

GRAU

GRAU

GRAU

© In Pectore/Fundación Miguel Grau

Alberto Alexander 2517 Lince

Cuarta edición

Impreso en Julio del 2023

Comité editorial:

- Antonio Zapata Velasco
- Armando Nieto Vélez
- Ernesto Lermo Rengifo
- Héctor López Martínez
- Jorge Salmón Jordán
- Ludwig Meier Cornejo

Conceptualización y Dirección:

Jorge Salmón Jordán

Producción general:

In Pectore / Interforum

Coordinación general:

María del Carmen Benavides

Información histórica y marítima:

Calm. (f) Fernando Casaretto Alvarado

Colaboradores:

Marisol Olsen Candiotti
Ingrid Fernández Sauri
Eduardo Devoto Acha
Roberto Vidaurre Vergonzini

Equipo de investigación y redacción:

Kathy Perales Ysla
Walter Meza Valera
Herberth Cuba García

Corrección de estilo:

Jorge Coaguila

Versión en inglés:

Carolyn Palma
Liz Arteaga

Diseño gráfico:

Fernando Gagliuffi Kolich

Impreso:

Optimos Editores Impresores S.A.C.

Fotografía:

Luis Sueyras Valverde
Gonzalo Barandiarán Gutiérrez
Wilfredo Livias Segura

Producción fotográfica:

Lourdes Díaz Izurieta

Colecciones fotográficas:

Archivo Histórico de la Marina
Dirección de información de la Marina de Guerra del Perú
Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú
Museo Naval del Perú
Colección privada de la Familia Grau
Fundación Miguel Grau
Congreso de la República

Diagramación:

Victor Contreras Lázaro / Fernando E. León La Torre

Carátula: Miguel Grau

Orlando Yantas, 2019. Comandancia General de la Marina

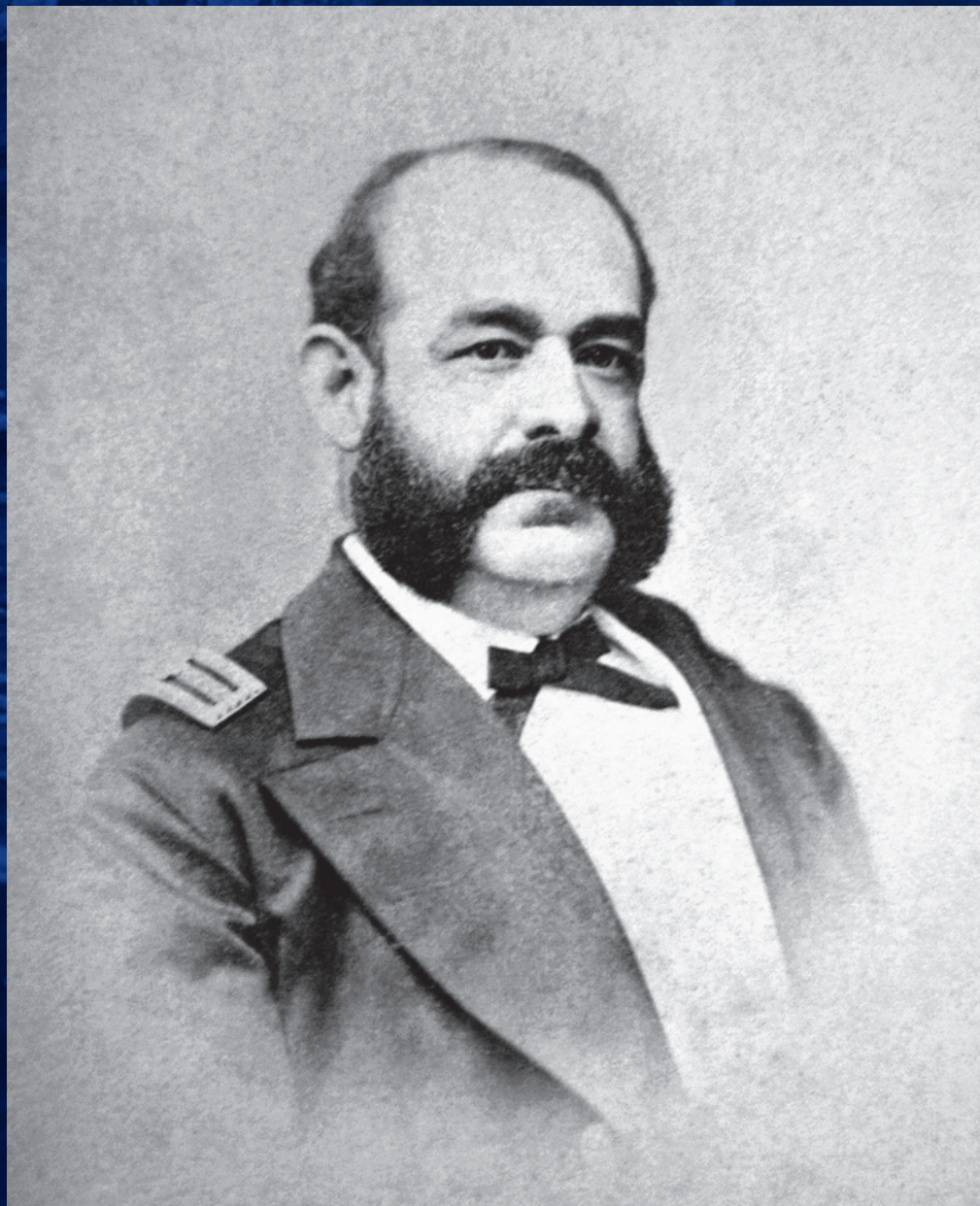
Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 2023-05656

Está prohibida la reproducción total o parcial del contenido y las características gráficas de este libro

Ningún texto o imagen contenidos en esta edición puede, sin autorización escrita de los editores, ser reproducido, copiado o transferido por cualquier medio impreso, digital o electrónico.

Cualquier acto ilícito cometido contra los derechos de propiedad intelectual que corresponde a esta publicación será denunciado de acuerdo al Decreto Ley 822, Ley de los Derechos de Autor, de la legislación peruana, así como las normas internacionales vigentes.

In Pectore es una empresa integrada a Interforum.



1834 - 1879

“EL PERUANO DEL MILENIO”



«La Marina de Guerra necesita hombres llenos de abnegación,
de costumbres severas y dedicados a su profesión» .

Miguel Grau

Comandante General de la Marina 1878





“Como del carbón sale el diamante, así de la negrura de ésta guerra sale Grau”.

Jorge Basadre
Historiador

Nombre de la obra: *Huáscar navegando*
Autor de la obra: Orlando Yantas.
Año: 2015
Dirección de Intereses Marítimos

CONTENIDO

I	NACIMIENTO, NIÑEZ Y ADOLESCENCIA	12
II	GRAN PERSONALIDAD	28
III	EL CIUDADANO GRAU	42
IV	ESPOSO, PADRE Y AMIGO FIEL	56
V	DE ANGAMOS A LA GLORIA	68
VI	DE VUELTA A LA PATRIA	94
VII	HOMENAJES	106
VIII	SOMOS GRAU, SEÁMOSLO SIEMPRE	124
	BIBLIOGRAFÍA	129
	CRÉDITO DE IMÁGENES	130

CAPÍTULO I

«*A*prendió primero en la vida que en los libros [...]. Supo de galletas rancias, del agua podrida, de la carne salada, del escorbuto, del incendio, del temporal, del naufragio, de las peleas y de las juergas en los puertos. Había carecido de infancia; pero la suya fue una auténtica juventud aventurera».

Jorge Basadre Grohmann
Historiador
Historia de la República del Perú



Nacimiento, niñez y adolescencia

Dicen que los seres humanos que han dejado huella, buena huella, a su paso por la vida, generalmente han sido personas que, por diversos motivos, fueron marcadas por hechos y circunstancias no siempre felices, lo que las ha enfrentado a situaciones difíciles desde sus primeros años.

Ya pesar de ello, han sabido salir adelante y se convirtieron en verdaderos personajes. Este es el caso de nuestro héroe más importante de la historia republicana: don Miguel María Grau Seminario, nacido en 1834.

El padre de Miguel Grau fue el teniente coronel colombiano Juan Manuel Grau y Berrío, natural de Cartagena de Indias. Por las venas de este prócer de la independencia, curtido por las guerras, corría sangre catalana. Llegó al Perú en 1822 como integrante del ejército libertador de Simón Bolívar; participó en las batallas de Guayaquil, Junín y Ayacucho, siempre al mando del mariscal Sucre. Luego se instala definitivamente en el Perú.

La madre de Miguel Grau fue la dama piurana Luisa Seminario del Castillo, proveniente de una familia que ostentaba el más alto nivel social de entonces. Era hija de Fernando Torcuato Seminario y Jaime, regidor perpetuo y alcalde ordinario del ilustre cabildo de San Miguel de Piura, quien, junto a María Joaquina del Castillo y Talledo, había logrado constituir un hogar prominente.

Nació en Piura el 27 de julio de 1834. Confirman el lugar y la fecha prestigiosos biógrafos de Grau, como Ella Dunbar Temple, Geraldo Arosemena, Alberto Tauro, José Agustín de la Puente y Fernando Romero. Paita y Sullana reclaman haber sido la cuna del héroe. Lo cierto es que todos los hijos del departamento de Piura, nacidos después del combate naval de Punta Angamos, han crecido viendo el merecido reconocimiento a su memoria, por lo que todo piurano expresa un legítimo orgullo al haber visto la luz nada menos que en el terruño de El Caballero de los Mares, como fue calificado Miguel Grau para la posteridad.



Doña María Luisa Seminario del Castillo.



Piura y Paita son los escenarios de los primeros años de vida del héroe de Angamos. El mar del puerto paitaño es la imagen que quedará grabada en la retina del pequeño Miguel para siempre.



Los primeros años

Son pocos los documentos que permiten seguir los inicios de la vida del niño Miguel, pues se han mantenido en el tiempo muchas tradiciones orales que por su fragilidad, en torno a esta época, no son posibles desarrollar.

Sin embargo, la historiadora Ella Dunbar Temple, destacada conocedora de la familia Grau, registra en su publicación *El victorial de Miguel Grau*, un momento importante en esta época de oscuridad. Transcribe la partida bautismal, a través de la cual se ha podido establecer que el pequeño Miguel recibió en Piura, a las cinco semanas de haber nacido, el óleo y crisma «por caso de necesidad», según consta en el documento. Al parecer, el recién nacido habría sido atacado por la epidemia de sarampión que se registró en esa época, hecho que urgió a sus padres a procurarle ese sacramento. El padrino fue el administrador de la Aduana de Paita, Manuel Anzoátegui. La madrina fue Rafaela Angeldonis, una joven viuda adinerada, presumiblemente vecina de Juan Manuel Grau y amiga de toda su confianza, a quien dejaba a su cuidado al pequeño Miguel y sus tres hermanos, cuando aquel tenía que salir de viaje.

Más adelante, en 1840, se realiza el censo en toda la provincia de Piura. Ahí, desde la ficha 224 hasta la 228, aparecen Juan Manuel Grau, de 50 años, natural de Cartagena, y sus hijos: Enrique de nueve años, Miguel de ocho, María Dolores de siete y Ana de cinco (en realidad, el pequeño Miguel tenía entonces solo seis años, ya que nació en 1834). Aunque las fichas censales no indicaban los domicilios, ha quedado establecido que por la cercanía en la numeración de las fichas, los vecinos de los Grau eran los Angeldonis, los Carrasco, los León, los Guerra y los Farfán.

A partir de octubre de 1842, Juan Manuel Grau fue nombrado vista de aduana en Paita y se traslada al bullicioso puerto cuando su pequeño hijo Miguel bordeaba los ocho años. Sin duda, la actividad marítima era el eje económico de la ciudad; había gran tráfico de entrada y salida de barcos de vela, naves de pesca y guaneras. Según relata el historiador José Agustín de la Puente y Candamo en su detallada biografía sobre Miguel Grau, la actividad ballenera que se realizaba frente a las costas del puerto era significativa en aquella época, por lo que usualmente se veían en el puerto embarcaciones balleneras provenientes de Estados Unidos y Gran Bretaña, que lo convertían en punto de recojo de agua y provisiones. Además, barcos de todas las naciones hacían escala en el puerto de Paita, de donde recogían, principalmente, materias primas, como pieles, granos,



Don Juan Manuel Grau y Berrío, el padre, fue teniente coronel del ejército libertador de Simón Bolívar. Llegó al Perú en 1822 y luego de la independencia se afincó en nuestro país. Es nombrado vista de aduana en Paita, donde se instala con sus cuatro hijos.

corteza y algodón, y dejaban, a cambio, productos manufacturados que llegaban desde distintos rincones del mundo, lo que convertía a la zona en un punto importante de comercio y transporte.

Es indudable que vivir cerca del mar tuvo que tocar la fibra más íntima del pequeño Miguel, a pesar de su corta edad. Y es necesario reconocer que es aquí donde él empieza a manifestar una personalidad interesante: aunque callado y melancólico, la chispa de su enorme entusiasmo, propio de sus ocho años, se ponía de manifiesto solo cuando escuchaba las historias de los viejos hombres de mar que, con toda paz, recalaban en el muelle después de sus labores diarias.



Enrique Federico



María Dolores



Miguel María



Ana Joaquina

Los cuatro hermanos Grau Seminario mantuvieron un fuerte vínculo de unidad. Enrique murió tempranamente en el servicio naval. Dolores se casó con el coronel Gómez, y fue parte del círculo más íntimo de Miguel. Ana se mantuvo soltera y vivió hasta el final de sus días en el hogar Grau Cabero.

De grumete a marinero

Aunque no hay registro de sus estudios, se presume que cursó los primeros años de la educación primaria entre Piura y Paita, porque en marzo de 1843, a la temprana edad de 9 años, seguramente debido a los apremios económicos del padre, el niño Miguel Grau y su hermano, Enrique, son puestos al cuidado de Manuel Francisco Herrera Castellanos, capitán del bergantín velero Tescua.

Sostiene Eugenio Ibáñez Incháustegui, en el libro *El maestro naval del Almirante Grau*, que el capitán Herrera era gran amigo de Juan Manuel Grau y que ambos habían sido compañeros de armas en el ejército libertador y procedían de Panamá. Juntos también habían servido en el ejército de la Gran Colombia, que, al mando de Simón Bolívar, atravesó los Andes para sellar nuestra independencia. Los viejos amigos se habían retirado con el grado de teniente coronel. Mientras Juan Manuel Grau se quedó en el Perú terminada su misión libertadora, su compatriota, Francisco Herrera, regresó a Cartagena de Indias, donde compró el velero Tescua, y se convirtió en marino mercante. Esta versión sobre quién fue Herrera ha sido divulgada por muchos otros historiadores en diversas biografías del héroe; sin embargo, esta afirmación ha sido puesta en duda, debido a que en los registros de la Armada Peruana de 1838 aparece un Manuel Francisco Herrera Castellanos recibiendo el grado de guardiamarina, declarando ser natural de Paita. Se sabe también que este mismo personaje al retirarse del servicio al poco tiempo se dedicó a la marina mercante, porque tendría un parentesco cercano con el rico armador paitaño Ramón Herrera.

Este es un dato que debería ser dilucidado en algún momento por los historiadores. ¿Se trataría de dos varones con apellidos y nombres iguales? Es decir, un caso de homonimia «integral», pues hasta en su principal ocupación coinciden ¿O es que se trata de dos perfiles de un mismo personaje? Algo sucede con este dato, que no pareciera encajar dentro de la trama. No obstante, esta es una versión muy interesante: ¿tal vez se haya omitido posteriormente este hecho debido a la carencia de fuentes de información; o fue soslayado por inconsistente? Consideramos que la presencia del Herrera colombiano en el Perú, y en el entorno de los Grau, es un hecho incontrovertible, porque tiene asidero en muchas fuentes históricas. Pero vale la pena haber señalado este dilema por la aparición del otro Herrera, para evidenciar que una biografía completa de nuestro gran héroe tropieza con escollos.

De lo que se tiene total certeza es que a partir de la compra del *Tescua* adquirido por Manuel Herrera, la pequeña nave (no llevaba más de ocho tripulantes a bordo) se dedica a labores de cabotaje, y Herrera se convierte en su capitán. Tampoco está en duda la entrañable amistad que había construido con Juan Manuel Grau. Por lo que los dos amigos, uno, navegante; y el otro, vista de aduana, hacían del puerto de Paita su lugar de encuentro y eran casi familia.

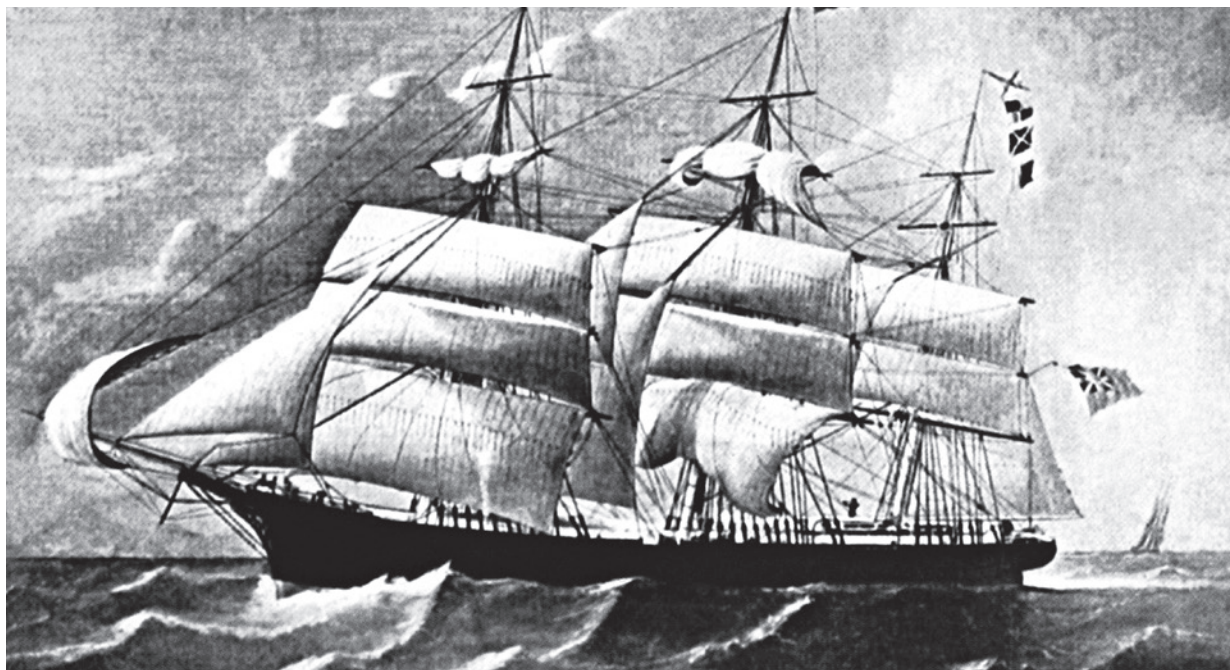
José Agustín de la Puente y Candamo destaca respecto a esta etapa: «No es sencilla la vida de Juan Manuel Grau con sus hijos en el puerto de Paita, sobre todo por la ausencia de la madre y la falta de un hogar con un ambiente propicio para la formación de los niños». Mantiene el hogar con su sueldo de vista de aduana y aunque «cuenta con el apoyo de gente cercana y amigos, no es fácil para él educar a los hijos y cumplir con las múltiples tareas del trabajo y el hogar. Tal vez esta sea la razón por la que decide el embarque de Miguel y Enrique».

