme a dicha resolución. En la Escuela Preparatoria se sigue el reglamento general de instrucción y

en la especial de Marina se ha dado a la Astronomía, Navegación, Geodesia, Artillería y Derecho Marítimo, cuanta extensión y perfeccionamiento han sido necesarios para que nuestra Marina satisfaga acertadamente las necesidades de su profesión.

Para apreciar debidamente la importancia de estos establecimientos debemos recordar las aptitudes del personal de los Guardia Marinas que tripulaban la Escuadra cuando se inauguró la Escuela Naval; aquellos jóvenes destinados para llenar más tarde los delicados deberes de Oficiales y Jefes de Marina, ignoraban hasta las nociones indispensables de su profesión y no tenían más esperanza, para adquirir algunos conocimientos, que su aplicación y la práctica que les diese el servicio mismo.

Muy diversa es la posición actual de los que se dedican a la Marina, pues su educación les depara un porvenir brillante y honroso que alcanzarán, si no desmayan en la senda difícil y abnegada de su carrera.

Hasta fines del año pasado la Escuela Naval ha dado a nuestra Escuadra diez y nueve Guardia Marinas perfectamente instruidos, habiendo ya diez y seis que han merecido la clase de oficiales y de los cuales dos están practicando en los buques de guerra franceses. Reducido es ciertamente este número, después de siete años que funciona el establecimiento, pero es de esperarse que en lo sucesivo aumentará para dotar los buques de Guardia Marinas, cuya falta desde aquella época, hasta ahora, se ha de sentir notablemente.

Mediante los informes detallados que podrá suministrar su actual Director, V.E. apreciará con certeza la marcha y resultado de estos útiles establecimientos.

## VIII

### ESCUELA DE APRENDICES DE MARINEROS

La necesidad de formar marinería propia para tripular los buques de la Escuadra, que hasta ahora han sido dotados, en su mayor parte, por individuos de diversas nacionalidades, con detrimento de la disciplina y moralidad, precisó al Supremo Gobierno a dar el decreto de 2 de Octubre de 1872, fundando la Escuela de Aprendices de Marineros, la que se inauguró el año siguiente con 254 grumetes a bordo de la fragata "Apurímac" que, como he dicho antes, fue arreglada convenientemente con tal objeto.

Las ventajas de este Establecimiento son benéficas e importantes para la Nación que contará, como en el Ejército, con custodios nacionales para la Escuadra, por su preponderancia y seguridad y, para esa parte de la juventud desvalida, que, arrancada de la miseria, del vicio, o de la vagancia, encuentra allí un asilo donde recibe la educación suficiente para hacerse un marinero u oficial de mar, en debida forma, asegurando así un porvenir en el honroso y útil servicio de la Escuadra de su Nación o de la marina mercante.

Juzgo de más hacer apreciaciones sobre la conveniencia de tal Escuela, pues muy ostensibles son sus fines; pero no debo omitir aquellas indicaciones que tiendan a la realización de su objetivo y a su mejoramiento material e intelectual.

La Escuela de Aprendices ha merecido, satisfactorio es decirlo, un marcado interés no sólo de parte del Supremo Gobierno, sino también de los Jefes encargados de ella y de toda la Escuadra; sin embargo, sensible es que los resultados no hayan correspondido del todo, como era de esperarse. En efecto, después de cuatro años de existencia, sólo ha dado a la Escuadra 294 grumetes, incluso 54 que deben terminar sus estudios en los próximos exámenes, en el orden siguiente:

A la cañonera "Chanchamayo"	54
A la idem "Pilcomayo"	98
A la corbeta "Unión"	31
A la fragata "Independencia"	40
Al monitor "Huáscar"	7
A la fragata "Apurímac"	10
	<hr/>
Para terminar sus exámenes	54
	<hr/>
Total:	294

Siendo necesario para tripular nuestros buques por lo menos 1,000 hombres, pasarán todavía muchos años para conseguir una tripulación nacional y buena, debiendo además tenerse en cuenta las bajas que se ocasionan por enfermedad, desertión u otros motivos, como también por las licencias finales que deben darse a los grumetes después de cinco años de servicios, conforme al reglamento.

Dos son las causas principales que sirven de rémora a la formación de marineros en la Escuadra: los pocos alumnos que existen

y la corta edad de una parte de ellos. Estas dos circunstancias están previstas en el reglamento que señala 400 alumnos que, para ser admitidos, han de tener la edad de 15 a 18 años; actualmente solo hay educándose 240, de los cuales 83 son menores de 14 años, lo que, como es natural, hará que vaya disminuyendo el número de alumnos que salgan en lo sucesivo, agravando en mucho los fondos del Establecimiento aquellos que, por su corta edad, necesitan más tiempo de aprendizaje y desarrollo para poderse integrar con provecho a la navegación y al servicio militar.

A fin, pues, de conseguir la tripulación necesaria, economizando tiempo y gastos, conveniente es que V.E. dicte las disposiciones que crea a bien, para aumentar el personal de los alumnos a 400 y para impedir que las autoridades superiores remitan menores de 15 años, contraviniendo al reglamento.

Con este mismo objeto y para conservar la moralidad y disciplina que adquieren los grumetes en este establecimiento a fuerza de gastos y contracción, muy conveniente es que, al pasarlos al servicio de la Escuadra, vayan todos a formar la dotación total de cada buque, alejándolos así de la relajación que existe en las tripulaciones heterogéneas que hoy tripulan los buques.

Los talleres de sastrería y zapatería, establecidos en esta Escuela, por resolución suprema de 15 y 21 de Febrero del año pasado, no han dado los resultados que eran de esperarse, por dificultades que ha manifestado su actual Director; pero siendo tan interesante para el país y para esos individuos que tengan una industria lucrativa y honrosa después de dejar por cualquier motivo el servicio de las armas, creo conveniente no desmayar en ese propósito y vencer las pocas dificultades que se presenten.

Para complementar los buenos resultados que este establecimiento debe dar a favor de la Escuadra, recomiendo a V.E. las secciones especiales de que ya he hecho mención para formar contraamaestres, guardianes, condestables y artilleros prácticos.

### **Factoría Naval**

Por acuerdo supremo de 3 de Setiembre de 1868 fue separada la Factoría Naval del Departamento de Marina, debiendo ésta, en caso de necesitar de dicha Factoría, dirigirse por conducto del Ministerio del ramo; según entiendo esta inconveniente disposición tuvo lugar en la circunstancia de haberse nombrado Superintendente de

ella a un jefe más antiguo que el de dicho departamento, sacrificando así la conveniencia del servicio por lo particular; sin embargo, como no era del todo posible llevar a cabo tal medida sin graves inconvenientes, se consiguió que sólo en casos muy apremiantes y cuya demora ocasionara retardos perjudiciales, pudiese ordenar la Comandancia General de Marina los trabajos para los buques de la Escuadra, dando cuenta al Ministerio. Esta excepción, la larga tramitación para efectuar la obra más insignificante, distrayendo la atención del Ministerio diariamente y los inconvenientes de distinta naturaleza que desde entonces se han presentado, han demostrado suficientemente la necesidad de que ese establecimiento quede como antes y como existe en todas partes, entre las dependencias del Departamento.

Durante el poco tiempo que estoy en este puesto, en que constantemente hay que atender a las reparaciones de los buques de la Escuadra, que son mayores a medida que aumenta el número de ellos y el tiempo de sus servicios, he podido ver prácticamente tal inconveniencia, y más habiendo llegado el caso de tramitar un expediente para conseguir la construcción de una chumacera y aun, lo que es más raro, haber negado ese establecimiento a esta Comandancia el derecho de solicitar directamente un informe sobre trabajos de su competencia.