Esto explicaría el motivo por el cual Miguel Grau, a una edad en la que cualquier niño dedica tiempo y fuerzas a jugar y a soñar, fue embarcado en el *Tescua*. Allí tuvo que aprender el oficio de la mar, y debió enfrentarse cara a cara con una vida dura... ¿Qué habría sentido el pequeño en su primera noche en altamar? ¿Tal vez fue despertado a menudo por el furioso tronar de las olas en tempestad, o durmió sobresaltado por feroces pesadillas? Todos sus anhelos infantiles han debido reducirse a un estremecimiento único: la vida en el mar. En su primer viaje, que fue al puerto de Buenaventura, en Colombia, Miguel Grau se vió precisado



Nombre de la obra: *Barca Nereyda*.
 Autor de la obra: Guillermo Spiers.
 Museo Naval del Perú.

En un velero como el de la imagen, de nombre *Tescua*, fue embarcado el pequeño Miguel a los nueve años, para aprender el oficio de la mar.



La imagen nos muestra cómo eran los veleros tipo bergantín. *Tescua*, *Florita* y *Josefina*, fueron los primeros que conoció nuestro héroe. Este tipo de embarcaciones tuvieron gran presencia en el comercio local de la época.

a enfrentarse traumáticamente a los rigores de la naturaleza. Para empezar a formar su espíritu mariner, el mar lo bautizó de una manera desproporcionada para su edad: la embarcación naufragó muy cerca de la isla Gorgona y sus tripulantes fueron salvados, entre ellos Miguel Grau.

¿Cuáles fueron las causas del naufragio y cómo se salvaron? No se sabe, pero lo real es que en tan poco tiempo de vida ya les había tocado mirar de cerca a la muerte. Esta impactante experiencia tuvo que haber dejado una marca indeleble en nuestro personaje. Más tarde la historia nos lo mostrará durante el combate de Iquique, en la madurez de sus años, cuando aparece el instinto del náufrago y decide salvar y acoger a los sobrevivientes chilenos de la corbeta *Esmeralda*, acto de generosidad alabado por los propios chilenos y uno de los motivos por lo que se ha reconocido a Miguel Grau como El Caballero de los Mares.

Aunque los historiadores no lo mencionan, cabe manifestar que la unión de los hermanos en la época del *Tescua* tenía que haberse fortalecido. Cada uno trazó su camino en torno al mar, embarcándose en diversos buques mercantes. Tampoco se menciona si siguieron viajando juntos o si cada uno tomó rumbo distinto. De lo que sí hay certeza es que, ya jóvenes, pidieron el respaldo del padre para solicitar su ingreso en el servicio naval y ser admitidos como guardiamarinas.



Lecciones que nunca olvidó

El historiador Alberto Tauro del Pino, en su Enciclopedia ilustrada del Perú, apunta: «Pronto se convertiría en el joven marinero Miguel Grau, quien llegó a surcar mares de Asia, Europa y América en diversos transportes, incluso en un buque ballenero». Es que el novato niño marinero fue poco a poco adiestrándose en las rudas tareas del oficio marino, sentando las bases que lo convertirían después en experto navegante.

A pesar del naufragio en su primer viaje, Miguel ansiaba volver nuevamente a su destino: el mar. Es aquí donde encontramos a un ser hecho para el mar y dueño de una especial perspicacia. Su autoformación fue integral, incluso dominó el idioma inglés de manera hablada y escrita. Eugenio Ibáñez detalla con minuciosidad la influencia gravitante que tuvo el capitán Herrera, quien fue en realidad el adulto que llevó de la mano al joven marinero hasta convertirlo en experimentado hombre de mar. Como marinero, y pese a su corta edad, el niño debía cumplir disciplinadamente, y al igual que todos, las faenas de a bordo —esta vez en otra nave, a las órdenes del propio capitán Herrera.

En marzo de 1844 Herrera ya había conseguido que se le confiara la goleta nacional Florita; en ella se embarcaron rumbo al Callao y Panamá, llevando consigo al decidido marinerito, tal como dará testimonio el mismo Grau, diez años después.

Posteriormente se embarcó en el bergantín nacional Josefina, de propiedad de Juan Ugarte, quien entrega el barco al capitán Manuel Herrera para prestar servicio de correo entre Panamá y el Callao, desde noviembre de 1844 hasta agosto de 1846. Es decir, durante casi tres años Miguel Grau había navegado al lado del capitán Herrera, recibiendo de él no solo enseñanzas educativas, sino también sobre la difícil labor marina y de cómo vencer el peligro de los mares; asimismo, cómo temprar el carácter, y sobre la importancia de mantener la serenidad para tomar decisiones y del valor necesario para llevarlas a cabo.

Diez años pasaron desde que el pequeño marinero Miguel Grau se hiciera a la mar por primera vez. Este proceso de formación y de gran valor para su vida posterior se da entre 1843 y 1853. A los 19



La amplia experiencia marinera del joven Miguel Grau se evidencia en este mapa, que detalla los viajes que realizó entre los 8 y 19 años de edad en buques mercantes.

años decide dejar la Marina Mercante y junto a su hermano Enrique Grau piden el respaldo del padre —eran menores de edad— para solicitar su incorporación a la Marina. Así, el 18 de agosto de 1853 el padre firma la solicitud a la Armada Peruana, la cual es rubricada por cada uno de los hijos en señal de conformidad. Miguel y Enrique son aceptados como guardiamarinas en 1854. Miguel no había cumplido aún los 20 años. Algún tiempo después, en 1857, Enrique Grau murió trágicamente en una misión de servicio en la selva de Chanchamayo, a los 26 años y sin dejar descendientes.

Resulta interesante la revisión de los argumentos que don Juan Manuel Grau exhibe en la solicitud de admisión para sus hijos, en la que considera que es muy útil el tiempo que han estado embarcados: «Se han hecho dos buenos marineros, sin haber conseguido ser pilotos [...]. Después de prestar tantos servicios en buques extranjeros, se acogen al pabellón de su país para prestarlo a su patria. Fáltales solo un protector que los ayude a llevar a cabo sus deseos y yo con su aquiescencia los pongo bajo el amparo de su gobierno y los ofrezco a su patria [...]. Para que tan espontáneo ofrecimiento tuviere todas las garantías que exige la ley a los jóvenes que no han cumplido la edad de su emancipación los acompaño en su petición».



La casa en Piura en la que vivió Miguel los primeros años de su infancia ha sido totalmente restaurada por la Marina de Guerra y hoy se exhibe como Casa Museo.

Un documento de especial interés es el listado de viajes que hizo el propio Grau de puño y letra, con la intención de testificar su amplio conocimiento marítimo y ser acogido por la Marina (incluso algunos historiadores mencionan que Grau llevaba un cuaderno de bitácora en el que registraba meticulosamente todas las ocurrencias de sus viajes durante los diez primeros años). Lo cierto es que en el aludido listado detalla nombres de puertos, buques, capitanes, hecho que nos revela a un joven Grau espontáneo, enumerando, con un vocabulario de auténtico hombre de mar, la experiencia vivida. Por considerarlo un testimonio de gran importancia y con la finalidad de que el lector pueda comprobar el intenso trabajo de estos años de formación del héroe, transcribimos parcialmente el documento, que será suficiente para graficar un rasgo de su perfil:

«Relación de los buques en que ha navegado el que suscribe [Miguel Grau]

«1° [Primer viaje] Me embarqué en el puerto de Paita en marzo de 1843 en el bergantín granadino Tescua, su capitán don Manuel F. Herrera y fui a Huanchaco y navegando al puerto de Buenaventura se perdió el buque en la isla de Gorgona.

[...]



Los interiores de la casa guardan aún los muebles y efectos personales que usó la familia Grau.

«4° [Cuarto viaje] Tomé plaza en Paita en la fragata norteamericana ballenera Oregón, su capitán Teodoro Wimping. Permanecí en este buque pescando ballenas 22 meses y he tocado en las Marquesas, Sándwich y la Sociedad. Me desembarqué en Paita.

[...]

«6° [Sexto viaje] Tomé plaza en el Callao en el bergantín nacional Conroy, su capitán don Guillermo Robinet y fui a Hong Kong tocando en Sándwich [un nombre ilegible] y Macao.

[...]

«8° [Octavo viaje] En California tomé plaza a bordo de la fragata norteamericana Corsair, su capitán Bill Cook, y fui a Shanghái y Hong Kong.

[...]

«12° [Decimosegundo viaje] En California tomé plaza a bordo de fragata norteamericana Golden Eagle, su capitán Guillermo Rolin y llegué al Callao.

Lima, agosto 10 de 1853.

Miguel Grau».



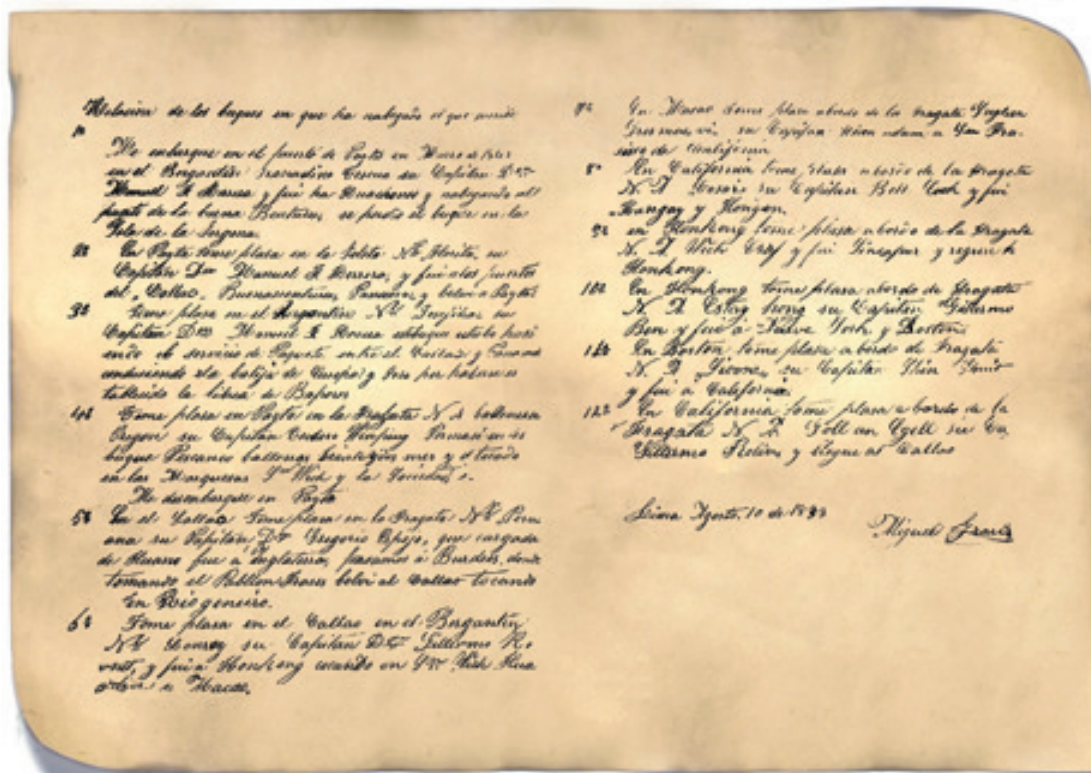
Vista del interior de una típica casita paiteña, en los años de la niñez de nuestro héroe.

En un estudio preparado por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú, a base del documento de Grau que acabamos de glosar, se establece que el Almirante Miguel Grau Seminario, de 1843 a 1853, navegó en 12 embarcaciones distintas un total de 102.854 millas náuticas.

Hasta aquí solo diremos que la dura niñez y juventud que le tocó vivir a Miguel María Grau Seminario le proporcionó una particular forma de entender la vida. Más adelante, iremos al encuentro del hombre predestinado, del futuro héroe, capaz de afrontar las más duras pruebas con inobjetable valor, y del hombre noble y digno, a quien la grandeza del mar le permitió entender y aceptar sin rencores las pequeñeces de la naturaleza humana.



Itinerario de viajes más usual entre América y España durante el siglo XIX.



Emociona leer la relación de viajes que escribe Miguel Grau de puño y letra para testimoniar su amplio conocimiento marítimo y ser acogido en la Marina. Nótese el vocabulario de auténtico hombre de mar.

CAPÍTULO II

«*M*iguel Grau tenía el temple de estos hombres superiores. Era el auténtico héroe del mar. Conocía la borrasca; y sus ojos, saturados de inmensidad, estaban hechos al panorama de lo infinito. Sus sueños eran anchos como las olas; y en su alma, familiarizada con el océano, solo cabía la grandeza».

José Luis Bustamante y Rivero
Presidente de la República
Inauguración del monumento a Miguel Grau



Gran personalidad

Aunque al ingresar a la Marina como guardiamarina Miguel Grau no había cumplido aún los 20 años, ante los ojos de sus instructores mostraba una gran ventaja en comparación con sus compañeros en cuanto a formación y edad.

Y no podía ser de otra forma, pues los primeros viajes del púber Miguel realizando, simultáneamente, labores propias de los marineros y su aprendizaje no escolarizado con la tutela del capitán del barco Manuel Francisco Herrera no eran nada desdeñables, sobre todo por la adquisición de una temprana experiencia marinera. Y a ello se suman las siguientes travesías, muy bien vividas en la mar —hasta entonces, en diez años, había realizado doce viajes—, aunque con pocas satisfacciones y mucho sacrificio, que solo una auténtica vocación puede superar.



Con este rico bagaje, en el que se incluía el uso de una amplio léxico marino, el joven Miguel Grau se había convertido en un experto conocedor de la vida a bordo, que lindaba con la excelencia. Entonces era obvio que destacara de inmediato.

El temple del comandante del *Huáscar*, retratado desde la perspectiva del pintor piurano Felipe Cossío del Pomar.

Su etapa inicial en la Marina Peruana

La etapa de guardiamarina es un periodo de formación para llegar a ser oficial en la Armada Peruana. El historiador Fernando Romero Pintado, en su Historia marítima del Perú. La República 1850-1870, anota al respecto: «Los guardiamarinas se embarcaban llevando como instructores a algunos oficiales que eran seleccionados por el comandante general del Cuerpo de Guardiamarinas; pero los de la dotación del buque debían contribuir a la instrucción». Romero también destaca que era usual que los guardiamarinas fuesen embarcados en buques de otras nacionalidades, con la finalidad de que su aprendizaje fuera amplio e integral, confrontando experiencias peculiares y afines, rutinas y formas de trabajo dentro de un denominador común: el mar. Como se sabe, toda esta instrucción ya la había tenido Miguel antes de incorporarse como guardiamarina, por lo que el joven solo requería continuar profundizando, sistematizando y perfeccionando su experiencia.

Es conveniente puntualizar que durante la época previa al ingreso de Miguel Grau a la Armada Peruana, el presidente del Perú, don Ramón Castilla, había iniciado un notable plan de adquisiciones navales, cuyo resultado fue que el Perú pudiese contar con una de las escuadras más importantes de Sudamérica. Efectivamente la moderna flota se había instalado ya cuando Miguel se incorpora como guardiamarina. El primer buque de la Marina de Guerra en el que se embarcó fue el Rímac, que pronto cambió de nombre por el de Noel. En este buque pasó seis meses y dieciocho días, según indica el propio Grau en su hoja de servicios llenada en julio de 1873. También es conocido que, en múltiples ocasiones, Miguel Grau había expresado públicamente el inmenso orgullo de haber vestido por primera vez el uniforme.

Aunque se le podría considerar un «viejo lobo de mar» con solo 20 años, nunca antes había navegado en un barco a vapor, por que todos los viajes de su niñez y adolescencia los hizo en barcos de vela. Sin duda, la comprobación de este avance tecnológico tuvo que constituir una experiencia impactante para el flamante marino de la Armada Peruana.

En octubre de 1854, Grau fue trasladado al pailebote Vigilante, un pequeño buque armado, donde permaneció diez meses y veinte días. Este periodo coincidió con la etapa final de la guerra civil en el Perú, en la que el presidente Echenique fue derrocado. El pailebote realizó varias comisiones, como la persecución de la goleta chilena Flecha, la cual había escapado de Pisco con municiones y armamento para los revolucionarios.

Un hecho que los historiadores coinciden en resaltar es la serenidad y el temple que hizo gala el futuro héroe cuando una tarde, estando de guardia, se enteró que el aspirante de marina Manuel Bonilla había caído al mar. Grau, quien estaba a cargo del buque en ese momento, de inmediato detuvo todas las acciones de cubierta y ordenó echar al mar un bote e iniciar la búsqueda del caído. Los hombres del salvamento estuvieron tres horas en el mar haciendo denodados esfuerzos, luchando con la espesa niebla que apenas les permitía verse las manos. Lamentablemente el cuerpo de Bonilla nunca fue encontrado; se había hundido apenas tocó el mar, pues el infortunado aspirante no sabía nadar. Muy apenados, tuvieron que reanudar la navegación.



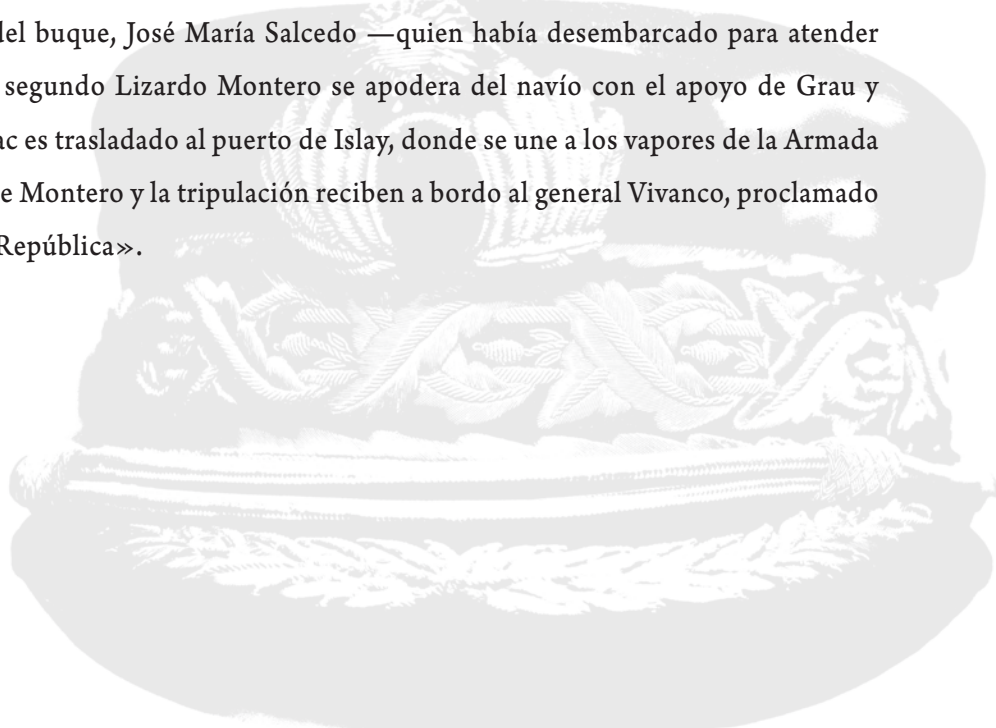
Con serena mirada, en una de las pocas imágenes en las que se muestra vestido de civil.

Primera actuación política

El buque Ucayali es el tercer destino de Grau, donde se quedó solo durante diciembre de 1855. De inmediato, con la clase de alférez de fragata, fue asignado al Apurímac, una de las principales naves de la Armada. Es en esta etapa que el alférez Grau se encuentra con el teniente segundo Lizardo Montero Flores, piurano también, dos años mayor que Miguel y más antiguo en la Marina. A partir de esta época se inicia una larga y estrecha amistad entre ambos hombres de mar.