No puede dejar de extrañar a V.E. la anómala situación de esta Comandancia respecto a la Factoría Naval y, no dudo que, comprendiendo de cuanta importancia es la regularidad y actividad en el servicio, colocará ese establecimiento en su verdadero puesto; así lo hace esperar la justa y acertada disposición dictada últimamente por V.E. al haberse apercebido de los tropiezos que eran consiguientes a esa separación.

En tal situación la Comandancia General no puede manifestar el estado administrativo y económico de la Factoría Naval; pero puede apreciar su importancia por las relaciones que tienen sus labores con la Escuadra, siendo evidente que la conservación material de ésta, en su mayor parte, depende de la organización de dicho establecimiento, de sus elementos y de su actividad.

Los buques han recibido reparaciones y trabajos de la Factoría que no dejan dudas de las buenas disposiciones de los jefes encargados de su dirección, solo sí con algunos atrasos e irregularidades, que en mi concepto provienen de la falta de fondos y materiales; faltas que desaparecerán con la mejora de nuestro Erario y con la benéfica medida adoptada por V.E. de comprar en Europa directamente los

artículos necesarios para la Escuadra, en la que debe estar considerada la Factoría Naval.

## X

### OBRAS IMPORTANTES

#### Arsenal

Apenas puede comprenderse cómo después de tantos años que existe una Escuadra, si no poderosa, por lo menos suficiente para el servicio de la Nación, no se haya construído un Arsenal, donde se conservase su material de guerra, sus repuestos navales y donde las fuerzas de marina, reunidas y disciplinadas, permaneciesen listas para embarcarse en caso dado; con talleres apropiados para todos los trabajos de Marina, y, en fin, donde se hallasen concentrados todos los elementos indispensables para atender debidamente en cualquier circunstancia, al servicio y conservación de la Escuadra. Un edificio de tal naturaleza, con las mejoras introducidas en los Arsenales de Europa, es una obra que reclama tiempo ha, las necesidades de la Escuadra.

Hasta ahora la Escuadra solo tiene para su servicio en tierra un ruinoso cuartel donde, por la falta de oficinas, de almacenes, de espacio y de seguridad y sin el menor recurso para simular un Arsenal, no es posible, sin perjuicio notable, conservar cualquier material, sin que la intemperie y la humedad lo destruya o desaparezca.

Lamentablemente, es ciertamente que, épocas pasadas en que la hacienda de la Nación no se hallaba en circunstancias tan apremiantes, no se hubiese tratado de construir un edificio de tal importancia; la administración pasada inició y nombró una comisión para que determinara el lugar más apropiado para tal objeto, lo que desgraciadamente no pasó de allí; actualmente ha vuelto a organizarse dicha comisión por mandato supremo y cumpliendo su cometido ha informado con razones extensas y fundadas, que el sitio del castillo de la "Independencia", donde existe actualmente la Aduana del Callao, es el más conveniente bajo todo aspecto para el Arsenal de Marina. Ojalá que el Supremo Gobierno, que tanto interés muestra por la Armada, perseverase en la idea de emprender dicha obra y, aunque no fuese posible de pronto llevarla a cabo del todo, por lo menos hiciese formar los planos in extenso y de ellos se construyese la parte

más urgente, dejando para más tarde su terminación, así como las obras hidráulicas que deben efectuarse en el mar y que le son inherentes.

### **Dique**

Un dique seco o flotante es otra de las obras sin la cual es imposible pasar más tiempo, sin detrimento de los buques o con un fuerte gravamen al Erario. El fierro que es ya generalmente el material usado en la construcción de los buques de la Marina de Guerra, necesita un constante cuidado; de aquí dependen tres casos a cual más importante: la conservación del buque, su buena marcha para el éxito de sus comisiones y la gran economía en el combustible. Fácil de calcular es la fuerte cantidad que habría que gastar en nuestros buques si entrasen al dique con la regularidad necesaria e indispensable para obtener los resultados que he manifestado, como también para hacer reparaciones en el casco que no pueden practicarse a flote; además, poseyendo el Estado un dique propio, no estará sujeto a las condiciones de una empresa particular, ni tampoco a las emergencias del único dique que existe en todo el Pacífico, de dimensiones y poder competentes. La conveniencia de esta obra es, pues, incuestionable y, aun juzgo que, prestando auxilio a la marina mercante, pues el único dique que existe es insuficiente para ejecutar las constantes carenas que se hacen en este puerto, al Estado reportaría utilidades que, por lo menos, bastarían para atender con desahogo a su sostenimiento.