Era 1856 y transcurría en el Perú el segundo periodo de gobierno del general Ramón Castilla, quien había destituido al presidente general Rufino Echenique. Grau contaba con 22 años y tuvo que verse enfrentado a una situación que lo coloca de cara con la anarquía y lo introduce en los agitados conflictos políticos que se vivían en esa época. Veamos: el 16 de noviembre, el buque Apurímac, al cual estaba incorporado, decide unirse a la sublevación del general Manuel Ignacio de Vivanco contra el gobierno de Ramón Castilla. El historiador De la Puente Candamo afirma lo siguiente al referirse a esta época: «Para el país es la continuación de una larga y triste secuela de levantamientos y anarquía; para Vivanco y para Castilla, es un nuevo enfrentamiento; mientras que para Miguel Grau representa algo más profundo: una decisión personal lo lleva a unirse a la revolución y a comprometerse con los postulados y las ilusiones de Vivanco».

En efecto, aquel 16 de noviembre de 1856, el Apurímac se encontraba en el puerto de Arica. Aprovechando la ausencia del comandante del buque, José María Salcedo —quien había desembarcado para atender una invitación—, el teniente segundo Lizardo Montero se apodera del navío con el apoyo de Grau y otros oficiales. Así el Apurímac es trasladado al puerto de Islay, donde se une a los vapores de la Armada Loa y Tumbes. Posteriormente Montero y la tripulación reciben a bordo al general Vivanco, proclamado «supremo regenerador de la República».





Bautizo de fuego

La situación que le toca vivir a Miguel Grau lo obliga, casi recién incorporado a la Marina, a tomar la decisión de participar activamente en la revuelta. Este hecho tiene que haberle significado un conflicto interno, porque debido a su larga formación, durante su niñez y adolescencia en los buques mercantes, estaba acostumbrado a recibir órdenes y, en especial, a acatarlas. Por eso sus biógrafos coinciden en que la influencia del teniente segundo Lizardo Montero sobre el alférez Miguel Grau es gravitante a partir de la rebelión del Apurímac. El Apurímac estuvo en manos de los amotinados «regeneradores» desde el 16 de noviembre de 1856 hasta el 17 de marzo de 1858. De este tiempo se puede concluir que ambos marinos debieron estar unidos por largas conversaciones que los llevaban a reflexionar sobre el futuro del país.

Los amotinados pusieron al Apurímac a las órdenes del general Vivanco, y habiéndose unido a la causa los vapores Loa, Tumbes e Izcuchaca, dejaban al gobierno de Ramón Castilla solo con el Huaraz y el Ucayali. Aprovechando esta presumible debilidad del gobierno constituido, deciden atacar el puerto del Callao el 21 de abril en la noche, con la intención de capturar el arsenal y la Prefectura. La reacción de los partidarios del presidente Castilla y de la población rechazó a los revolucionarios, con el costo de un gran número de muertos y heridos. Posteriormente los buques amotinados se retiraron hacia el sur, desembarcando a Vivanco en Arequipa.

Mientras tanto, en una estratégica acción el presidente Castilla declara piratas a las naves rebeldes y comunica la decisión al cuerpo diplomático acreditado en Lima. Este hecho resulta decisivo, pues la corbeta británica Pearl captura los buques Loa y Tumbes. Por otro lado, en mayo de 1857, el presidente Castilla obtuvo que casi toda la flota que había decidido respaldar al general Vivanco volviera a ponerse a sus órdenes, ofreciéndosele como contrapartida el olvido de las faltas cometidas. El Apurímac fue la única embarcación que se quedó fiel a Vivanco, con Montero en el comando, y Grau, entre sus oficiales. Durante el año 1857 el Apurímac se dedicó, en solitario, a realizar numerosas acciones contra diversos puertos del sur del país, hasta que el 17 de marzo de 1858, Vivanco es derrotado y huye a Chile.

Como no podía ser de otra manera, la fallida rebelión tuvo por corolario que los amotinados entregaran el Apurímac en el puerto del Callao. Lizardo Montero y Miguel Grau, junto a los oficiales José Mariano de los Reyes, Ricardo Pimentel y Germán Astete, fueron dados de baja del servicio. Asimismo, al buque rebelde, Apurímac, se le cambió el nombre por Callao en honor a la decisiva gesta del pueblo chalaco, en 1857 (debido a esta valiente actitud del puerto del Callao en defensa de la constitucionalidad, la Convención Nacional lo nombró, el mismo día de la victoria, 22 de abril, Provincia Constitucional, que hasta hoy ostenta, con las prerrogativas de un departamento del Perú).



Nombre de la obra: *Fragata Apurímac empavezada.*

Autor: Anónimo.

Colección Raúl Saldías Haettenschweiler



Retorno a la Marina Mercante

De 1858 a 1863, Miguel Grau estuvo retirado de la Armada Peruana. Durante este periodo regresó a lo que sabía hacer: viajar en barcos mercantes, Grau comandó los buques mercantes “Maria Cristina” que recorrió las costas del Perú, Ecuador y Chile, y el “Apurímac” con el que viajó hasta la Polinesia.

El 25 de mayo de 1861, Miguel Grau se acogió a la Ley del Congreso denominada la Ley de Reparación que indultó a los militares que tomaron parte en la revolución que terminó en 1858 y ordenó el regreso al servicio de los oficiales que participaron de la revolución de Vivanco. El 6 de diciembre de ese mismo año, Grau presenta una solicitud de reingreso a la Armada, la cual es aceptada. Sin embargo, no regresa de inmediato, toma una licencia indefinida y sigue dedicándose a la navegación comercial por los mares de la Polinesia.

En esta travesía Grau se enfrenta con una situación extrema. Sucede que cuando estaba frente a la isla Humphrey, el navío que comandaba, Grau, el Apurímac (no se trata del Apurímac de la revolución de Vivanco; este otro es un barco mercante), junto al Manuelita, soportan un fuerte e imprevisto temporal que el diario *El Comercio*, de Lima, registra así: «[El temporal] arrojó los buques a la playa, a pesar de los esfuerzos que para salvarlos hicieron los marineros que los montaban, dándoles apenas tiempo para trasladarse a tierra en las embarcaciones menores: los diarios de navegación, el dinero y unos cuantos sacos de galleta fue todo lo que pudo salvarse de lo que el Apurímac y la Manuelita contenían, pues ambos buques resultan completamente destrozados por las olas a poco de haber encallado [...]. Son palabras de Grau en el Callao cuando regresa al país. Explica el mismo Grau que el Trujillo se salva porque está en otras islas cuando el temporal; después ayuda a los naufragos y les presta ‘auxilios de toda especie’» (*El Comercio*, Lima, 7 de enero de 1863). Afortunadamente, gracias a la acertada decisión tomada a tiempo, toda la tripulación se salvó y llegó a la costa en un pequeño bote, aunque el Apurímac se perdió por completo.

A su regreso a Lima, Grau presentó a la empresa un detallado informe sobre el accidente. Poco tiempo después, el 11 de setiembre de 1863, en atención a su amplia experiencia náutica, es

llamado al servicio activo y ascendido a teniente segundo. Enseguida es destinado al vapor Lerzundi como segundo comandante, y se pone a las órdenes del capitán de corbeta Aurelio García y García, muy amigo suyo. En el grado de teniente segundo, Grau permaneció solo tres meses, ya que el 4 de diciembre es ascendido a teniente primero graduado y el 8 de enero de 1864 a teniente primero efectivo. Así, se configura una carrera de ascensos poco común, que convierte a Grau en muy poco tiempo en oficial superior al grado de sus colegas de armas más antiguos que él. Si bien era conocida y respetada su capacidad como hombre de mar, no deja de ser un hecho excepcional, sin precedentes, en consonancia con los merecimientos del oficial capaz.



En esta fotografía de la época, vemos que el puerto del Callao mantenía una intensa actividad comercial.



En misión especial

Era 1863 y se había generado en el Perú una situación tensa con España a raíz de constantes desacuerdos. Resulta que el gobierno peruano había otorgado al hacendado Manuel Salcedo una autorización para traer al Perú a mil colonos españoles, a fin de dedicarlos a las labores agrícolas en su hacienda de Chepén. Ejecutada la inmigración de los campesinos españoles, pronto se presentaron los altercados entre colonos y patrón al punto de enfrentarse en un tiroteo en el que murieron un español y un peruano, y hubo varios heridos en ambos bandos. El hecho se trasladó a los fueros judiciales. La noticia, confusa y amplificada, invadió España y se habló de horribles asesinatos de españoles en el Perú. Coincidencia o no, lo cierto es que, en agosto de 1862 había zarpado de Cádiz una Escuadra española con la finalidad de realizar un viaje científico a las costas del Pacífico, llegando al Callao en junio de 1863. Casi simultáneamente a los hechos ocurridos en Chepén, pronto esa escuadra, a solicitud de los colonos, se ve involucrada en el asunto. Los hechos mencionados, sumados al innegable interés de España por retomar y mantener presencia militar en las costas del Pacífico, convirtieron la tensión en un ambiente propicio para el conflicto armado. En ese contexto interviene Chile, que se niega a vender provisiones a los españoles y termina declarando la guerra a España. De inmediato se unen en la misma declaración el Perú, Ecuador y Bolivia, con lo que se configura la Cuádruple Alianza frente a España.

En vista del conflicto con España, el gobierno de Pezet había enviado en 1864 a Europa una comisión de oficiales de Marina integrada por los comandantes José María Salcedo, Aurelio García y García y el Teniente Miguel Grau, la cual viajó primero a Inglaterra donde se adquirieron el Monitor Huáscar y la Fragata Independencia.

Posteriormente, la misma comisión viajó a Francia al puerto de Nantes donde inspeccionó las corbetas San Francisco y Shangháí, construidas originalmente para los Estados Confederados del Sur. En esta delicada misión vuelve a resaltar, una vez más, la invalorable calidad personal y profesional del joven Miguel Grau —en ese entonces tenía 30 años— en el protocolo de selección y compra de los buques que requería la Armada Peruana. La historia recoge este hecho en la ponderada opinión de Enrique González Dittoni, autor del libro *El teniente Grau y la corbeta 'Unión'*. En efecto, el diplomático anota: «Grau tiene el sentido de la mesura y de la posibilidad. Aparte del profundo conocimiento de su profesión y de la riqueza de su propia experiencia en el mar, es un hombre sereno e impávido. Se resiste a los alardes

innecesarios, y su natural modestia lo lleva a no destacar en un primer plano su actuación». Era obvio que para cumplir la comisión asignada habían sido convenientemente aquilatadas estas cualidades de Miguel Grau.

Al pasar estas naves al servicio del Perú sus nombres les fueron cambiados por los de América y Unión, respectivamente, las cuales —al mando de Pardo de Zela y Grau— irían primero a Plymouth para enrolar las tripulaciones. El 5 de febrero de 1865 enrumban hacia Sudamérica haciendo escalas en Funchal (Madeira), San Vicente (Cabo Verde), Río de Janeiro y Montevideo. El 6 de julio de 1865, habiendo llegado Grau al fondeadero de Valparaíso, se enteró de su ascenso al grado de capitán de corbeta. Finalmente arribó al puerto de Arica. Ahí encontró la rebelión encabezada por Mariano Ignacio Prado contra el Presidente Pezet y el conflicto bélico inminente con España.



En la Marina, Grau destacó con gran rapidez debido a su profundo conocimiento de la navegación.

Fotografía: Rodrigo y Cia.



En una nueva rebelión

Mientras tanto, en el Perú, la situación con España se había agravado, al punto que el gobierno del presidente Juan Antonio Pezet se ve obligado a firmar el tratado Vivanco-Pareja, acuerdo de paz en el que se aceptan las condiciones impuestas por los españoles, hecho que el pueblo peruano repudia, y se genera un ambiente favorable a la insurrección interna. El 8 de febrero de 1865, el coronel Prado, quien dirigía la guarnición de Arequipa, se subleva respaldado por el impetuoso Lizardo Montero, quien para ese entonces comandaba el buque Lorzundi y había logrado que se una a la causa el Tumbes. De inmediato, Montero aprovecha el caos político del momento y captura la fragata Amazonas, sumando un buque más a la rebelión y poniendo así tres barcos a disposición de la causa del coronel Mariano Ignacio Prado, quien nombra a Montero jefe de la escuadra rebelde, cuando apenas contaba con 32 años.

Por otra parte, la Unión, después de un accidentado viaje por el océano Atlántico y el estrecho de Magallanes, llega al puerto de Valparaíso al comando de Miguel Grau. Es aquí donde nuestro personaje se entera que el presidente Pezet le había otorgado, el 31 de marzo de 1865, el ascenso a capitán de corbeta. Sin embargo, Grau, al tener conocimiento de los detalles del conflicto, decide tomar partido contra el tratado Vivanco-Pareja. No obstante, el presidente Pezet, en su afán de impedir que Grau se uniese a la rebelión de Prado y dejara de respaldar a su gobierno, no desiste, y en un último intento, envía al anciano padre del ilustre marino, el excombatiente por la causa libertadora Juan Manuel Grau, con la misión de tratar de convencer a su hijo. Mas el padre no logra su cometido. Miguel Grau había tomado conocimiento que en muchos lugares de la patria, incluida su tierra piurana, se habían sublevado contra Pezet y el tratado Vivanco-Pareja. Qué duda cabe, él ya tenía una decisión tomada.

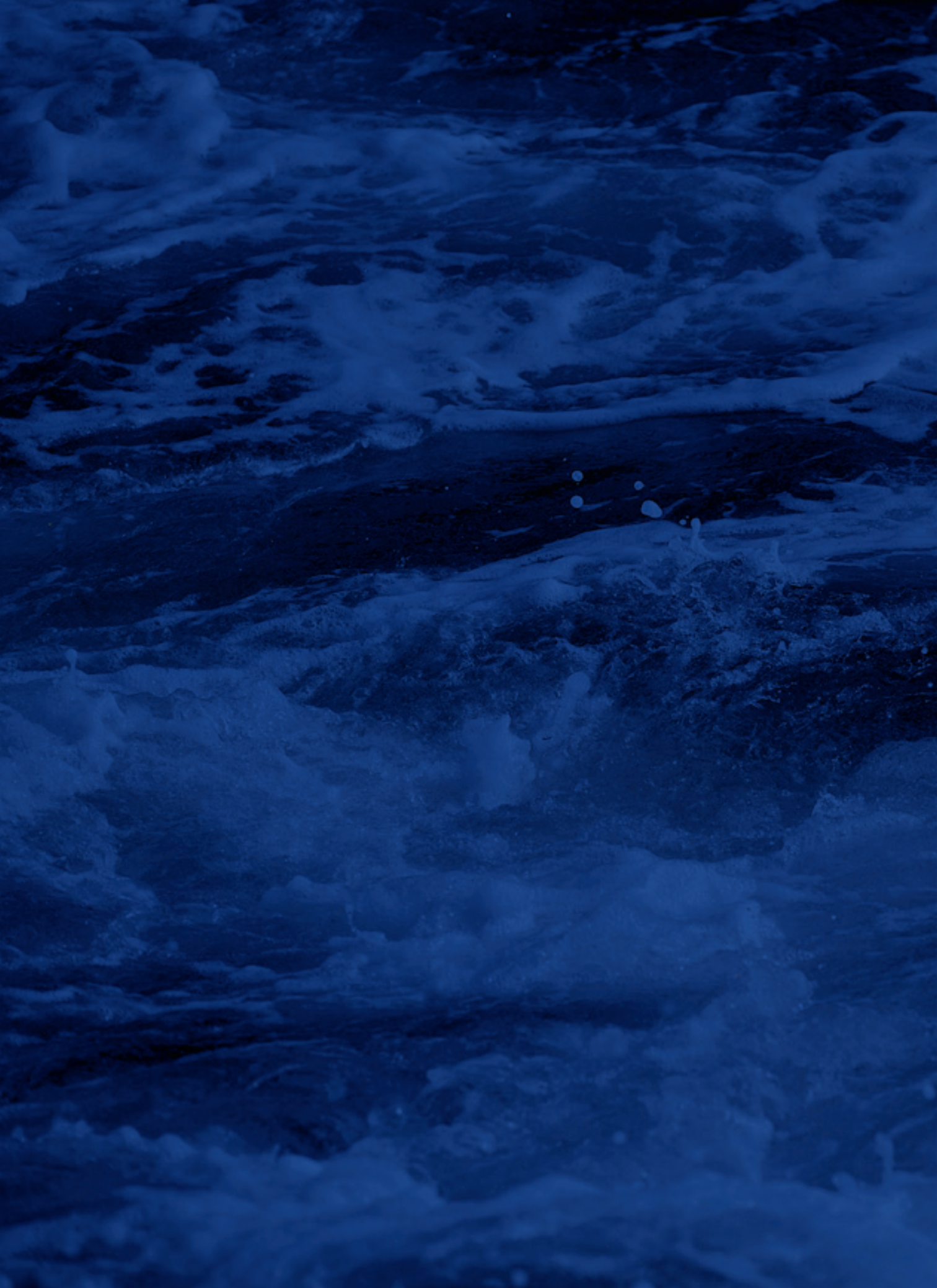
El 22 de julio de ese mismo año, el general Prado se apura en consolidar sus fuerzas y, entre otras acciones, asciende a Miguel Grau, quien alcanza esta vez el grado de capitán de fragata, mientras que el gobierno de Pezet le daba de baja junto a otros oficiales por insubordinación. En ese escenario, el gobierno de Chile envía un emisario a fin de obtener el compromiso de Prado y de Montero para atacar de manera conjunta a los buques españoles que se mantenían en las costas sudamericanas. La estrategia resultaba muy arriesgada debido a que el grupo rebelde aún no había alcanzado el poder. Sin embargo, Lizardo Montero decidió respaldar la propuesta del gobierno de Santiago de Chile.



Las charreteras del Gran Almirante se conservan en el Museo Naval.

Así, el 7 de febrero de 1866 la Escuadra Aliada integrada por los buques peruanos Unión, al mando de Miguel Grau; Apurímac al mando de Manuel Villar y el América al mando de Manuel Ferreyros, más la goleta chilena Covadonga, se enfrentaron en un cañoneo abierto a la escuadra española, integrada por las fragatas Villa de Madrid y Blanca. Este encuentro bélico es recordado por la historia como el combate de Abtao. Aunque el cañoneo fue intenso entre los dos contendores, en términos materiales no hubo daño alguno de consideración, pues ninguno de los dos tenía una buena posición de tiro debido a lo accidentado y estrecho del lugar. Sin embargo, los buques españoles se retiraron de la zona, con lo que se configura una victoria naval para las fuerzas aliadas del Perú y Chile.

Años más tarde, por ironía del destino, estos aliados en el combate de Abtao ante un enemigo común, se enfrentarían entre sí. De tal modo, los marinos peruanos Grau, More, Aguirre, Otoya, Palacios, Ferré, entre otros, se encontraron bélicamente enfrentados a los marinos chilenos Thompson, Prat y Condell, en las batallas navales de la Guerra del Pacífico.



CAPÍTULO III

«*P*or eso, por la capacidad de sacrificio del interés particular ante el nacional, por la abnegación cívica, por esa especie de ‘caridad civil’ que Sánchez Carrión pedía angustiosamente en los preludios de nuestra vida democrática, fue y es la unanimidad de respeto de todas las generaciones peruanas para Grau».

Raúl Porras Barrenechea

Historiador

Elogio de don Miguel Grau



El ciudadano Grau

Después del combate de Abtao y el posterior rechazo de la agresión española al puerto del Callao en el memorable combate del 2 de Mayo de 1866, las Fuerzas del Perú y Chile habían demostrado que podían repeler con éxito el ataque de los españoles.

Habiéndose incorporado ya a la flota peruana los flamantes buques blindados *Huáscar* e *Independencia*, que le daban al Perú gran poderío naval, el presidente Mariano Ignacio Prado, muy confiado, planificó atacar a España en su colonia de las Filipinas y contribuir con eficacia a su independencia. Casi terminaba el año 1866.



Nombre de la obra: *Miguel Grau de civil*.

Autor: Orlando Yantas.

Museo Casa Grau de Lima

Grau era un hombre comprometido con todo lo que hacía. Estuvo siempre dispuesto a brindar su mejor esfuerzo al país. Su etapa de servicio en el Parlamento así lo corrobora.

La rebelión contra Prado

Para poner en práctica este plan, el presidente Prado contrató, meses después de la victoria del 2 de Mayo, los servicios del contralmirante estadounidense John Randolph Tucker, con el deseo de ponerlo al frente de la escuadra peruana, la cual, en ese momento, estaba al mando del siempre impetuoso comandante Lizardo Montero. Sin duda, Tucker gozaba de un gran prestigio, pues había destacado en las fuerzas navales de la Confederación Sudista durante la Guerra de Secesión. Aunque era un marino competente y de grandes cualidades, su nombramiento causó rechazo entre los oficiales peruanos, pues se trataba de un extranjero que venía a reemplazar y a poner a su mando a comandantes de la escuadra peruana, algunos de ellos con experiencia equivalente a la del marino estadounidense.

La reacción de Lizardo Montero, entonces jefe de la escuadra peruana, no demoró en manifestarse. De inmediato encabezó la protesta ante el Gobierno por nombrar a un extranjero como jefe de la escuadra; tildando a quien lo reemplazaría en el mando, como «El Yanqui». Tal como era de esperarse, sus compañeros de armas, los comandantes Aurelio García y García, Manuel Ferreyros y, por supuesto, Miguel Grau, respaldaron al jefe y amigo en su intento de evitar «una tutela [de Tucker] que no vacilamos en calificar de humillante», en palabras de Grau, quien explicó años más tarde a un historiador chileno, con buenas razones, y por escrito, la verdad de la protesta de los marinos peruanos, conforme se verá enseguida.

En efecto, sobre este asunto, José Agustín de la Puente Candamo, en su documentada biografía de Miguel Grau, publica una valiosa carta del insigne peruano, que años más tarde dirigiría en términos muy conceptuosos al destacado historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna, el 6 de diciembre de 1878, para explicar, y de paso aclarar, el proceder de los marinos peruanos ante el nombramiento de Tucker: «La Marina peruana no estaba sublevada, como usted ha creído, porque los que estábamos a cargo de esos buques, en ningún caso hubiéramos ofrecido un espectáculo que con justicia califica usted como de fatal indisciplina y lo habríamos evitado con razón tanto mayor desde que nos hallábamos estacionados en las aguas territoriales de una nación amiga [Chile] y empeñados en una acción nacional de reivindicación y de honor, que nos imponía más severas y más augustas obligaciones.

No es esta la oportunidad —continúa Grau— de traer a consideración las razones que determinaron nuestro procedimiento, al hacer observaciones a la resolución del gobierno de nuestra patria para entregar el

mando de la escuadra a un almirante extranjero cuando todavía flameaba en el tope mayor del buque que yo tenía el honor de mandar, la insignia del almirante chileno Blanco Encalada que tan legítimo renombre ha conquistado en Sudamérica, en momentos en que estábamos empeñados en una guerra nacional y cuando la escuadra peruana bajo las inspiraciones del honor, del patriotismo y del deber, había sabido colocar muy alto el pabellón de la República en las gloriosas jornadas de Abtao y del 2 de Mayo.

Los marinos peruanos —agrega Grau— creímos deber inexcusable hacer nuestras observaciones y manifestar nuestra resolución de rescindir el mando de los buques si se insistía en someternos a una tutela que no vacilamos en calificar de humillante».

Estando sus buques en Valparaíso, los cuatro comandantes, Montero, García y García, Ferreyros y Grau, más un grupo de oficiales y guardiamarinas, en total treinta y cinco, comunicaron su renuncia y pidieron ser relevados en el cargo. La respuesta del presidente Prado consistió en aceptarla y envió a su ministro de Hacienda, don Manuel Pardo y Lavalle, —quien, años más tarde, sería el primer civilista en asumir la más alta magistratura de la nación— para respaldar oficialmente a los comandantes que reemplazarían a los que habían pedido ser relevados. El cambio de mando se realiza sin mayores incidentes y con la digna presencia de los renunciantes. Los oficiales relevados son trasladados luego al Callao y sometidos a prisión en la isla de San Lorenzo, para ser enjuiciados por los cargos de insubordinación, desertión y traición.

Es de imaginar la desazón que este juicio causó en Miguel Grau. Era inaudito que un hombre cabal, pleno de principios y de valores positivos, como él, fuese acusado, entre otros cargos, de traición a la patria; enorme paradoja contra él, que era capaz de entregar su vida entera por ella. Sin embargo, el futuro héroe supo mantenerse erguido, revirtiendo en su espíritu el deseo de fortalecer, una vez más, su temple de marino íntegro por sobre todas las amargas contingencias del momento. Y, como no podía ser de otro modo, aflora en Grau su grandeza personal y profesional, tan importante para él y tan inestimable en los sentimientos de sus compatriotas de todas las generaciones.

Miguel Grau permanece detenido durante 6 meses en la Isla San Lorenzo y tuvo que afrontar el juicio correspondiente. Para ello, no pudo tener mejor abogado que su gran amigo Luciano Benjamin Cisneros quien después de un excelente alegato logra que Miguel Grau sea absuelto de todos los cargos y sea reinvidicado como persona y Marino. Grau prosiguió su carrera y solicitó licencia por un año para navegar buques de la Cia. Inglesa de Vapores, la cual finalizó en febrero de 1868 cuando retorna a la Armada y toma el mando del Huáscar.



Nombre de la obra: *Cuatro Ases de la Marina*
 Miguel Grau, Lizardo Montero, Aurelio García y
 García y Manuel Ferreyros.
 Autor: Orlando Yantas.
 Año: 2018
 Comandancia General de la Marina.

Es en esa época del infausto castigo que se fortaleció aún más la unión entre Lizardo Montero, Aurelio García y García, Manuel Ferreyros y Miguel Grau. Y si bien es cierto que las circunstancias habían colocado a los cuatro comandantes en distintos puestos en el frente de batalla, cada uno brillaba por su propio mérito. Pero el caso expuesto evidencia que estos cuatro comandantes que defendían principios antes que intereses individuales podían tomar decisiones que exigían la demostración de un espíritu crítico y hasta cierto punto rebelde. El cautiverio y la exposición mediática sobre su accionar habían convertido a los amigos en «Los Cuatro Ases de la Marina». Famosa es la foto que llega hasta nuestros días, tomada por Eugène Courret, prestigioso fotógrafo francés, en la que se perpetúa a los cuatro amigos.

Por otro lado, tras la absolución de los enjuiciados, Tucker presenta su renuncia, después de ocho meses al mando de la escuadra peruana. De inmediato, para aprovechar sus conocimientos, el gobierno peruano le ofrece encabezar la Comisión Hidrográfica del Amazonas: explorar la Amazonía, levantando cartas de las cabeceras de las aguas de los ríos más importantes y ver sus potencialidades para la navegación a vapor. Así, el contraalmirante John Randolph Tucker pasa siete años en la selva peruana explorando tres mil millas de vías fluviales. La expedición de este contraalmirante estadounidense resulta provechosa, pues permite el trazado de las primeras cartas del curso de los ríos Ucayali y Marañón, hasta llegar a un lugar aparente en el que se crea, como avanzada en la Amazonía peruana, el apostadero naval de Iquitos, base de la actual ciudad del mismo nombre.



Vuelve a los buques mercantes

Poco tiempo después de haber concluido con el proceso judicial, Miguel Grau solicita licencia del servicio naval y se aleja por segunda vez de la Armada Peruana, para dedicarse a lo que había aprendido a hacer desde su niñez: navegar en buques comerciales. En esta etapa de su vida también contrae matrimonio en Lima con Dolores Cabero Núñez, el 12 de abril de 1867.

Los historiadores coinciden en que el guano y el salitre habían convertido las costas peruanas del sur en un codiciado lugar, vasto, pleno y rico. Parecía avecinarse un futuro prometedor y de desarrollo para el país. En este contexto Miguel Grau asume, el 13 de mayo de 1867, el mando del vapor Callao, de propiedad de la empresa Pacific Steam Navigation Company, líder de los servicios comerciales de entonces en el litoral sudamericano. La mayoría de los trabajadores de la empresa naviera eran británicos, especialmente los comandantes de buque; sin embargo, Grau gozaba ya de un indiscutible prestigio en la navegación, lo que le permitió obtener el mando del barco Callao. Al poco tiempo, este barco sería reemplazado en ruta por el vapor Quito, del cual también sería capitán. A esta labor estuvo dedicado entre mayo de 1867 y febrero del año siguiente.

Era 1868, el general Pedro Diez Canseco asumía la Presidencia de la República por tercera vez y de manera interina. Una de sus primeras acciones fue llamar al servicio a los oficiales que se habían retirado voluntariamente a raíz del problema suscitado por la designación del contralmirante John Randolph Tucker a la cabeza de la escuadra peruana. Así, Grau se incorpora nuevamente a la Marina el 5 de febrero de 1868, y el 27 de febrero se le otorga el mando del monitor Huáscar. El periodo del general Diez Canseco al frente del Ejecutivo duraría muy poco, pues le sucedió en el cargo el coronel José Balta Montero. Sin embargo, como uno de sus últimos actos de gobierno, Diez Canseco otorgó el ascenso a capitán de navío graduado a Grau, debido, por cierto, a sus invalorable méritos al servicio de la patria.



El político comprometido

La presidencia de José Balta trajo al país cierta calma social y fue época de grandes inversiones públicas, como puertos, caminos y sobre todo ferrocarriles, lo que endeudó el futuro del Perú con la garantía del guano, hecho que traería al país, posteriormente, serios problemas económicos. En este contexto, Miguel Grau se mantuvo al mando del Huáscar durante los cuatro años de gobierno del presidente Balta. Fueron años de paz, en los que se creó una afinidad de espíritu de Grau con el Huáscar. El binomio hombre-máquina dedicaba todos sus esfuerzos a vigilar nuestras costas, levantar planos, reportar movimientos en el mar después de los sismos, capacitar y evaluar a los alumnos de la Escuela Naval y entrenar a sus hombres en la dura tarea del mar.

Grau gozaba de un bien ganado prestigio como experimentado marino y defensor de los intereses del país. Había establecido una estrecha amistad con un gran político, Manuel Pardo y Lavalle, fundador del Partido Civil, un lúcido personaje de la época. Pardo estaba convencido de la necesidad que personalidades civiles se hicieran cargo del Poder Ejecutivo, propuesta que respaldaban destacados intelectuales y militares de entonces. Sobre este punto, José Agustín de la Puente Candamo sostiene: «La amistad estrecha y constante entre Grau y Manuel Pardo no es un vínculo personal: hay una coincidencia intelectual y política, y se acrecienta en Grau la imagen del jefe del Partido Civil como la figura peruana más importante del momento y en la cual es posible depositar múltiples esperanzas».

Esta estrecha relación de Grau con Pardo también es exaltada por Jorge Basadre. En un emotivo discurso con ocasión de cumplirse el primer centenario del natalicio de Miguel Grau, en julio de 1934, Basadre destacó la larga militancia de nuestro gran personaje en el Partido Civil: «[Grau] fue antiguo civilista, amigo íntimo y confidente de Manuel Pardo».

En mayo de 1872, después de un largo proceso electoral, es elegido presidente Manuel Pardo y Lavalle, quien reemplazaría a José Balta. En las mismas elecciones, y también en representación del Partido Civil, es elegido senador por Piura Lizardo Montero, amigo íntimo de Miguel Grau.



Grau y la rebelión de los Gutiérrez

Pero los resultados del proceso electoral no satisfacían a ciertos políticos militaristas, por lo que la casi finiquitada gestión gubernamental del aún presidente Balta encontró una cerrada oposición en su ministro de Guerra y Marina, coronel Tomás Gutiérrez, quien trataba de impedir que asumiera la Presidencia de la República el civilista electo, Manuel Pardo.

Tomás Gutiérrez minimizó la capacidad de los civilistas, pues estaba convencido que la presidencia del país en manos de un civil sería un total descalabro, por lo que —con el apoyo de sus tres hermanos, también coroneles: Silvestre, Marcelino y Marceliano— decide levantarse en armas el 21 de julio de 1872. Silvestre toma Palacio de Gobierno, apresa al presidente Balta y lo encierra en el cuartel de San Francisco. Simultáneamente Marceliano encabeza un batallón y en la Plaza de Armas, frente a Palacio, proclama a su hermano Tomás como jefe supremo de la República.

En tanto, el Congreso hace un llamado a la defensa del orden constitucional y desautoriza la asonada de los Gutiérrez. Por su parte, la población deplora la actitud de los hermanos, que responden decretando la disolución del Congreso. Tomás Gutiérrez exige el respaldo de las armas, por lo que dirige una comunicación al comandante general de la Marina, capitán de navío Diego de la Haza, ordenando el inmediato apoyo de todas las unidades navales. Aun conociendo de antemano la respuesta, que sería contundente, De la Haza cumple con su deber de consultar la opinión de los comandantes de todos los buques de la Armada, que no solo acuerdan negar cualquier respaldo a los rebeldes, sino que suscriben un comunicado público en el que rechazan el golpe de Estado. Los marinos, reafirmando su vocación constitucionalista, manifiestan que lucharán con todos los medios a su alcance para restablecer en el país el orden constitucional. El histórico documento fue suscrito por Miguel Grau y rubricado por cuarenta y cuatro oficiales más.

Es pertinente aquí relievar brevemente la actitud principista de la Marina en permanente defensa del orden jurídicamente constituido. Este accionar de la Armada Peruana ha sido siempre el norte institucional, tanto por respeto a la Constitución y las leyes como por convicción democrática y una coherente y caracterizada tradición, mediante la cual Miguel Grau se erige en paradigma, cuyo



El histórico comunicado público que firma Grau y cuarenta y cuatro oficiales, para el restablecimiento del orden constitucional en nuestro país. Archivo Histórico de Marina.

legado, esencial a la generación de marinos peruanos de ayer y de hoy, se continúa escribiendo con sangre, pues ha sido forjado en el crisol del auténtico patriotismo.

La Marina y Grau supieron dar ejemplo de profundo respeto a las autoridades legalmente constituidas merced al mandato del pueblo, para conducir ordenadamente los destinos de la sociedad peruana. Y decir esto es, sencillamente, una ratificación de la digna actitud del célebre marino don Miguel Grau Seminario, quien supo compatibilizar magistralmente y de manera honradísima, aun como era obvio, con múltiples sacrificios, sus dos grandes vocaciones al servicio de la patria: la de marino y la de ciudadano. Ahí están los testimonios documentales que lo corroboran. Si él protestó, se rebeló y hasta comprometió su propia condición de oficial subordinado, fue por un designio superior, el amor a la patria, con todo lo que ello conlleva.

Entonces era evidente que la revuelta de los hermanos Gutiérrez fuese rechazada de plano por la escuadra peruana.

Por otro lado, el presidente electo escapa y llega al Callao, donde se embarca en un pequeño bote, siendo acogido por Miguel Grau en el Huáscar, para, de inmediato, ser trasladado al Independencia. Sobre este tema en la Historia gráfica de Miguel Grau, del contralmirante Fernando Casaretto

Alvarado, se detalla lo siguiente: «Balta, que se hallaba prisionero desde el comienzo del golpe, es fusilado por orden de Tomás Gutiérrez en el cuartel de San Francisco. Al enterarse de esto, el pueblo limeño se alza en rebelión incontenible y, armado de palos, piedras y barretas de fierro, toma justicia por su propia mano. La muchedumbre lincha a Silvestre Gutiérrez en la estación de San Juan, cuando se disponía a tomar el tren al Callao. Tomás y Marceliano son muertos por las turbas y colgados sus cadáveres en una torre de la Catedral de Lima. Marcelino escaparía de la masacre».

Finalmente, Manuel Pardo y Lavalle asumió el poder, y se convirtió así en el primer civil de la historia del Perú que tuvo la responsabilidad de gobernarnos. Don Manuel Pardo se propuso modernizar la educación y profesionalizar las Fuerzas Armadas. No obstante, muchos de sus proyectos no pudieron ser concretados debido a la crisis económica que se presentó por el agotamiento del guano de las islas.



El intento golpista de los hermanos Gutiérrez causó el rechazo popular. La población se volcó a las calles, capturó y dio muerte a Silvestre, Tomás y Marceliano. Marcelino logró escapar.

Diputado por Paita

Siendo aún presidente del Perú, Pardo se había planteado en 1876 la necesidad de renovar los poderes del Estado. Así, un grupo de ciudadanos lanza la candidatura presidencial del general Mariano Ignacio Prado, quien había sido ya presidente de 1865 a 1867. Igualmente se presenta la candidatura presidencial del contraalmirante Lizardo Montero, por el Partido Civilista; sin embargo, su discurso extremista alarmó al presidente Pardo, quien no le dio su respaldo (en aquella ocasión, Montero postuló tanto a la presidencia como a una senaduría por Piura).

Aunque Prado no estuvo en el país durante las votaciones definitivas, pues había viajado a Europa, obtuvo la Presidencia de la República por amplia votación. Como la Constitución de 1860, que regía entonces, permitía que los candidatos pudieran postular simultáneamente a la presidencia y a una senaduría, el contraalmirante Lizardo Montero se acogió a este derecho constitucional, y, aun perdiendo la elección para presidente, fue investido como senador por Piura. En este mismo proceso electoral, ilustres representantes del puerto de Paita solicitaron a Miguel Grau que aceptara representar en el Congreso a la provincia que lo vio crecer, donde pasó los primeros años de su vida y en la que creó desde su infancia un inmenso vínculo con el mar, participando en las elecciones por una curul en la Cámara de Diputados. Para ello, indudablemente, contaría con el apoyo del Partido Civil y el respaldo del presidente Pardo. Miguel Grau Seminario, dando muestras, una vez más, de su acendrada vocación democrática, aceptó la candidatura propuesta.

Nuestro ilustre personaje, con 42 años y la serenidad que da la experiencia vivida, se había forjado el respeto y la admiración de destacados políticos e intelectuales de la época, en medio del calor del pueblo paiteño, por lo que fue elegido diputado suplente. Al respecto, es sumamente ilustrativa la ponencia de Theodoro Hampe: «Reorganización de la Marina de Guerra del Perú (1876-1879) en torno a las propuestas del diputado Miguel Grau». El historiador dice lo siguiente: «Enrolado como miembro en el Partido Civil, y haciendo uso de las atribuciones que concedía a los oficiales en servicio la Constitución Política en 1860, don Miguel Grau fue propuesto para integrar la Cámara de Diputados en representación de la provincia de Paita, a la cual se hallaba sentimentalmente ligado desde su niñez [...]. En aquel entonces, la provincia paiteña era una de

las cinco que pertenecían al departamento de Piura y tenía una población distribuida en siete parroquias o distritos: Amotape, El Arenal, Colán, La Huaca, Querecotillo, Sullana y Paita.

En la documentación guardada en el Archivo del Congreso de la República —continúa el historiador— constan las circunstancias de la elección parlamentaria de Grau. Reunidos en colegio electoral, un grupo de 38 votantes —los ciudadanos ‘notables’ de las siete parroquias referidas—, convocado por Baltazar Pallete, firmó dando su respaldo al candidato civilista en noviembre de 1875. Así, a los 42 años se alejaba don Miguel del comando del Huáscar y se integraba a las labores de la Cámara de Diputados para un periodo de seis años, a partir del 4 de agosto de 1876, que fue proclamado diputado propietario por la provincia de Paita».



Su mirada siempre fue esperanzadora y su compromiso total. A los 42 años de edad, Miguel Grau se aleja del comando del *Huáscar* para asumir la representación como diputado por Paita.



El reconocimiento a la entrega que mostró Grau es unánime. El Congreso de la República mantiene un escaño con su nombre, junto a la mesa de la presidencia. Antes de iniciar cada sesión del pleno, se llama su nombre en la lista de asistencia y todos los congresistas contestan ¡presente!.