A fin de que V.E. tenga una idea exacta del fuerte gasto que ocasiona las entradas al dique de los buques de la Escuadra, de indispensable necesidad para su conservación, acompaño el cuadro D, que manifiesta la cantidad de ciento noventa y nueve mil cuarenta soles, gastado con tal objeto desde el año de 1866 a la fecha, la que hubiera sido mayor si los buques hubieren entrado con la regularidad conveniente para hallarse siempre listos para desempeñar oportunamente sus comisiones, economizando tiempo y combustible.

Lo expuesto corrobora en mucho la idea que he manifestado, de que el Gobierno tenga un dique propio.

### **Faros**

En vista de la conveniencia de establecer faros en todo el litoral de la República, el Congreso dio la ley de 25 de Enero de 1875 y,

para su cumplimiento, el Gobierno expidió el decreto de 8 de Febrero de 1876, por el que aprobaba la propuesta hecha por los señores Barbier y Fenestre de París para la construcción y planificación de trece faros y doce luces de puerto.

Hasta la fecha no se ha realizado dicha obra, con lo cual, según se expresó el señor Ministro del ramo en su última Memoria, habríamos llenado una urgente necesidad, exigida por la civilización, reclamada en varias ocasiones por las naciones marítimas amigas del Perú y podría ser recorrido nuestro litoral en la noche con tanta seguridad como en el día.

Bastante demostrado está con las disposiciones citadas, la necesidad de los faros, no sólo para la marina mercante, sino muy particularmente para nuestros buques de guerra, que llamados a vigilar todo el litoral y a desempeñar diversas y urgentes comisiones en todos sus puertos, necesitan frecuentemente en la noche un punto seguro para orientarse y tomar el puerto y fondeadero sin retardo.

Si la deficiencia actual del Erario nacional es, como creo, la única causa por la que no se ha llevado a cabo dicha obra en toda su extensión, conveniente sería que por su importancia dispusiera V.E. la planificación de los más urgentes, repartidos convenientemente en los puntos más peligrosos de nuestro litoral y dejar para más tarde la colocación de un número mayor.

También debo hacer presente a V.E. la necesidad de colocar algunas boyas de campana en los puntos más salientes y peligrosos de la costa, las que en muchas ocasiones salvarían las embarcaciones de eminente peligro, no sólo en la noche, sino aún en el día, durante aquellas épocas en que las fuertes neblinas que se experimentan en nuestro litoral, cubren por completo el horizonte.

### Muelles

La mayor parte de nuestros puertos carecen de muelles que faciliten su tráfico y que hagan accesibles aquellos que por las condiciones del mar no siempre son abordables.

No necesito demostrar a V.E., que demasiado conoce los inconvenientes de esta falta, una necesidad reclamada constantemente por las autoridades, por el comercio y por cuantos navegan, quienes en distintas ocasiones han tenido pérdidas y atrasos de consideración y aun desgracias irreparables.

Los hermosos y magníficos muelles de Eten, Pacasmayo y Pisco, así como los pequeños de Ilo y Arica, todos en esqueleto, del sistema Mitchell, prueban que ésta es la única construcción apropiada para nuestra costa, donde las fuertes corrientes que se experimentan, las grandes cantidades de arena que arrastran y el fuerte embate del mar, hacen pronto inservible otro sistema, como ha sucedido en los muelles sólidos de Huacho, Chorrillos, y de otros puntos, que pronto han sido inutilizados.

Las razones expuestas en favor de los muellas del sistema Mitchell son mayores atendiendo al costo de ellos, a la facilidad que hay para darles una larga extensión y una larga duración, si son atendidos debidamente.