El inicio de su labor como diputado debió de ser difícil para Miguel Grau, ya que era una actividad distinta a la que había realizado hasta ese momento, y de la cual no tenía experiencia. Sin embargo, gracias a su disciplina y perspicacia, el futuro héroe se involucra con rapidez en los debates, expresando siempre su preocupación por el bien del país. Muestra una preferente atención por los temas vinculados a la Marina, la cual es posible apreciar en los libros de debates de aquella época. Por ejemplo, Grau afirma: «Se debe conservar a los empleados que están en presupuesto; que no se debe reducir el personal en la capitanía del lago Titicaca; y que es necesario formular cuanto antes una ley sobre maquinistas de la escuadra, estudia los derechos de estos maquinistas. Sostiene que es un error suprimir la partida relativa a ayudantes de la capitanía del puerto Iquique». En relación con este tema, Raúl Porras Barrenechea afirma en su «Elogio a Grau»: «En el desempeño de su función legislativa exhibirá la misma sobriedad de gesto y de alma que en la milicia. Habla pocas veces diciendo que no conoce los usos parlamentarios y apoya gastos de magnanimidad y filantropía».

Progresivamente Grau se fue involucrando más con el trabajo parlamentario, luego se le verá relacionado a temas de la realidad nacional y no solo los referidos a la Marina. Así, participa en debates y votaciones sobre situaciones de interés nacional. Se evidencia entonces una voluntad de servicio al país. Al respecto, José Agustín de la Puente dice: «En esta tarea aflora una vez más la voluntad de servicio que está en la entraña vital del comandante del Huáscar. Servir al Perú usando muchos caminos; servirlo en el esfuerzo diario del oficial de la Marina, servirlo en las tareas de conductor de su arma cuando es comandante de ella, servirlo como diputado en el análisis y la decisión de las cuestiones que llegan a conocimiento del Congreso y, sobre todo, servirlo con el ejemplo de una vida fiel a su vocación profesional, a su país y a su propia conciencia. Este es un mensaje que Grau ofrece al Perú cuando no ha cumplido aún 45 años».

Posteriormente, el 16 de noviembre de 1878, el país quedó conmocionado con la alevosa muerte del expresidente Manuel Pardo y Lavalle, fundador del Partido Civil y en ese momento presidente del Senado. Pardo fue asesinado a los 44 años, en la puerta principal del Congreso de la República, por el sargento Melchor Montoya, integrante de la guardia del batallón Pichincha, encargada de rendir honores y presentar armas ante la autoridad. Investigaciones posteriores señalaron que ni el gobierno de entonces ni Piérola y sus seguidores (enemigos políticos de Pardo) tuvieron algo que ver con el asesinato. Como es fácil inferir, Miguel Grau sintió mucho este infausto acontecimiento, pues su adhesión a las ideas de Manuel Pardo no solo correspondía a una afinidad de pensamiento, sino también a una entrañable amistad. Mas este hecho reafirmó en él sus ideales democráticos y patrióticos que supo vivirlos a plenitud.

Sin duda, fue una época de anarquía y violencia. Tuvo que ser difícil para Grau comprobar cómo el país se alejaba de la paz, la razón, la concordia y la tolerancia, ideales que él ciertamente supo vivir y se esforzó por inculcar.

CAPÍTULO IV

«El infortunio batió sus alas negras, y bajo de ellas irguióse la muerte para segar en flor preciosas vidas, esperanzas risueñas de la patria [...]. Empero cuando aquella consumaba su obra de ruin, apareció la Gloria, bañando con su purísima luz el teatro de ese drama sangriento, a su lado, se alzó la Inmortalidad. Miguel Grau, señores, era un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza la cifraba en Dios».

José Antonio Roca y Boloña

Monseñor Obispo de Lima

Oración fúnebre a Grau



Esposo, padre y amigo fiel

Concluido el juicio por la supuesta insubordinación y traición a la patria, del cual Miguel Grau salió absuelto, vivió este uno de los acontecimientos más significativos de su vida personal: contrajo matrimonio, el 12 de abril de 1867, con Dolores Cabero y Núñez, hija de Pedro Cabero y Valdivieso, vocal del Tribunal Mayor de Cuentas, y de Luisa Núñez Navarro.

Dolores era diez años menor que Miguel. La ceremonia religiosa se realizó en la parroquia del Sagrario, en el centro de Lima; y fueron los padrinos el general piurano José Miguel Medina y doña Luisa, madre de la novia. Actuaron como testigos Aurelio García y García, Manuel Ferreyros y Lizardo Montero, quienes, por feliz coincidencia, se encontraban en Lima.



En la partida de matrimonio figuran en detalle los siguientes datos de los recién casados: él declara tener 33 años y ser natural de Piura, hijo de doña Luisa Seminario y don Manuel Grau; soltero y marino. Ella expresa ser limeña y tener 23 años. Sobre esta época de vida en común de los Grau Cabero, José Agustín de la Puente Candamo dice: «Sin duda los doce años que transcurren desde el matrimonio en la iglesia del Sagrario hasta el combate de Angamos integran el tiempo de mayor felicidad y sosiego de Miguel Grau. Su afecto cierto y sincero a su mujer y a sus hijos se revela en las muy bellas cartas del tiempo de las ‘correrías’ del Huáscar».

Es en esta trascendente etapa de su existencia que constatamos cómo se manifiesta en Grau, en tanto esposo, una de las misteriosas leyes de la vida equilibrada. Descubrimos los auténticos y más esenciales valores en este ser humano, cuando la juventud se convierte en madurez plena y nuestro personaje se dedica a construir un hogar íntegro, ejemplar, una amorosa familia unida en torno a él. Es decir, Miguel, a la par con Dolores, se propuso formar una familia nuclear donde imperaran el amor y la felicidad que el esposo hubiese deseado para sí, allá en los lejanos días de su niñez.



Al cumplir 23 años de edad, Dolores Cabero se casó con Miguel Grau. Juntos construyeron un hogar feliz en el que tuvieron diez hijos.



La descendencia Grau Cabero

Fueron diez los hijos con los que la Providencia quiso rodear a la pareja Grau Cabero. Hagamos una breve referencia de cada uno: el mayor, Enrique (al parecer, en recuerdo del hermano mayor de Miguel, compañero del Tescua, quien murió joven, en una misión del servicio naval), nació un año después de la unión de la pareja, el 24 de mayo de 1868. Su padrino fue el tío paterno Rafael Grau. Enrique nunca se casó, fue cónsul del Perú en San Francisco, California. Murió el 22 de julio de 1954 a los 86 años.

El segundo fue Miguel Gregorio. Nació el 9 de marzo de 1869. Con solo 8 años acompañó a su padre a Chile para repatriar los restos de su abuelo, don Juan Manuel Grau. Los historiadores no describen con precisión cómo ocurrió el hecho, pero lo cierto es que este viaje fue signado por la fatalidad. Sobrevino un terrible accidente durante la visita a uno de los buques chilenos. Es comprensible que la adversidad produjera un tremendo dolor a sus padres. Ironías de la vida: el futuro héroe había viajado a Chile para recoger los restos mortales de su padre, y regresó a Lima con su hijo gravemente herido. Miguel Gregorio murió, pocos días después, el 15 de julio de 1877, como consecuencia del accidente.

El 3 de febrero de 1871 nació el tercero de los hijos. Juan Manuel Pedro Blas Óscar. Llegó a ser prefecto de Piura durante el gobierno del presidente José Pardo y Barreda. Murió en Lima el 31 de julio de 1929, a la edad de 58 años, dejando tres hijos.

Como doña Dolores Cabero pertenecía a una familia muy unida, de larga tradición limeña, y había crecido rodeada de seis hermanos, los tíos Cabero Núñez y sus cónyuges fueron convirtiéndose en los padrinos de los primeros Grau Cabero, a medida que iban naciendo. Con este hecho se configuró, finalmente, el núcleo familiar más íntimo de nuestro héroe.

Ricardo Florencio, el cuarto hijo Grau Cabero, nació el 12 de febrero de 1872. Sus padrinos fueron los tíos maternos Manuela Cabero Núñez y su esposo el marino chileno capitán de navío Óscar Viel y Toro (durante la guerra contra Chile, este concuñado de Miguel Grau comandaba el buque de transporte Chacabuco, y la amistad entre ellos era tan grande que en las cartas que escribió a su esposa, Grau rogaba no tener la desventura de encontrarlo porque tenía el deber de enfrentarlo y hundirlo. Fue este

marino chileno quien, a la muerte de nuestro héroe, después del combate de Angamos, reclamó sus restos y los hizo reposar en el mausoleo de la familia Viel, en Santiago de Chile, hasta que el Perú logró su repatriación en 1890). Ricardo Grau fue ingeniero y murió en marzo de 1899, a la edad de 27 años, cuando construía un puente en Chanchamayo (Junín). Su muerte causó conmoción al saberse que su cuerpo nunca fue encontrado tras ser arrastrado por las turbulentas aguas del río, paradójicamente llamado Seco. Era casado y dejó una única hija póstuma.

Una mujercita, María Luisa, nació en quinto lugar en el seno de la familia Grau Cabero. Ella vivió cien años, nunca se casó y murió en Lima el 8 de diciembre de 1973. El sexto hijo fue Carlos Pedro, quien nació en 1874 y murió en París en 1940, a los 66 años.

Los Grau Cabero tuvieron, al igual que su ilustre padre, un vínculo con la política y el quehacer nacional. Otro rasgo de esta afirmación es el sétimo descendiente, Rafael Leopoldo, que nació en 1876. Se graduó como doctor en jurisprudencia y fue fundador del partido Unión Cívica. Además se desempeñó como alcalde del Callao, diputado por Cotabambas y vicepresidente de la Cámara de Diputados. Murió



Manuela Cabero, hermana de Dolores, perteneció al círculo más cercano del héroe. Fue esposa del oficial de la Armada chilena Óscar Viel, el mismo que dispone la exhumación de los restos de nuestro Almirante y los traslada al mausoleo familiar de los Viel en Santiago.



Juan Manuel Enrique



Juan Manuel Pedro



Ricardo Florencio



María Luisa

asesinado en Palcaro (Cotabambas) mientras participaba en una campaña electoral en busca de su reelección. El asesinato de Rafael Leopoldo Grau causó gran consternación e indignación en el pueblo del Cuzco, que se levantó en protesta exigiendo que el asesinato del hijo del héroe de Angamos no quedara impune y que se castigara a los asesinos. Como muestra de agradecimiento a la decidida actitud del pueblo cusqueño, la viuda de Rafael, señora María Elena Price de Grau, y los hermanos del extinto, Miguel y Juan, entregaron al pueblo del Cuzco, en 1917, la espada del almirante. La Ciudad Imperial conservó la preciada espada hasta febrero de 2012, en que tuvo el hidalgo desprendimiento de entregarla a la Armada del Perú, merced a las gestiones directas de la familia Grau y de la Fundación Miguel Grau, en Lima.

Victoria y Elena fueron los nombres de las mellizas que tuvo la pareja Grau Cabero. Nacieron en enero de 1877. En esta época, don Miguel Grau ya había consolidado su respetable condición de figura pública y estaba vinculado a destacados personajes de la élite política de entonces, por lo que no llama la atención que el acaudalado Dionisio Derteano fuese padrino de las mellizas. Los historiadores no dan cuenta de cómo murió Elena a los 11 meses de nacida. En cambio, Victoria, ya adulta, se trasladó a París, donde murió a los 37 años.

Antes de continuar, es necesario seguir a José Agustín de la Puente, quien, asumiendo que la familia Grau Cabero contaba con sus diez hijos juntos, relata la vida cotidiana en el hogar: «Es posible imaginar el ambiente de la casa en la calle Lescano 22 [hoy jirón Huancavelica], que no es pequeña pero que tampoco tiene la amplitud que una familia con diez hijos puede necesitar: los juguetes, la visita del



Carlos Pedro



Rafael Leopoldo



Victoria



Miguel Raimundo

médico, los primeros días del colegio para los mayores, los cumpleaños de uno y otro, las fiestas de los padres, las reuniones de los mayores. Se trata de una familia limeña de un nivel alto, en el orden de la cultura y la ubicación social, pero que no vive en la abundancia económica».

Miguel fue el décimo y último hijo de nuestro héroe, y su nacimiento coincidió con el inicio del conflicto entre Bolivia y Chile, pues ya se empezaban a sentir los vientos de guerra. Al respecto es interesante acercarnos a lo que pudo haber suscitado este nacimiento en el sentir de nuestro gran personaje. Veamos el respectivo fragmento de la historia novelada de Guillermo Thorndike, *La mansión de los héroes*, en la que nos cuenta: «El recién llegado sosegaba las penas de ausencias anteriores e iluminaba la sonrisa de su madre. Treinta y cinco años de edad, diez hijos, ocho con vida. El señor Grau había observado gravemente al recién nacido, como si se preguntara a qué clase de mundo lo había traído, en constante confusión, plagado por guerras y hambre, sin honor y sin Dios, hasta que al fin suavizó su mirada que había sido más verde en juventud y sonrió a Dolores cuando ella dijo que la criatura se le parecía como si fuese un retrato original». Miguel Grau Cabero nació en enero de 1879, ingresó a la Escuela Naval, pero abandonó los estudios. En 1917 es elegido senador por Amazonas y luego, en 1919, por el Callao. También fue nombrado cónsul del Perú en Bruselas.

A lo largo de doce años de vida conyugal nacieron los diez hijos del Almirante Miguel Grau Seminario; fue época de serenidad y amor paternal y su reciprocidad filial. Si bien era cierto que el ejercicio de su labor como diputado por Paita hacía que el padre de familia tuviese que dedicar mucho tiempo a la tarea congresal, esta actividad política (en verdad corta, de apenas siete meses, pero al mismo tiempo intensa)

hacía que pudiera quedarse en Lima, cerca de casa, y no tener que ausentarse por largos periodos, como lo hacía cuando laboraba en la Marina a dedicación exclusiva.

Conmueve leer las cartas que Miguel Grau dirige a Dolores Cabero y a sus hijos, durante sus embarques en el Huáscar. A través de su correspondencia encontramos al padre protector, muy pendiente de los detalles y las necesidades de los niños. Y también vemos al amoroso esposo, que una y otra vez expresa innumerables muestras de cariño a Dolores. Parte de la correspondencia de la familia Grau Cabero fue adquirida por el Club Nacional a los descendientes de Grau, con la finalidad de publicarla y acercarnos más al conocimiento de un ser humano sensible.

Así, la recopilación y selección de cartas constituye el valioso libro Homenaje a Grau-1979, publicado por el entonces Ministerio de Marina, con ocasión de conmemorarse el centenario del combate de Angamos. A través de las misivas contenidas en este libro nos es posible encontrar a un Miguel Grau preocupado por la vida doméstica, por los gastos del hogar. Actuando con la naturalidad del señor de la casa, lo podemos ver encargando a la esposa cubrir sus necesidades: «Avísame si te falta dinero para el gasto de la casa, y si te ha mandado ya Alfaro el otro mes de sueldo [...]. No dejes de mandarme a hacer un terno de ropa de uniforme con sus respectivas insignias, menos presillas y gorras que ya me han regalado [...]. Creo, vida mía, que me olvidé de darte las gracias por el riquísimo dulce que me mandaste con Ferreyros; recíbelas pues aunque tarde [...]. Dile a mi hermana Dolores que después de cerrada su carta me acordé de pedirle que cuando haya guayabas me haga un poco de dulce de esa fruta».

Gracias al libro Homenaje a Grau-1979 es posible acercarnos a la conocida carta del 8 de mayo de 1879, que retrata en toda su magna dimensión la integridad del futuro héroe y el estado consciente del significado de la trascendencia a través de la más sublime demostración de amor a la patria y a la familia. Esta carta evidencia su pensar sobre la guerra, pero sobre todo es posible comprobar su excepcional humanismo y el celo natural con que recomienda a la amada esposa la educación de los hijos. Y escribe: «Muy querida esposa: Como la vida es precaria en lo general, y con mayor razón desde que va uno a exponerla a cada rato, en aras de la patria, en una guerra justa, pero que será sangrienta y prolongada, no quiero salir a campaña sin antes hacerte por medio de esta carta varios encargos; principiando por el primero, que consiste en suplicarte me otorgues tu perdón por si creyeras que yo te hubiera ofendido intencionalmente. El segundo, se contrae a pedirte atiendas con sumo esmero y tenaz vigilancia la educación de nuestros hijos idolatrados, para lograr este esencial encargo debo avisarte o mejor dicho recomendarte que todo lo poco que dejo de fortuna se emplee en darles toda instrucción

que sea posible; única herencia que siempre he deseado dejarles. Esta es pues mi única y última voluntad que te ruego encarecidamente observes con religiosidad; si es que la súplica de un muerto puede merecer algún respeto».

Y Grau, al continuar redactando esta carta de singular importancia, hace un detallado informe a su esposa sobre su patrimonio y cómo estaba distribuido. Increíblemente parecería un testamento pero sin las solemnidades que se acostumbra. Finalmente, Miguel confía a Dolores: «Me lisonjea la idea que, al separarme de este mundo, tengan mis hijos un pan que comer; pues no dudo que la nación te otorgue por lo menos mi sueldo íntegro; si es que muero en combate. Nada más tengo que pedirte, sino que me cuides a mis hijos y les hables siempre de su padre. Con un abrazo eterno se despide tu infeliz esposo. Miguel Grau».

En setiembre de 1879 le escribe a su hijo mayor, Enrique, que esperaba que estuviese «estudiando con provecho para complacerme y estimulándome a que lo premie». A Óscar y Ricardo, los hijos menores, les pide lo mismo y encarga a doña Dolores que haga a todos ellos «mil cariños a nombre de su papá».

Hoy, el lugar donde Miguel Grau pasó la época más feliz de su vida, el inmueble de la calle Lescano 22 (ahora jirón Huancavelica), ha sido completamente restaurado y convertido en Casa Museo para el reconocimiento de su legado a las actuales y próximas generaciones.





Enrique, Pedro y Ricardo, los tres hijos mayores de Miguel Grau, en la foto que nuestro héroe llevaba siempre consigo.

En otra carta describe la ansiedad que siente por la demora de la correspondencia: «Mucho fastidio tengo de ver la irregularidad [con] que llegan los vapores del norte, pues, a veces pasa una semana sin uno de ellos, lo que demora el tener noticias tuyas y de mis hijos; que eso en verdad nada más me interesa a mí en esta vida. Hasta el miércoles o jueves que debe fondear uno aquí, estoy privado de esa dicha [...]. Te aseguro esposa querida que, tanto como tú, lamento la inseguridad que hay ahora en la venida y salida de los vapores, pues me parece que solo cada siglo recibo carta tuya, razón por la que más me aburro de estar separado de ti tanto tiempo. Sin embargo, tú crees que no te extraño y cuando te escribo es solo el momento que me acuerdo de ti; lo que te prometo, no es exacto porque te tengo siempre presente en mi memoria y en mi corazón».

También es importante destacar la naturalidad con que narra a la esposa su impresión sobre la política: «A mi regreso de la última expedición me recibieron en el muelle de Arica con flores y banda de música [...]. Ten la bondad de ir donde Courret y mandarme a hacer un par de docenas de retratos de álbum, para corresponder y darlas a todos los jefes del Ejército boliviano que me piden con mucha instancia [...]. Había resuelto no contestar nada respecto al asunto presidencial, porque francamente me parecía que era una broma, pero al ver que me lo repites nuevamente con cierta seriedad, debo decirte que no pienso en tal cosa, por lo menos por ahora, que aún conservo mi razón».



En la desgarradora carta-testamento que Grau dirige a su esposa Dolores antes de partir a la guerra encontramos al amoroso padre y acongojado esposo, por el incierto futuro que espera a su familia.

Hay que resaltar la ironía con que Grau comenta con su esposa su decisión de no responder a los intentos que empezaban a gestarse con miras a proponerlo como candidato a la Presidencia de la República (¿se imaginan los peruanos de todas las generaciones a un Miguel Grau Seminario, con su avasalladora calidad humana, investido como presidente de la República? Mas dejemos la especulación a un lado, solo sería un sueño para el pueblo peruano).

Se ve —y que quede claro para la historia— que nuestro glorioso héroe, si bien pasó por la actividad política, lo hizo únicamente porque encontró la oportunidad de servir, como ciudadano en el Congreso y como marino en la Armada, a su noble tierra natal, a la sociedad peruana en general y a la patria. Grau jamás fue tentado por la ambición del poder político o económico. Baste para él algo que en justicia le corresponderá siempre: la nobleza del prestigio social. Y también el rendido reconocimiento de la nación al genuino patriotismo de este célebre marino; de este hombre sensato y viril; esposo y padre lleno de ternura, a quien no cabe regatearle adjetivos positivos.

Según la historiadora Ella Dunbar Temple, en 1910 encontramos a la abnegada matrona Dolores Cabero viuda de Grau, con avanzada edad pero plena de vitalidad, vinculada a las familias de

mayor figuración social de la época. Estaba considerada dentro de la lista de las cincuenta damas designadas por la Municipalidad de Lima para cumplir la noble misión de recaudar fondos para sostener ambulancias y atender a los damnificados de la guerra.

El martes 23 de febrero de 1926, el diario El Comercio consigna sobre doña Dolores Cabero viuda de Grau, lo siguiente: «De más de ochenta años de edad, hasta momentos antes de su desaparición y en estado completamente normal, había estado departiendo con la afabilidad que le era característica, con los miembros de su familia. Serían las ocho de la noche, más o menos, cuando la señora Dolores se desplomó en el sofá en que tomaba descanso. A las voces que dieron las personas de su familia que en esos momentos la acompañaba acudieron las que estaban en las habitaciones vecinas, mientras por teléfono, unos y personalmente otros llamaban a distintos médicos. Por desgracia, toda atención facultativa era inútil: un violento ataque al corazón había privado la vida a la viuda del contraalmirante Grau, y nada quedaba por hacer».



Nombre de la obra: *Composición de la familia Grau-Cabero.*

Autor: Zoly Segovia.

Año: 2022

Museo Casa Grau de Lima.

CAPÍTULO V

«En el combate homérico de uno contra siete, pudo Grau rendirse al enemigo; pero comprendió que por voluntad nacional estaba condenado a morir, que sus compatriotas no le habrían perdonado el mendigar la vida en la escala de los buques vencedores».

Manuel González Prada

Escritor y político
Páginas libres - Grau



De Angamos a la gloria

Que amplia experiencia adquirida a lo largo de toda una vida dedicada a la Marina ubicaba a Miguel Grau Seminario en la categoría de un excelente analista naval.

Él conocía muy bien la real capacidad de la Escuadra chilena, pues cuando tuvo que viajar a Valparaíso, en febrero de 1877, con el filial propósito de trasladar los restos de su padre al Perú, se le presentó la oportunidad de conocer de primera fuente los blindados chilenos (como se sabe, el noble marino viajó al país sureño en compañía del segundo de sus hijos, el pequeño Miguel Gregorio, de 8 años). Durante esa visita se reunió con su concuñado chileno, el capitán de fragata Óscar Viel, también marino, y con antiguos compañeros de la Escuadra aliada. En tal ocasión fue invitado a conocer los recién adquiridos buques Cochrane y Blanco Encalada (fue en esa visita, precisamente, que la fatalidad envolvió a la familia Grau Cabero: el infante Miguel Gregorio sufrió el terrible accidente que le causó la muerte). De modo que su periplo por Chile, no obstante la honda pesadumbre que embargaba a un padre tan sensible, fue una gran oportunidad para que su aguda mirada le permitiese tener una visión general del poderío chileno en el mar, algo de lo que el Perú adolecía.

Poco después de su aflictivo regreso al Perú, Grau es nombrado comandante general de la Marina por el presidente Mariano Ignacio Prado. La importante designación evidencia la gran reputación alcanzada por nuestro personaje, que prepara para el gobierno un minucioso informe, que presenta el 2 de enero de 1878 con el nombre

Uniforme que corresponde al grado de Contralmirante y que “El héroe de Angamos” rechazó, para continuar siendo comandante del “Huáscar”.



de «Memoria de Marina de 1877». El nuevo comandante general da cuenta en él del estado operativo de cada unidad naval, así como de las condiciones del personal de entonces.

Es doloroso revisar el documento de Miguel Grau, pues parece el auténtico relato de una muerte anunciada. Está elaborado con la intención de llegar a la conciencia de los gobernantes a través de hechos objetivos, verificables. Así, expresa, por ejemplo: «De algún tiempo atrás la Marina no ha hecho adelanto material alguno. Su importancia ha desmerecido mucho, pues siendo nuestros principales buques construidos en una época en que el blindaje y gruesa artillería hacía sus principales ensayos, ya han quedado muy atrás de las poderosas naves de guerra que se construyen en el día». No cabe duda de que quería convencer y llamar la atención frente a la urgente necesidad de reforzar la Escuadra, por lo que agrega: «Grandes son las necesidades de la Armada 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 vuestra excelencia, espera ver realizadas, por lo menos, aquellas mejoras más apremiantes».

Tan comentada fue la «Memoria de Marina de 1877», que fue incluida por el ministro de Guerra y Marina en la propuesta formal que se presentó al Congreso el 28 de julio de 1878, para la urgente aprobación de compra de dos buques de guerra. Poco tiempo después, Grau fue relevado de la Comandancia General para reanudar sus labores como diputado por Paita en el Congreso. Aquí volcó todos sus esfuerzos a fin de que el pedido del Poder Ejecutivo fuese autorizado en la Cámara de Diputados. Sin embargo, todo su denuedo resultó en vano: la solicitud fue enviada al archivo a mediados de setiembre de 1878, lo que, en términos reales, significaba una condena para el país. Y en esta deplorable condición, el Perú tuvo que enfrentar la declaratoria de guerra por parte de Chile.



El conflicto entre Bolivia y Chile

Las relaciones entre estos dos países habían llegado a su límite, a un punto de resquebrajamiento sin retroceso. Esto, como resultado de continuos desacuerdos por la concesión, exonerada de pago de impuestos, que había obtenido Chile, años antes, para la explotación, en exclusividad, de los yacimientos de salitre y bórax en el entonces departamento boliviano de Atacama. En este contexto enrarecido, el general Hilarión Daza encabeza un golpe de Estado en 1876 y se convierte en presidente de Bolivia. El 14 de febrero de 1878, el Gobierno boliviano crea un impuesto de diez centavos por quintal de salitre exportado. Esta situación produce en Chile un conflicto, pues el hecho es calificado de inaceptable por los empresarios afectados de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, creada con capitales chilenos y británicos, que contaba con el respaldo del Gobierno chileno. Es interesante considerar que ya se habían descubierto las grandes riquezas del territorio boliviano: depósitos de nitratos y bórax en el litoral y generosas minas de plata en la zona de Caracoles.

Al respecto, es sumamente ilustrativa la apreciación de Guillermo Thorndike, en su libro *La mansión de los héroes*, quien dice: «Más allá de los derechos invocados por Bolivia, Antofagasta estaba más cerca de Valparaíso que de La Paz. Con una población de seis mil habitantes, cinco mil eran chilenos y dos mil de ellos trabajaban directamente para la compañía de la que eran dueños ingleses y chilenos, 34 por ciento de la Casa Gibbs de Londres y 66 por ciento de personalidades chilenas como el diputado Francisco Puelma, el presidente de los diputados Melchor Concha y Toro o don Isidoro Errázuriz, dueño de *La Patria* de Valparaíso. Precisamente, este diario afirmaba el martes 4 de febrero que un arbitraje solo era aceptable previa satisfacción y que en caso contrario debían retirar la palabra y de hecho todas las concesiones otorgadas a Bolivia desde 1866. La campaña en la prensa chilena incluía otras voces y pronto se iba a mezclar al Perú con la suerte de Bolivia».

Los historiadores coinciden en que el presidente Hilarión Daza en todo momento mostró para con Chile una actitud exigente y desafiante, confiado en que el Perú lo respaldaría política y militarmente debido a un tratado supuestamente secreto que habían firmado ambos en 1873, acuerdo que en verdad nunca fue



Fronteras de Bolivia antes de la Guerra del Pacífico.

secreto, pues Chile lo conoció inmediatamente después de su suscripción. En ese contexto, el 14 de febrero de 1879 Chile rompe relaciones diplomáticas con Bolivia y en simultáneo el ejército de ese país ocupa sin resistencia alguna el puerto de Antofagasta (anótese que Bolivia había descuidado su mar, pues no contaba ni siquiera con una incipiente marina mercante). La población —como ya se dijo— era en su mayoría chilena, por lo que —como era de esperarse— recibió con júbilo a los militares invasores y enseguida enarbolaron banderas chilenas en las ventanas de sus casas.



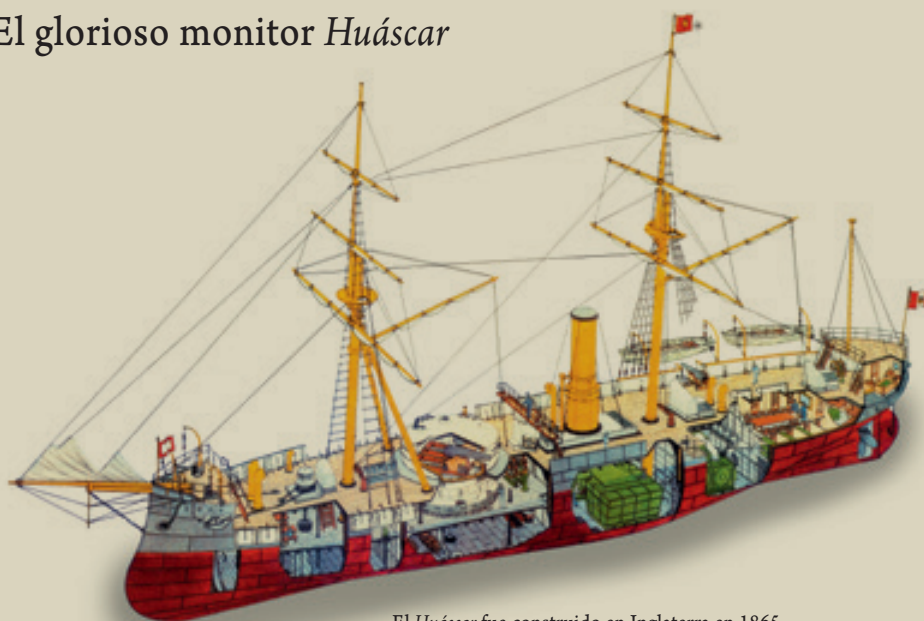
Perú se ve involucrado en la guerra

Al tener conocimiento de la situación, el Perú, en un esfuerzo por tratar de impedir la guerra, envía en misión especial, el 22 de febrero de ese año, a José Antonio de Lavalle como ministro plenipotenciario y enviado extraordinario ante el Gobierno de Chile. Lavalle comprobó que aunque la prensa y la población estaban totalmente en contra del Perú, aún era posible conversar con el presidente chileno, Aníbal Pinto, y su ministro de Guerra y Marina, Domingo Santa María, en la búsqueda de un arbitraje internacional. Mas este buen propósito, aparentemente viable, se vio interrumpido de manera abrupta. El presidente de Bolivia, Hilarión Daza, sin consultar al Perú, declara súbitamente la guerra a Chile el 14 de marzo de 1879. A partir de ese momento, el presidente chileno Pinto exige que el Perú declare su neutralidad, situación que dio por finalizada la misión en Chile del ministro plenipotenciario Lavalle. Por su parte, el presidente peruano, Mariano Ignacio Prado, replicó que para responder a la exigencia chilena debía aguardar la próxima reunión del Congreso, el 24 de abril, pero con evidente cálculo, Chile no quiso esperar más y el 5 de abril de 1879 declaró la guerra al Perú.

Sin duda, en Miguel Grau encontramos a uno de esos seres que despliegan toda su significación en un momento determinado de la vida. Estaba convencido de que la guerra era inevitable y que había que defender a la patria. Y, uniendo su enorme sentimiento patriótico a la honrosa acción, el 24 de marzo vuelve a asumir el mando del monitor Huáscar, y solicita licencia en el Parlamento. Se preocupa en destacar en su solicitud que es por «ser necesaria su presencia al frente de la nave que ocupa y que le ha confiado el Supremo Gobierno».

Respecto a las relaciones entre los pueblos peruano y chileno, el historiador José Agustín de la Puente Candamo, en su biografía de Grau, manifiesta: «Es real el estrecho vínculo humano entre Chile y el Perú: familias entrettejidas con residencia en uno y otro país, estudiantes chilenos que se forman en el Perú, y peruanos que estudian en Chile; exiliados nuestros que viven en Chile. Si bien existe una competencia sobre el dominio del mar —la llamada guerra comercial entre el Callao y Valparaíso—, que puede calificarse de profunda, el ambiente chileno y el peruano están muy relacionados en la esfera humana; tanto así, que Miguel Grau en algún momento confiesa que la guerra con Chile es una lucha fratricida».

El glorioso monitor *Huáscar*



- El *Huáscar* fue construido en Inglaterra en 1865.
- Contaba con 67 metros de largo y 11 metros de ancho.
- Poseía una potencia de 1.500 caballos de fuerza.
- Su protección era de 4,5 pulgadas de blindaje en el centro y 2,5 en la popa y la proa.
- Tenía una torre giratoria operada manualmente con un blindaje de 5,5 pulgadas.
- Contaba con dos cañones Armstrong de 10 pulgadas.
- Lo reforzaban dos cañones Armstrong de 40 libras, ubicados a los costados del barco, y un cañón Armstrong de 12 libras en la popa.
- La torre hexagonal desde donde se gobernaba el *Huáscar* tenía un blindaje de 3 pulgadas.
- Desarrollaba una velocidad de 11 nudos y tenía una capacidad de carga de 300 toneladas de carbón repartidas en cuatro calderas, lo que le permitía largos viajes en alta mar.

En verdad, el Perú estaba atravesando por una terrible situación económica, ya que el guano se había agotado y solo quedaban deudas y descrédito internacional. Este fue el real motivo por el cual la adquisición de nuevas unidades para la fuerza naval era imposible. El mantenimiento de los buques y el entrenamiento de los marinos que los iban a tripular significaban un costo muy elevado para las magras arcas fiscales. Por otro lado, un problema de enormes dimensiones fue reconocer que gran parte de la tripulación de los barcos peruanos estaba integrada por chilenos. Este hecho no era extraño, por cuanto el Perú y Chile habían formado sólo unos años antes, la Escuadra Aliada para defenderse de la agresión española. Sin embargo, en medio de la revertida situación, ahora beligerante, el Perú tenía que asumir las consecuencias que pocos años atrás era inimaginable. Así, cuando Chile declara la guerra al Perú, la tripulación chilena de los buques peruanos tuvo que ser despedida por razones de fuerza mayor, y enseguida se incorporó —en una palabra: se improvisó— nuevo personal, la mayoría totalmente inexperta; y en otros casos, simplemente se trataba de jóvenes levados. Valgan verdades, estas dotaciones de marineros no pudieron ser entrenadas debido a la estrechez de tiempo y de logística, por lo que jamás alcanzaron la disciplina, experiencia y conocimiento requeridos.



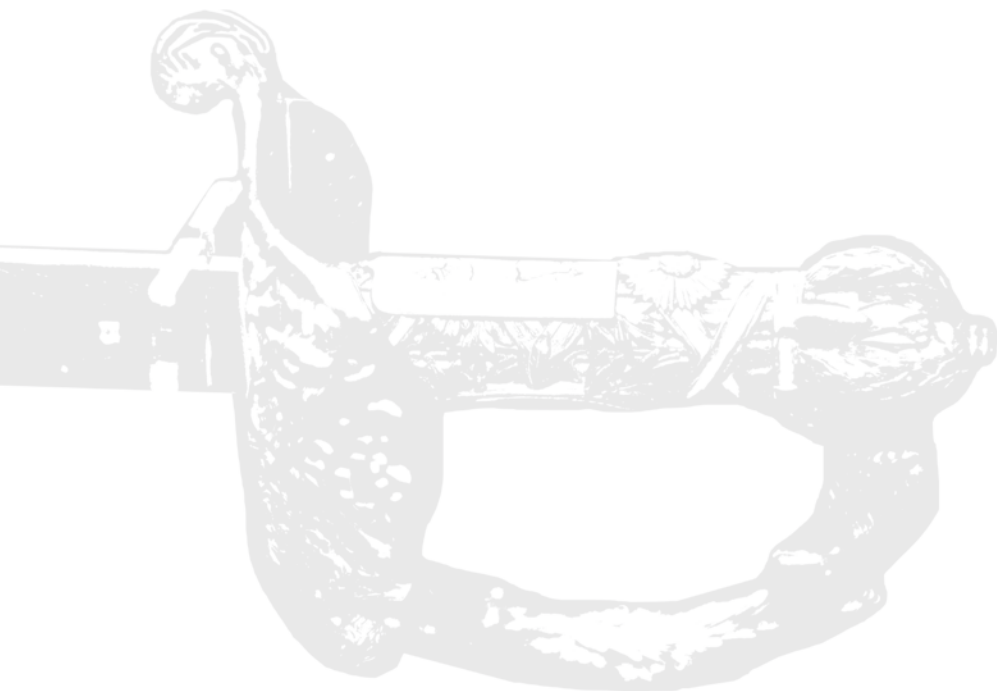
Nombre de la obra: *Huáscar navegando.*

Autor de la obra: Orlando Yantas.

Año: 2015

Dirección de Intereses Marítimos

Aunque la pérdida de la fragata Independencia puso en estado de inferioridad a la escuadra peruana, en el monitor Huáscar la destreza y el valor de los marinos peruanos dirigidos por Miguel Grau se convertirían en leyenda.





Los preparativos

En mayo se realizaron en el Perú las juntas preparatorias para la guerra. Estas reuniones no eran reservadas; todo lo contrario, eran públicas, con gran cobertura periodística. En una de ellas —según refiere Mariano Felipe Paz Soldán en su libro *Narración histórica de la Guerra de Chile contra Perú y Bolivia*— uno de los asistentes opinó enfáticamente que «el Huáscar solo podía batirse con cualquier nave enemiga, a lo que el comandante Grau, presente en la reunión, replicó con toda entereza y convicción: Señores, es preciso que no nos formemos ilusiones. El Huáscar es sin duda un buque muy fuerte, pero nunca podrá contrarrestar a uno solo de los blindados chilenos, pues mientras aquel [el Huáscar] tiene una coraza de cuatro pulgadas y media y dos cañones de 300 libras, estos [los blindados chilenos] tienen una coraza uniforme de nueve pulgadas y seis cañones de 250 libras, a lo cual hay que agregar que por el momento no tiene el monitor balas aceradas (únicas capaces de perforar un blindaje), ni marinería siquiera medianamente expedita, en cambio de lo bien provistos que se hallan los buques enemigos, así de pertrechos como de la gente apropiada para el caso; no siendo de poca importancia la ventaja en estos de tener doble hélice, lo que les permite ejecutar sus movimientos sin perder su posición y con suma rapidez. A pesar de todo el Huáscar, si llegase el caso, cumpliría con su deber, aun cuando tuviera la seguridad de su sacrificio».

Los barcos peruanos, con excepción de la cañonera Pilcomayo, tenían más de 15 años de uso, mientras la Escuadra chilena estaba formada por buques nuevos con no más de cinco años de uso. Sin duda, hacía tiempo que Chile había preparado su Armada y tenía las famosas granadas perforantes de acero que podían penetrar la coraza de 4,5 pulgadas del Huáscar, mientras que las granadas de los barcos peruanos rebotarían en la coraza de los buques enemigos.