## XI

### CAJA DE AHORROS

La Caja de Ahorros establecida en la Caja Fiscal del Callao, conforme al decreto supremo de 23 de Octubre de 1873, tiene según balance de la fecha, un activo de catorce mil novecientos soles en títulos de la deuda interna y de ciento siete soles en efectivo. El estado letra E. demuestra los ingresos y egresos desde su instalación.

Los resultados de esta institución en provecho de la nueva marinería nacional que principia a dotar a la Escuadra, no pueden ser más benéficos y filantrópicos. Esos individuos, cuya posición es tan precaria, encontrarán al terminar sus servicios, un pequeño capital con el que honradamente podrán dedicarse a alguna industria, o que servirá de alivio a sus familias.

En atención a la depreciación que en el día tiene la moneda circulante y al pequeño haber de que gozan los grumetes, con el cual ni aun pueden atender a sus menores necesidades, sería conveniente no hacerles descuento alguno mientras se hallen en dicha clase, sino cuando obtuviesen la inmediata de marinero, la cual debería concedérseles, al año de servicio, si por su buena conducta y aptitudes la mereciesen, a juicio de sus jefes inmediatos.

Creo también que con los mismos fines anteriores y además para afianzar la estabilidad de la marinería, debe hacerse, en lo sucesivo, el mismo descuento a los individuos peruanos que hayan o no pertenecido a la Escuela de Aprendices; debiendo entregárseles los descuentos, con sus respectivos intereses, al terminar el tiempo de sus contratas.

## XII

**DECRETO SUPREMO DE 22 DE OCTUBRE DE 1872**

La justicia que debe reinar en todos los actos de la administración, se echaba de menos en la afluencia de ascensos que se han dado en todo tiempo; gran parte de la Marina ha sufrido decepciones con detrimento del cuerpo, y se hacía necesario una disposición que regulara el modo de conferirse los ascensos y cortara de raíz las influencias personales. Este fue el objeto del decreto citado, cuyos resultados comprueban su importancia. Comprendiéndolo así V.E. lo ha aplicado hasta ahora con firmeza, modificándolo únicamente en la parte relativa a grados.

Abundando en las mismas ideas y deseando, como es natural, la regularidad en las recompensas de los buenos servicios que, además de evitar odiosas emulaciones, mejora indudablemente el servicio de la Escuadra, creo que aun debe hacerse alguna modificación al citado decreto, que me permito indicar a V.E.

Por dicho decreto es evidente que un Alférez de Fragata, esto es, un oficial joven, que recién principia a formar su carrera, a contraer los hábitos del servicio militar y marinero y a acomodarse a las privaciones y fatigas del mar, puede llegar a la clase de Capitán de Corbeta, alejado de esas grandes exigencias que hacen al buen oficial de marina. En tal concepto juzgo que debe establecerse, para obtener un ascenso en la Marina, la necesidad de tener en cada clase cierto tiempo embarcado a bordo de los buques de Guerra, o transportes de la Escuadra, como está dispuesto al tratarse del ascenso a Capitán de Fragata.

No dudo del bien que reportará a la Escuadra esa modificación y estando establecida la alternabilidad en el servicio de a bordo y de tierra, todos tendrán ocasión de hacer su carrera en los buques, excepto aquellos cuya indolencia e ineptitudes los aleja de su verdadero puesto.

## XIII

**NECESIDADES Y APRECIACIONES GENERALES**

Por la exposición hecha del estado de los buques de la Escuadra, verá V.E. que solo una pequeña parte se encuentra expedita,

aunque necesitando pequeñas reparaciones y que el resto está en reparos importantes unos y otros en estado de recibirlos con urgencia; así que en esta época se han acumulado las obras de reparaciones de toda la Escuadra. Estas circunstancias y las dificultades que se han presentado, no solo para proveer a los buques de los artículos más necesarios para su carena, sino aun para atender al pago de los aparejos, han contribuído muchísimo en que las obras hayan sufrido atrasos y embarazos inopinados; pero salvando V.E. cuantos inconvenientes puedan aun presentarse para el aprestamiento de la Escuadra, podrá quedar durante el año entrante expedita en todas sus partes y en un pie de guerra proporcionado a la importancia de los buques.