El 14 de mayo, el presidente Prado convoca otra junta, esta vez en privado, en la que participan los comandantes de los buques de la Marina. En ella se decide la salida de la Escuadra para el día siguiente. Con la honestidad que le es característica, Grau expresa su preocupación por la situación del personal de los buques, pues los artilleros no tenían experiencia alguna. El presidente insistió, pues el panorama parecía que se mostraba sombrío en contra del Perú, ya que se tenía información de que la Escuadra chilena zarparía al mando del comandante Juan Williams Rebolledo rumbo al Callao, con la intención de atacar la Escuadra peruana ahí fondeada y bloquear el puerto. Así, el 15 de mayo el capitán de navío Miguel Grau recibe una carta de instrucciones en la que se le ordena zarpar con destino al puerto de Arica.

Prado asume el mando

Debido a lo expuesto por el presidente, al día siguiente, 15 de mayo por la noche, partió la Escuadra con rumbo al sur. El presidente Prado iba embarcado en el Oroya, convertido en buque insignia. El capitán de navío Miguel Grau había sido nombrado comandante de la primera división, formada por los dos blindados: el Huáscar y la Independencia. También integraban la Escuadra el monitor Atahualpa, llevado a remolque por el Chalaco, mientras que su gemelo, el Manco Cápac, navegaba por sus propios medios, pero a solo cuatro millas por hora, por lo que los buques Oroya y Limeña, así como el resto de la Escuadra, debían adecuarse a su lento desplazamiento.

Luego de una hora de navegación, como Jefe de la Primera División Naval, Grau se vio forzado a ordenar la vuelta al Callao de todas las unidades porque se presentaron problemas en los monitores. Ya en el puerto, el presidente Prado se convencería de que el Atahualpa definitivamente no podía navegar, por lo que se decidió dejarlo en el Callao para defensa y cuidado del puerto.

En el libro de la Marina de Guerra del Perú A la gloria del gran Almirante del Perú Miguel Grau, encontramos una impresionante descripción de este momento. Leamos un fragmento muy ilustrativo y patético a la vez: «Mientras la Escuadra chilena estaba lista para atacar desde antes que se declarara la guerra, la Independencia tenía sus calderas en tierra; el Huáscar estaba desarmado, las calderas de la Unión, Atahualpa y Manco Cápac se encontraban en mal estado, y el Chalaco, la Oroya y la Limeña necesitaban preparación. Pero el pueblo había pedido que los buques salieran a campaña. Y salieron».



Durante el segundo gobierno del presidente Mariano Ignacio Prado, Chile le declaró la guerra al Perú y Bolivia. Prado dirigió la campaña naval, desde la zona de conflicto. Luego, en 1880, cuando el país estaba en una profunda crisis, viajó al extranjero para adquirir armamento, dejando al vicepresidente Luis La Puerta la conducción del país.

Presidente Mariano I. Prado
 Colección Elejalde del Instituto Riva-Agüero .

Iquique, el primer triunfo

El 16 de mayo, solo un día después de la fallida partida, zarpó el Huáscar con rumbo a Arica, con la división al mando de Grau. Viajaba también la fragata Independencia al comando del capitán de navío Juan Guillermo More. En este punto es interesante recurrir al documento oficial de la Marina de Guerra del Perú, a cargo del contraalmirante Fernando Casaretto, titulado ¿Qué pasó en Iquique el 21 de mayo de 1879?, en el cual describe: «Coincidentemente, el mismo día 16 de mayo en que zarpó la Escuadra peruana del Callao, la Escuadra chilena, al mando del almirante Juan Williams Rebolledo, levantaba el bloqueo de Iquique y ponía rumbo al Callao. Las naves peruanas navegan cerca de tierra (según lo indicado en el segundo párrafo de la carta de instrucciones que tiene Grau), las naves chilenas a su vez lo hacían más al oeste. Se cruzaron aproximadamente a las 3 de la madrugada del 1 de mayo, a la altura de Atico a una distancia de posiblemente 40 millas náuticas, sin avistarse entre sí ambas escuadras».

Apenas llegaron a Arica, los peruanos tomaron conocimiento de que los buques chilenos Esmeralda, Covadonga y el transporte La Mar bloqueaban el puerto de Iquique en una acción de guerra. Se decidió entonces atacar. En este punto es interesante recurrir a la lectura del parte oficial que Grau envía a sus superiores el 23 de mayo para informar el hecho: «Al aproximarse nuestros buques al puerto de Iquique, noté que efectivamente tres buques caldeaban, pronto pude reconocer entre ellos a la Esmeralda y a la Covadonga, que se ponían en movimiento, tomando posiciones defensivas, [...] Llegado el Huáscar a los mil metros aproximadamente al noroeste del fondeadero de los buques enemigos, mandé afianzar el pabellón y ordené a la Independencia que venía por el norte, próximo a la costa y a cinco millas de distancia, se dispusiese para el combate».

Con toda minuciosidad, el comandante del Huáscar sigue relatando: «Trabóse el combate desde este momento entre el Huáscar y los dos buques enemigos y 30 minutos después se unió y rompió sus fuegos la Independencia, pero nuestros tiros no podían ser bien dirigidos, por encontrarnos en la boca del puerto bajo acción de la mar, a la par que la puntería de los buques enemigos tenían por lo general buena dirección y elevación [...]. Mientras la Independencia seguía su camino, y notando la inseguridad de nuestros tiros por la causa que he dicho antes, me decidí atacar a la Esmeralda con el espolón».



Nombre de la obra: *Combate Naval de Iquique.*

Autor de la obra: Fernando Saldías - Asesoría José Antonio Bedoya Hart-Terré

Año: 1997

Estado Mayor General de la Marina.

Grau menciona que se le había informado que el buque estaba defendido por una línea de torpedos, y dice: «Cambié de propósito y goberné directamente sobre el centro de su casco, con un andar de 8 millas aproximadamente. A medio cumplido de distancia, detuve la máquina y la Esmeralda, guiñando para evadir el golpe al costado, lo recibí por la aleta de babor en dirección muy oblicua; el espolón resbaló, su efecto fue de poca consideración, y quedaron abordados ambos buques, hasta que el Huáscar empezó su movimiento para atrás.

«Embestí nuevamente con igual velocidad y la Esmeralda presentó su proa, evadiendo de esta manera nuevamente los efectos del choque; sin embargo, estos dos golpes la dejaron bastante maltratada.

En ambas ocasiones, a la aproximación de los buques, y durante el tiempo que permanecieron muy cerca, recibíamos nutrido fuego de las ametralladoras que tenían establecidas en sus cofas, el de fusilería y muchas bombas de mano a la vez que descargas completas de artillería de sus costados. El blindaje protegió muy bien a nuestra gente de los efectos de tan certeros fuegos, muchos de los cuales chocaron en nuestra torre, y otros rompían algunas partes de madera o de fierro muy delgado, y permitía sostener igualmente nuestro fuego de cañón y de fusilería.

Finalmente emprendí la tercera embestida con una velocidad de 10 millas y logré tomarla por el centro; a este golpe se encabuzó y desapareció completamente la Esmeralda, sumergiéndose y dejando a flote pequeños pedazos de cascos y algunos de sus tripulantes. Eran las 12 y 10 p. m. El comandante de ese buque [Arturo Prat], nos abordó a la vez que uno de sus oficiales y algunos de sus tripulantes por el castillo y en defensa de este abordaje perecieron víctimas de su temerario arrojo. Inmediatamente mandé todas las embarcaciones del buque a salvar a los náufragos y logré que fuesen recogidos 62, los únicos que habían vivido a tan obstinada resistencia».

Miguel Grau relata así lo sucedido y justifica la demora en acabar con la Esmeralda debido a la información errada que le había proporcionado el capitán del puerto de Iquique, sobre la defensa que tenía el barco enemigo con un cordón de torpedos: «Terminado en el puerto de Iquique el salvamento de los náufragos y con ellos a bordo, me dirigí en demanda de la Independencia, que estaba a la vista en la punta denominada Gruesa, al sur de Iquique, con el intento de ayudarle al apresamiento de la Covadonga. Noté que esta, desde que se apercibió del movimiento del Huáscar, se alejó a toda velocidad con rumbo sur, a la vez que la Independencia, algo recostada a una banda, permanecía en el mismo sitio. A medida que iba avanzando, pude claramente comprender que este último buque estaba varado, y preferí continuar la persecución de la Covadonga durante tres horas, hasta que convencido que la distancia de 10 millas, que aproximadamente me separaba de ella, no podía estrecharla antes de la puesta del sol, creí muy conveniente desistir del empeño y volver en auxilio de la Independencia. Pude entonces apreciar que la pérdida de la fragata era total y mandé a mis embarcaciones por la gente que había a su bordo, dando la orden de incendiar el buque».

Más adelante, Grau lamenta la pérdida del buque Independencia en punta Gruesa, hecho que constituyó una tragedia para la Escuadra peruana, porque perdía, en la primera acción de guerra, al mejor blindado que tenía para enfrentar a la Escuadra chilena.

En una carta que dirige al presidente Prado, Grau evalúa lo sucedido con la Independencia y manifiesta que la falta de disciplina y de ejercicios de fuego en el referido buque ha sido la real causa de su pérdida. El resultado final del combate de Iquique fue la victoria para el Huáscar y su comandante; pero a la vez un perjuicio irreparable para el Perú, que perdió el buque de mayor poder de la Escuadra, una fragata blindada de 2.004 toneladas.

En el cementerio de Iquique, Miguel Grau hizo enterrar con honores a don Arturo Prat, el comandante chileno de la corbeta Esmeralda, quien murió víctima de su temeraria acción en un pretendido abordaje al



La fragata Independencia fue la mejor nave de su tiempo en la escuadra peruana. Estaba al mando del capitán Juan Guillermo Moore. El buque encalló en punta Gruesa intentando capturar a la Covadonga. La pérdida total de la Independencia significó una irrecuperable reducción del poderío naval peruano.

Huáscar. Asimismo, ordenó el desembarco de los 62 tripulantes del buque hundido, a los que había rescatado de la muerte. Al ser desembarcados, los náufragos exclamaron: «¡Viva el Perú generoso!»». Prat tenía 31 años en el momento de morir. Al destacar su valor, los chilenos lo convirtieron en el héroe máximo de su país.

Es en este combate, precisamente, donde vuelve a refulgir, en medio de la furia de los bandos en lucha, el hombre que es la alegoría viva de lo peruano por el amor a la patria. Nos enaltece, hoy y siempre, admirar en cuerpo y alma a don Miguel Grau Seminario, al héroe magnánimo, al Caballero de los Mares, a aquel predestinado a forjarse a sí mismo, en quien se patentiza, diáfaramente, su célebre figura, mirando de frente y sin dobleces... En fin, honra comprobar que el hombre que supo conservar la apacible humanidad de su corazón en medio de la ferocidad de la guerra, es peruano.

Mucho se ha hablado sobre la admirable decisión del almirante Grau de salvar la vida de los náufragos chilenos, por ser un acto totalmente inusual en una guerra. Incluso en el ejercicio de un análisis psicológico se ha dicho que nadie mejor que él conocía el padecimiento de un hombre a punto de morir, producto de un naufragio. Recuérdese que él mismo vivió esa impactante experiencia con tan solo 8 años, durante su primer



Nombre de la obra: *Rescate de los náufragos de la Esmeralda, 21 de mayo 1879. Combate Naval de Iquique.*

Autor de la obra: Fernando Saldías Díaz.

Año: 1997

Colección Escuela Naval del Perú.

viaje como marinero novato en el velero Tescua. Muchas pueden ser las interpretaciones, pero lo cierto es que fue un ejemplo que el enemigo de entonces ha alabado en reiteradas oportunidades.

Sobre este hecho, la historia permite hacer una comparación y nos muestra la otra cara de la moneda, en la actitud de nuestro adversario en un escenario similar. A pocas millas de distancia de lo ocurrido entre el Huáscar y la Esmeralda, el blindado peruano Independencia había encallado, frente a punta Gruesa. Al agravarse la situación del buque, la mayoría de sus más de trescientos tripulantes se lanzaron al mar para tratar de alcanzar la costa a nado o en botes. Al constatar el estado de la nave peruana, el capitán de fragata Carlos Condell, comandante de la goleta Covadonga, ordena el regreso a la escena del combate, ametrallando y descargando su fusilería sobre los náufragos de la Independencia, cuando estos no tenían armas ni posibilidad de defenderse. Aunque la Independencia no estaba todavía hundida y podría representar algún peligro, lo cierto es que el comportamiento de los comandantes victoriosos fue diametralmente opuesto frente al de los vencidos.

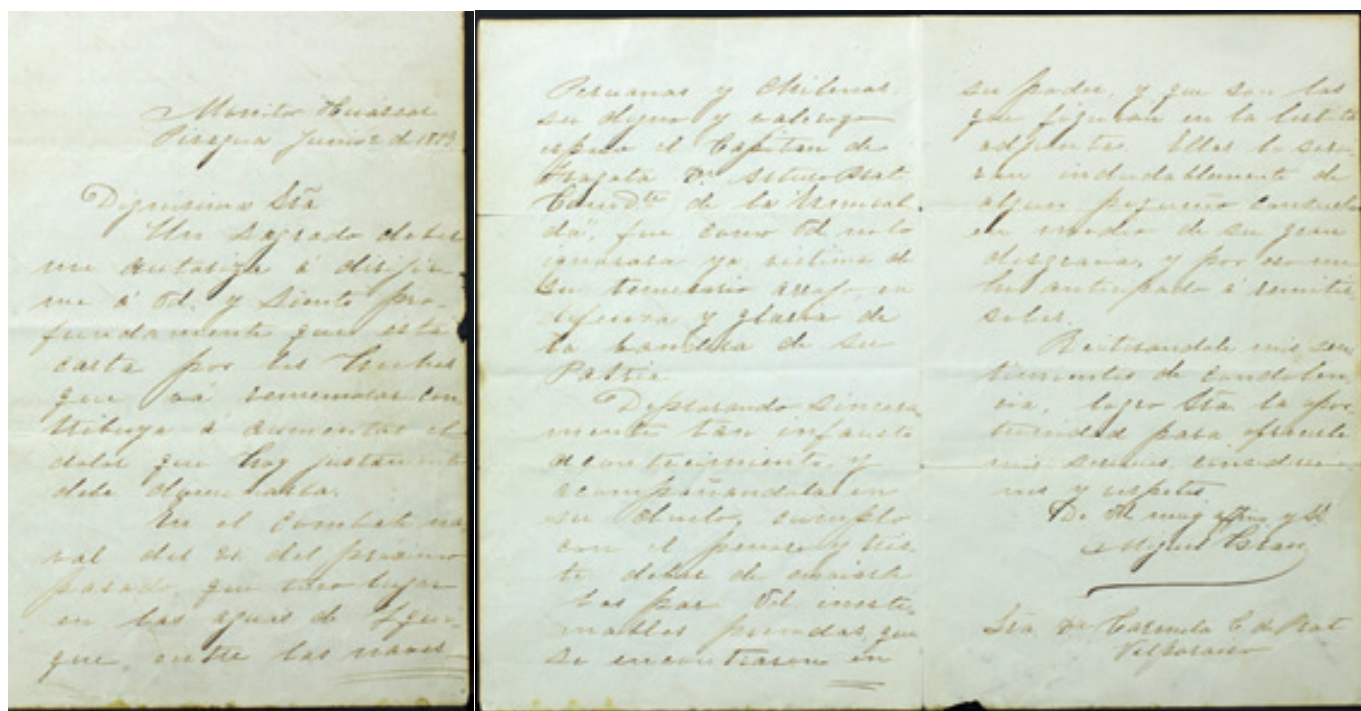


Cartas para la historia

Dice el contralmirante de la Armada Peruana Fernando Casaretto en una entrevista periodística: «En Iquique el respeto del vencedor por el vencido se hizo leyenda». Y, a la luz de los hechos, nadie podría dejar de compartir esta contundente afirmación. Y esto, en primer lugar, por el generoso valor humano, por encima de los usos de la guerra cruenta, de salvar de una muerte segura a los 62 chilenos inermes, que se mantenían a flote después de la succión que ocasionó el hundimiento de la corbeta que tripulaban, y trasladarlos a tierra. Y también, por la grandeza del hombre vencedor de la batalla que, con una conmovedora carta de pésame a la viuda del vencido, le envía sus prendas. Esa carta hoy está grabada íntegramente en el monumento que Chile ha levantado a su héroe máximo en Santiago.

Nada ni nadie regatea el valor de nuestro héroe para encontrar siempre el camino que lo condujera a proteger su humanismo en una época de desvarío, muerte y destrucción. Toda esa nobleza, muy suya, se corona gloriosamente con la histórica carta que envía a la señora Carmela Carvajal viuda de Prat, el 2 de junio de 1879: «Dignísima señora: Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a usted y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a recordar, contribuya a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla. En el combate naval del 21 próximo pasado que tuvo lugar en las aguas de Iquique entre naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el capitán de fragata don Arturo Prat, comandante de la Esmeralda, fue, como usted no lo ignorará, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria. Deplorando sinceramente tan infausto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumplo con el penoso y triste deber de enviarle las para usted inestimables prendas que se encontraron en su poder y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas servirán, indudablemente, de algún pequeño consuelo y por eso me he anticipado a remitírselas. Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro, señora, la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respeto con que me suscribo de usted señora, afectísimo y seguro servidor. Miguel Grau».

En efecto, junto con esta emotiva carta, Grau remitió los objetos que se encontraron sobre el cuerpo del comandante caído: la espada, su anillo de matrimonio, un par de gemelos, fotografías de la esposa y sus hijos, entre otros.



En un gesto totalmente inusual en la guerra, doce días después de la muerte de Arturo Prat, comandante de la Esmeralda, Miguel Grau le escribe una emotiva carta de pésame a la viuda, Carmela Carvajal de Prat. Archivo Histórico de Marina.

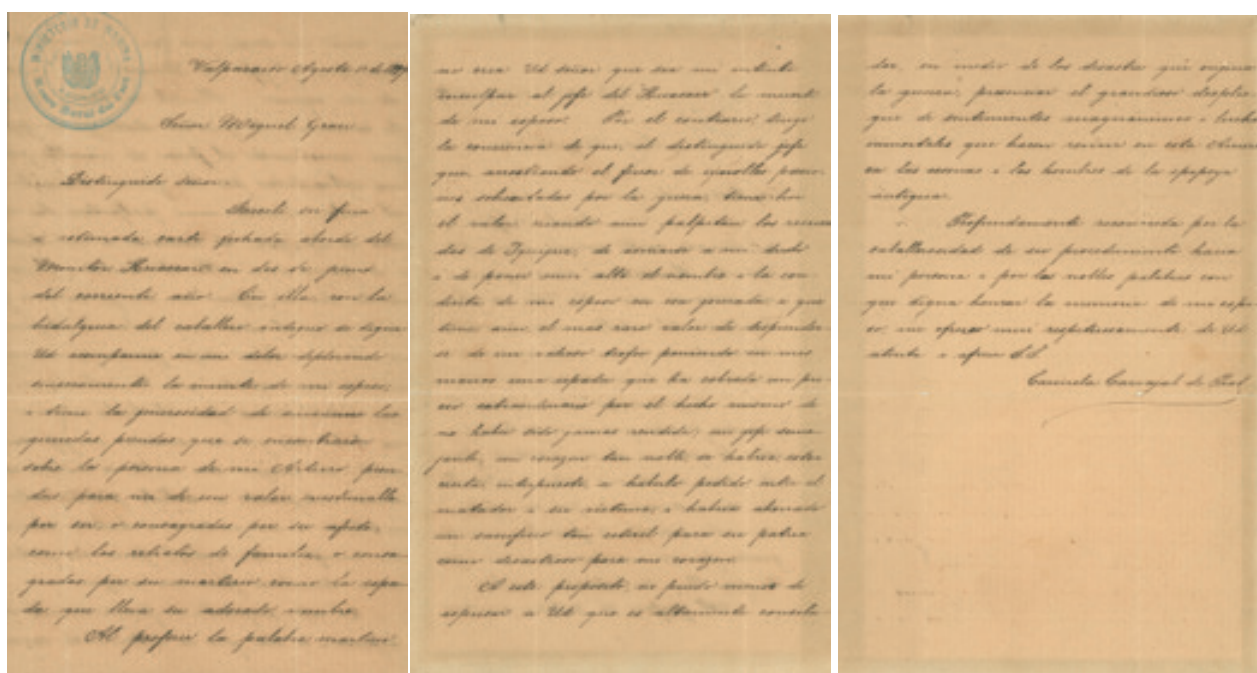
Dos meses más tarde, en un honroso gesto, la viuda de Prat remite su relevante respuesta a Miguel Grau: «Distinguido señor. Recibí su fina y estimada carta fechada a bordo del monitor Huáscar en 2 de junio del corriente año. En ella, con la hidalguía del caballero antiguo, se digna usted acompañarme en mi dolor, deplorando sinceramente la muerte de mi esposo; y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que encontraron sobre la persona de mi querido Arturo; prendas para mí de valor inestimable por ser, o consagradas por su afecto como los retratos de mi familia o consagradas por su martirio, como la espada que lleva su adorado nombre.