---

De algún tiempo atrás la Marina no ha hecho adelanto material alguno, a excepción del aumento que ha recibido con el transporte "Limeña"; lejos de esto, su importancia ha desmerecido mucho, pues siendo nuestros principales buques construidos en una época en que el blindaje y gruesa artillería hacían sus primeros ensayos, ya han quedado muy atrás de las poderosas naves de guerra que se construyen en el día. Esta novedad que se ha hecho una necesidad imperiosa en todas las naciones, proporcionalmente a sus exigencias, me hace llamar la preferente atención de V.E. que tanto conoce cuánto afianza una buena Escuadra, los intereses, la tranquilidad y soberanía de la Nación. Demasiado conozco la aflictiva situación de nuestro Erario; sin embargo, en atención a las consideraciones expuestas, creo de mi deber reclamar la prestigiosa influencia de V.E. para reforzar nuestra Escuadra con los buques que según su ilustrada opinión sean necesarios.

Haciendo a V.E. el anterior pedido, justo y conveniente es que opine por la supresión de los buques que por su poca marcha, y por su estado de deterioro o inutilidad, sólo aumentan los gastos de la Escuadra, sin provecho y con detrimento de la conservación de los demás buques.

---

Al tratarse de construcción de buques de guerra, muy natural es atender a los experimentos prácticos para poder apreciar con acierto las condiciones más convenientes. Al efecto, los combates del Monitor

“Huáscar” en las aguas de Junín y de Pacocha, han ofrecido un estudio importante y del cual seguramente aprovecharán todas las naciones que tienen interés en el mejoramiento de la construcción naval y de la artillería de marina. En ambos casos dicho Monitor se sostuvo sin desventajas y sin recibir averías de consideración que lo obligasen a eludir la continuación del combate, a pesar de luchar con buques de guerra con buena artillería, rápida marcha y bien organizados; y si hubiese estado convenientemente preparado para un hecho semejante, con tripulación suficiente y disciplinada y sin los inconvenientes que tuvo, independiente de las condiciones del buque, puedo asegurar que hubieran sido más palpables sus excelentes cualidades.

En atención al sistema de su torreón y artillería y al poco blanco que presenta y a sus buenas condiciones marineras, dicho buque ha llamado siempre la atención de nuestra Marina, que lo ha considerado como el mejor de la Escuadra.

Como resultado del hecho referido, de los buenos servicios que ha prestado este buque, de su fácil conservación y en atención a las proporciones del blindaje usado actualmente, debemos concluir que buques semejantes al “Huáscar”, sin grandes dimensiones, ligeros en su marcha y movimientos, con uno o dos torreones y con un fuerte blindaje, es la nave que debe servir de tipo para el caso de reforzar nuestra Escuadra.

---

Careciendo la Escuadra del número de Oficiales, como he indicado antes, no se hace el servicio en todas sus partes, conforme a las prescripciones de las Ordenanzas Navales; sin embargo los Jefes y Oficiales que actualmente dotan los buques, no desmayan en poner de su parte todos los esfuerzos para hacer menos sensible esta falta.

Notable es, verdaderamente, la circunspección e interés que he podido notar durante el corto tiempo que desempeño la Comandancia General de Marina, para atender a la conservación de los buques y para sostener la moral y disciplina de sus tripulaciones, lo que ha contribuido eficazmente para que estas, casi ignorando sus deberes por falta de Ordenanzas apropiadas, sufriendo privaciones y siempre en trabajo constante, no hayan manifestado inquietudes que comprometan su subordinación.

Debo recordar aquí la conveniencia de establecer la alternabilidad de los Jefes y principalmente de los oficiales, en los diversos

puestos de la Escuadra y dependencias de Marina, que nunca se ha puesto en práctica. Esta medida contribuirá mucho en la conservación del personal, de sus conocimientos profesionales y de los hábitos de mar. Muchos oficiales ha perdido la Escuadra por haber obtenido destinos en tierra, que han desempeñado por largo tiempo, pues cuando ha sido necesario embarcarlos por alguna circunstancia, ya habían perdido hasta las cualidades que distinguen al hombre de mar. Y esto no es extraño; el servicio de los buques y particularmente el de la Marina de Guerra, necesita hombres que llenos de abnegación, de costumbres severas y dedicados a su profesión, no echen de menos los alicientes naturales de la vida de tierra, ni se acostumbren a la flojedad que les es consiguiente, y mal puede conseguirse la conservación de un oficial de Marina, si se le deja entregado a las comodidades de la vida doméstica.

La alternabilidad de que trato, además de la conveniencia expuesta, da lugar para que todos los oficiales puedan ocupar los diferentes puestos de la Marina, adquiriendo la práctica necesaria en cada uno y cuenten servicios embarcados para obtener merecidamente sus ascensos.

---

Otra de las causas que influyen en desmejoramiento del servicio, es la larga permanencia de los buques en los puertos que, como el Callao, ofrecen distracciones diversas. La permanencia constante de la oficialidad a bordo, la regularidad de los ejercicios de las tripulaciones y el alejamiento de toda inquietud opuesta a la vida militar y marinera, solo puede conseguirse fuera del alcance de estos lugares, donde todos tienen que reconcentrarse en el cumplimiento de sus deberes.

Creo, pues, conveniente que nuestros buques deben estar constante y alternadamente haciendo las estaciones del N. y S. de la República y, como felizmente todo nuestro litoral está en comunicación telegráfica, pronto podrán recibir las órdenes que se les imparta o acudir al lugar donde se hagan necesarios sus servicios.

Llevando a efecto la anterior indicación, los oficiales podrán ocuparse en hacer estudios hidrográficos, rectificando la posición de la costa, señalando sus menores detalles, observando los establecimientos de los puertos, las mareas, corrientes, vientos y cuantos fenómenos sean dignos de atención. Con un trabajo de esta naturaleza,

útil y honroso, la Escuadra satisfará una deuda contraída con todas las naciones civilizadas, cuyos marinos por obligación, se ocupan constantemente y donde quiera que se hallen, en iguales operaciones.

---

La medida tomada recientemente por V.E. comprando directamente en Europa los artículos navales, es ventajosa bajo todo aspecto, pues solo así podrán obtenerse económicamente y de buena calidad. Nuestros buques, siempre proveídos por contratos particulares, nunca han sido bien atendidos, ya por la escasez de algunos artículos, ya por su mala calidad y por dificultades para la entrega. Últimamente con motivo de la paralización del despacho de la casa proveedora se ha estado comprando en plaza los artículos para la Escuadra consultando la mejor economía; pero la situación no ha mejorado por esto y se han presentado diversos inconvenientes. A bordo, más que en cualquiera otra parte, se necesita por economía y conveniencia, que los artículos sean de primera calidad, por alto que sea el precio, pues estando allí expuestos constantemente a la intemperie, se destruyen muy pronto si carecen de esa condición.

---

A fin de que el Arsenal pueda atender con actividad a ciertas necesidades de la Escuadra y al embarque y desembarque de tropas, cuyas operaciones se hace tan difícil y morosa en las lanchas y botes inaparentes que existen y muchas veces con falta de gente suficiente, debo solicitar a V.E. la adquisición de dos lanchas a vapor apropiadas para el objeto indicado. Creo demás encarecer la utilidad de estas embarcaciones a vapor, pues ya V.E. ha tenido ocasión de apreciar su necesidad.

---

#### XIV

### CAJA FISCAL

#### Sección Marina

El estado adjunto marcado con la letra F, manifiesta los gastos de Marina hechos por la Caja Fiscal por todo el año 77, los que as-

cienden a la cantidad de un millón doscientos diecisiete mil cuatrocientos cincuenticinco soles treinta y seis centavos, en la que se halla incluida la cantidad de veinte mil ciento tres soles diecisiete centavos, correspondiente a pagos hechos por gastos de años anteriores.

Además la Caja Fiscal adeuda por sueldos y demás gastos del ramo de Marina, la cantidad de setenta y tres mil seiscientos setenta y siete soles treinticuatro centavos, gastos hechos y dejados de pagar en el pasado año, así es que, en resumen, los gastos de Marina en todo el año 77 ascienden a la cantidad de un millón doscientos setenta y un mil veintinueve soles cincuenta y tres centavos.

Con dicha cantidad se ha atendido, como indica el referido estado, a los gastos de los buques de la Escuadra, Capitanías del litoral y demás dependencias de Marina, a la Escuela Naval y Preparatoria y a la Factoría Naval, a los retirados indefinidos, montepíos y demás pensionistas, a los sueldos de jefes y oficiales en comisión, pasajes, fletes y a otros gastos diversos y extraordinarios.

---

He aquí Exmo. Señor, el estado actual de la Armada y algunas apreciaciones que he creído conveniente hacer sobre el particular.

Grandes son las necesidades de la Armada que manifiesto a V.E. y grandes las dificultades que hay en la actualidad para subvenir a ellas, sin embargo, la Marina, confiada en la especial consideración que le merece a V.E. espera ver realizada, por lo menos, aquellas mejoras más apremiantes.

Muy largo hubiera sido tratar de todos los puntos convenientes al servicio de la Armada, y bien merecía hacerse, pues todos ellos son importantísimos y refluyen directa y positivamente en su mejoramiento; pero estoy persuadido que los Códigos Navales, cuya revisión pronto debe terminar, harán ver a V.E. en sus menores detalles, la marcha que debe seguir el servicio de la Armada para llegar con buen rumbo a su completa organización.

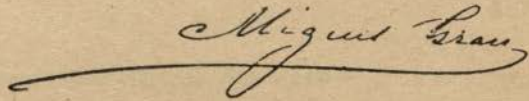
Haciendo merecida justicia, debo recomendar a V.E. el honorable cuerpo de Marina, que lleno de abnegación y de entusiasmo en medio de las necesidades porque ha atravesado, no ha desmayado un instante en cumplir con sus deberes. Solo el lamentable incidente que tuvo lugar a bordo del Monitor "Huáscar", en Mayo del pasado año, originado por la influencia que la anarquía ejerció sobre un reducido número de oficiales que faltaron a su consigna, vino a comprometer

el buen nombre de la Escuadra; pero V.E. conoce hasta qué punto fue rechazada por ésta ese golpe insidioso y cuan merecedora se hizo a la estimación del Supremo Gobierno.

Al terminar séame permitido manifestar a V.E. a nombre de la Marina, su sincera gratitud por el vivo interés que constantemente muestra por la preponderancia de la Armada de la República.

Exmo. Señor

Callao, Enero 2 de 1878.

A handwritten signature in cursive script, reading "Miguel Grau". The signature is written in dark ink and features a long, sweeping underline that extends to the left and then curves back under the name.

## I N D I C E

	Pág.
Introducción .....	III
Del Autor .....	IV
El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú .....	V
El llamado de Grau .....	VII
Carta de Miguel Grau a la viuda de Arturo Prat .....	XI
Carta de la viuda de Arturo Prat a Miguel Grau .....	XVIII
Canto a los Héroes del Huáscar .....	XXIV
Reflexiones sobre la Memoria del Comandante General de Marina, Capitán de Navío don Miguel Grau, presentada en 1878	1
Discurso de Recepción en nombre del Instituto .....	15
MEMORIA .....	21
Indice .....	

Impreso en los Talleres de  
**"Tipografía y Offset Peruana S. A."**

Jirón Canta 994 -- La Victoria  
LIMA -- PERU