Al proferir la palabra martirio, no crea usted, señor, que sea mi intento culpar 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 usted que es altamente consolador, en medio de las calamidades que origina la guerra, presenciar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas inmortales, que hacen revivir en América las escenas de los hombres de la epopeya antigua. Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente, de usted atenta y afectísima. Segura servidora Carmela Carvajal de Prat».

Después de estos hechos, el 7 de junio el Huáscar regresó al Callao en medio de la aclamación popular. Además, alrededor de un centenar de botes adornados para la ocasión salieron al encuentro del monitor.

Grau quería que se limpiaran los fondos de la nave y se hicieran las reparaciones necesarias en el monitor, pues estaba muy dañado debido a los enfrentamientos. Casi un mes de permanencia en Lima no fue suficiente para tener en óptimas condiciones al Huáscar. Esta fue la última oportunidad que Miguel Grau tuvo para estar cerca de su esposa Dolores y de sus hijos. Habiendo constatado una vez más la realidad del poderío del enemigo, Grau presentía que no había mayores oportunidades para el Perú. Pero su deber estaba en el Huáscar, y por ello, el 6 de julio, se hizo nuevamente a la mar, zarpando del Callao, esta vez para no regresar.



Carmela Carvajal viuda de Prat responde dos meses después la carta de Grau. En ella reconoce su generosidad e hidalguía y deplora la guerra. Archivo Histórico de Marina.

El encuentro con el *Matías Cousiño*

Eran las tres de la madrugada del 10 de julio de 1879, cuando el *Huáscar* navegaba al oeste de Iquique. El centinela ubicado en la cofa del palo mayor anunció en voz baja la presencia de un buque enemigo muy cerca, que no se había percatado de la presencia del monitor. Grau se dio cuenta de inmediato que se trataba del *Matías Cousiño*, que estaba totalmente desprevenido. Por altavoz, Grau ordenó: «¡Capitán, ríndase y siga mis aguas!», pero el barco chileno inició la huida, por lo que el *Huáscar* tuvo que abrir fuego. Después del primer cañonazo, el capitán del barco enemigo exclamó: «¡Comandante Grau, estamos rendidos, no mate más gente!». De inmediato se soltaron los botes para salvar a varios chilenos que se habían lanzado al agua ante el inminente hundimiento de su barco, y dispuso una dotación de marinos para tomar posesión de la nave. En esos momentos apareció el buque chileno *Magallanes*. Enseguida, Grau ordena al capitán del *Matías Cousiño* que salve a su gente en los botes enviados, pues se disponía a hundir al otro buque. Un cañoneo nutrido se realizó de inmediato hasta que, a dos mil metros de distancia, aparecieron dos buques enemigos, el *Cochrane* seguido de la *Abtao*. Tal fue la habilidad y la sangre fría del comandante Grau que se ubicó entre las dos naves, lo que les impidió hacer fuego contra el monitor peruano para no dañarse a sí mismos. Finalmente, el *Huáscar* pudo encontrar un atajo cerca de la costa y salir airoso del peligroso enfrentamiento.

Días más tarde, Grau recibiría un mensaje en inglés de Augusto Castleton, capitán del *Matías Cousiño*, que decía: «El comandante Grau ha tenido mucha consideración con nosotros, porque nada le habría sido más fácil que sacrificarnos y echar el buque a pique, sin decirnos antes que lo abandonáramos en los botes».



Nombre de la obra: *Huáscar*
 Autor de la obra: Aurelio Longaray
 Año: 1952
 Dirección de Intereses Marítimos.



Captura del *Rímac*

El 22 de julio, Miguel Grau se entera de que el vapor chileno *Rímac* había salido de Valparaíso el día 20 con rumbo a Antofagasta. Con la rapidez que lo caracterizaba, calculó que el buque enemigo debía arribar a su destino el día 23. De inmediato elaboró un plan para que, de manera coordinada, el *Huáscar* y la *Unión*, comandada por el capitán de navío Aurelio García y García, interceptaran la embarcación antes de que ingresara al puerto.

Así, la madrugada del 23 de julio, la *Unión* se encontraba cerca de la bahía de Antofagasta al acecho de la embarcación chilena. Apenas el *Rímac* apareció se inició la persecución. Durante cuatro horas, la *Unión* estuvo hostigando con sus cañones al transporte enemigo, hasta que de pronto surgió el *Huáscar*, que con un certero cañonazo cerró cualquier posibilidad de avance al *Rímac*. Al comprobar que había sido emboscada, a la tripulación del vapor chileno no le quedó más que izar bandera blanca y rendirse.

El *Rímac* transportaba una carga apreciadísima y un excelente botín de guerra, el regimiento de caballería Carabineros de Yungay: 258 soldados entre oficiales y tropa, con equipo completo, que se encontraban al mando del teniente coronel Manuel Bulnes, hijo del expresidente de Chile Manuel Bulnes Prieto. Llevaba, además, 215 caballos, 300 rifles Comblain, 30 cajones de fusiles, 200 cajones de munición y otras armas. Estaba repleto de víveres frescos y carbón. Eso, sumado a la propia embarcación que se encontraba en perfecto estado, era, sin duda, una operación de indiscutible éxito.

La noticia fue recibida en el Perú con enorme júbilo, y el éxito de esta captura produjo un exagerado optimismo en la población y sus gobernantes, los que, muy lejos de escuchar el angustioso pedido de nuestros marinos (refuerzos, pertrechos y las ansiadas bombas Palliser, únicas capaces de perforar el casco de los acorazados enemigos), exigían lo imposible a nuestra gloriosa Marina: ganar la guerra. En lo que atañe a este tema es oportuno destacar el apunte del historiador Héctor López Martínez en su libro *Miguel Grau: marino y ciudadano*: «La seguridad de todos los peruanos, desde el primer día de la guerra, seguía confiada a sus marinos. Dos débiles pero invictos buques eran el único escudo, la primera y eficaz defensa de nuestra patria. «No es el momento de pensar en la paz —clamaba en un editorial *La Patria*—, es necesario que el Perú triunfe y humille por completo a su enemigo».

La captura del Rímac produjo en Santiago una violenta reacción contra sus gobernantes y sumió al país en una suerte de indignación pública. El pueblo insultaba al presidente Aníbal Pinto y algunos exaltados agredieron a sus ministros, lo que motivó la renuncia de parte del Gabinete y de importantes funcionarios, entre ellos los secretarios de Guerra y de Marina, así como la destitución del comandante de la Escuadra, almirante Juan Williams Rebolledo, y se nombró en su lugar al almirante José Galvarino Riveros. El historiador chileno Gonzalo Bulnes (hermano del capturado teniente coronel al mando de los carabineros de Yungay), en su libro *Guerra del Pacífico* confirma esta actitud reseñando lo siguiente: «Durante seis días no se supo en Chile la suerte del Rímac [...]. Hubo una semana de crueles incertidumbres para los deudos de los expedicionarios, para el país y para el Gobierno. Por debajo de la inquietud pública bullía un sentimiento de indignación general».

Así, en Chile se comenzó a formar la leyenda del buque fantasma, pues el Huáscar era visto simultáneamente en Iquique, Mejillones, Antofagasta, Valparaíso e incluso en las tierras del sur de Chile.



Nombre de la obra: *Huáscar*
Autor de la obra: Guillermo Spiers
Museo Naval del Perú.

Bajo la firme dirección de su comandante, el Huáscar inició una incesante carrera por las costas peruanas así como por el mar chileno y boliviano, llegando a crear la imagen del buque fantasma que era visto en simultáneo en diversos lugares.



Hacia la gloria

En referencia a las correrías del Huáscar, el historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna escribe: «Las frecuentes, atrevidas y sobre todo impunes excursiones del Huáscar en las costas de Chile comenzaban a producir en el ánimo del país un sentimiento de rubor parecido al de la estupefacción, y en el cerebro de sus mandatarios una emoción semejante al vértigo. Era imposible someterse por más largo tiempo a aquella perenne vergüenza y soportar que un buque mal marinero y tres veces menos guerrero que cualquiera de nuestros blindados, viniese a manera de capricho o de mofa a retornos en nuestros propios puertos».

En medio de este oscuro panorama, que exasperaba a Chile mientras el Huáscar continuaba con su misión, el ministro de Guerra chileno, Rafael de Sotomayor, es informado que el monitor peruano se hallaba anclado en Arica. Esta es una gran oportunidad para darle caza y, para ello, el ministro propone atacarlo con toda la Escuadra chilena. La idea fue aceptada y se planteó la estrategia. Dispusieron que en la madrugada del 2 de octubre los buques zarparan para anclar a seis millas de Arica y desde allí lanzar las lanchas torpederas contra el Huáscar. En tanto, el resto de la flota avanzaría lentamente y dirigiría sus fuegos exclusivamente sobre el Huáscar, mientras el resto de la Escuadra atacante cañonearía el puerto de Arica. Este intento se frustró, pues cuando los chilenos llegaron al puerto de Arica, no encontraron ni al Huáscar ni a la Unión.

Este es el momento en que se empieza a cerrar el cerco alrededor del comandante Miguel Grau y el Huáscar, que causaban en Chile «estupefacción, vértigo y perenne vergüenza», conforme al relato de Vicuña Mackenna.

El mismo 2 de octubre, el comandante de la flota chilena, Galvarino Riveros, convoca a sus jefes a una reunión y traza una estrategia para perseguir al Huáscar. El 5 de octubre se vuelven a reunir y acuerdan dividir su Escuadra en dos grupos: colocan un acorazado en cada grupo. Distribuirían la flota de tal forma que los viejos y endebles buques peruanos no pudieran escapar a un ataque masivo de sus blindados y acorazados modernos. Mientras tanto, el Huáscar continuaba, cauteloso, con sus incursiones en puertos chilenos, completamente ajeno a los preparativos que el enemigo urdía.

Tomamos del preclaro historiador peruano, Jorge Basadre, el relato del memorable combate de Angamos: «Al amanecer del 8 de octubre de 1879 entre Mejillones y Antofagasta fueron vistos el Huáscar y la Unión por una de las patrullas en que estratégicamente se había dividido la escuadra chilena (Blanco Encalada, Covadonga y Matías Cousiño). Habían esquivado las naves peruanas este peligro, cuando tres humos más aparecieron en el horizonte. Eran el Cochrane, el O'Higgins y el Loa. El combate se hizo inevitable para el monitor. La Unión se retiró empleando la mayor rapidez de su andar. Si no hubiera escapado, Grau habría al menos podido hundir o embarrancar a su buque. No lo hizo así y afrontó la lucha que empezó a las 9 y 18 minutos. Los disparos del Huáscar hacían poco daño en el Cochrane, el pesado y robusto blindado de 3.600 toneladas, con gruesa armadura, cuyas balas (Palliser) causaban terribles estragos en el viejo monitor. A poco el Blanco Encalada participaba en la acción y hacía su primer disparo ya a 600 yardas. Una granada reventó en la torre de mando del Huáscar a las 9 y 35 minutos y Grau quedó hecho pedazos, así como su ayudante [el teniente primero] Diego Ferré. También murieron luego su sucesor en el comando, el capitán de corbeta Elías Aguirre, y el teniente primero José Melitón Rodríguez, que lo reemplazó. Otro de los jefes, el teniente segundo Enrique Palacios, que recogió la bandera caída en medio del combate y la restableció en el tope del pabellón, llegó a sumar



Nombre de la obra: *Combate naval de Angamos.*

Autor de la obra: Guillermo Spiers

Comandancia General de la Marina.

en su cuerpo 14 heridas para sucumbir más tarde. Luchando en condiciones que en repetidas ocasiones llegaron a ser desesperantes, a causa de que la artillería chilena llegó a destruir dos veces los aparatos de gobierno del blindado peruano, y del defecto del espolón del Huáscar (dice Ekdahl, historiador militar de la guerra, al servicio de Chile), el buque no solo supo librarse de los repetidos ataques al espolón de los dos blindados chilenos, sino que tomó resueltamente la ofensiva tratando en el momento oportuno de espolonear al Blanco Encalada. Durante todo el tiempo usó el Huáscar su artillería con bastante provecho y persistió a la vez con energía incansable en buscar el camino libre hacia el noroeste».

Los héroes del *Huáscar*



Miguel Grau



Diego Ferré



Elías Aguirre



Melitón Carvajal



José Melitón Rodríguez



Enrique Palacios



Pedro Gárezon

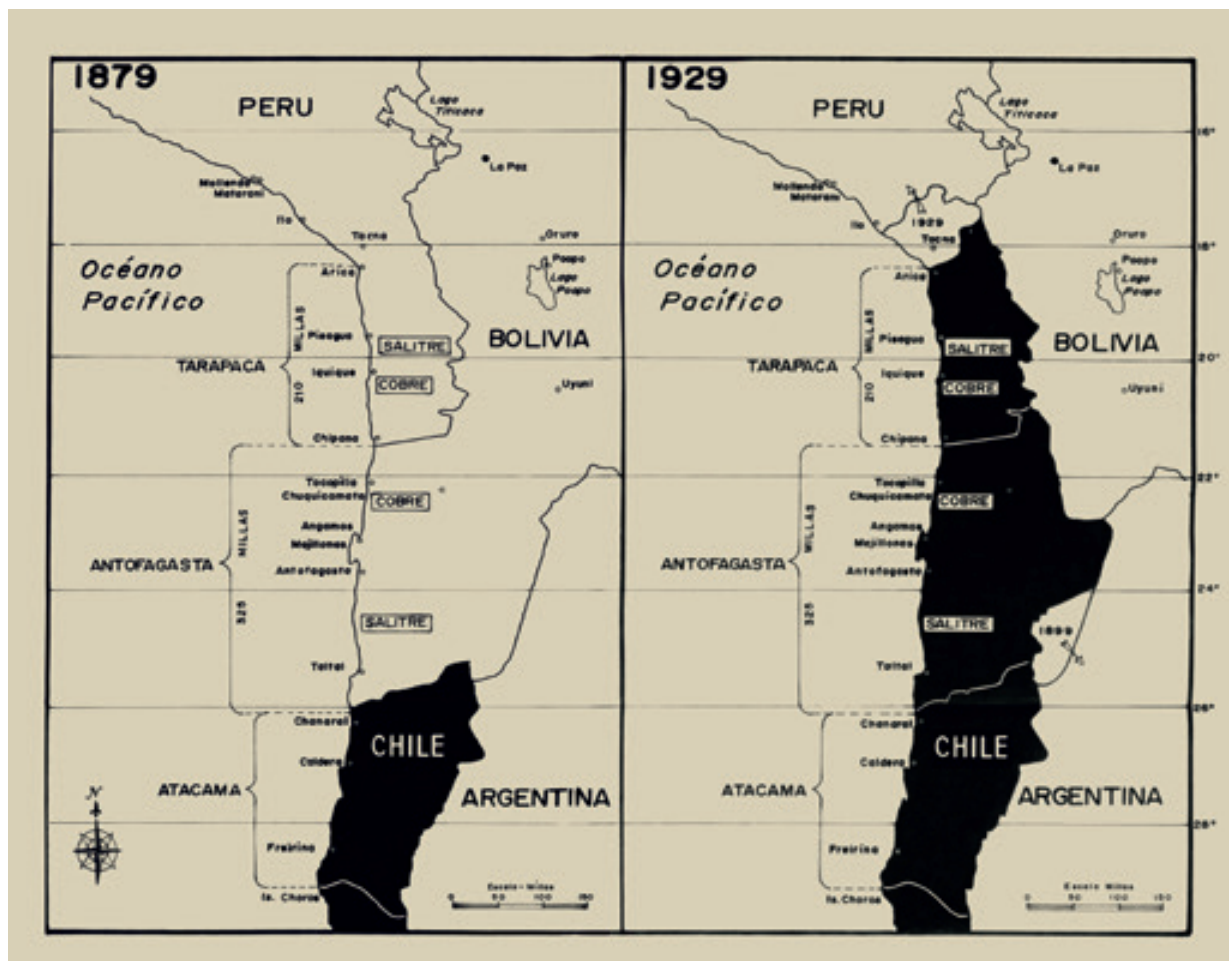


Manuel Elías



Alberto Medina

A partir del sacrificio del Huáscar, la imagen de sus héroes se grabó en la memoria colectiva de todos los peruanos. En la galería del recuerdo vemos a algunos de sus tripulantes, precedidos por Miguel Grau.



Fronteras del Perú, Bolivia y Chile antes y después de la Guerra del Pacífico.

En este punto es fundamental manifestar que existen varios testimonios y documentos oficiales: el parte oficial del capitán de fragata Manuel Melitón Carvajal del 16 de octubre, el parte oficial del teniente primero Pedro Gárezon del 10 de octubre, el parte oficial del primer ingeniero Samuel MacMahon del 10 de octubre, entre otros. En todos ellos se relata cómo fueron sometidos el Huáscar y su valerosa tripulación. En homenaje a Miguel Grau Seminario y a los caídos heroicamente en el combate naval de Angamos, el Estado peruano promulgó la Ley 23938 el 5 de octubre de 1984, en la que se dispone que todos los 8 de ese mes se guarde un minuto de silencio a las 9:50 de la mañana en todo el territorio nacional y en los locales correspondientes a las delegaciones del Perú en el extranjero,

Después se sabría que la granada que impactó en el centro de la torre de mando y la dejó totalmente destrozada, había hecho volar por los aires al contraalmirante Grau, cuyo cuerpo despedazó y dejó solo parte de la pierna derecha y los dientes incrustados en las paredes de hierro. Al morir Grau, fueron

sucedándose en el comando del Huáscar los oficiales que le seguían en graduación. Llegó el turno del teniente Gázeon, quien, viendo que no había más posibilidades de «poder de fuego», se vio precisado a cumplir las instrucciones que había recibido de su comandante, y ordenó abrir las válvulas para dejar entrar el agua y hundir el buque, lo que fue impedido por el abordaje de los chilenos, quienes decidieron mantener la nave a flote.

Para acercarnos al nivel de destrucción que presentaba el Huáscar en ese momento, recurrimos al informe que hace el cirujano primero del Cochrane, doctor Manuel F. Aguirre, quien afirma: «Eran las 10:55 minutos. Al instante se armaron nuestros botes para tomar posesión del buque y auxiliar a sus tripulantes. Una vez en él, vimos cuadros horribles; mezclados con los destrozos del buque, se veía multitud de cadáveres y de moribundos que exhalaban sus últimos quejidos. La cubierta, tapizada de sangre y restos humanos. La cámara del comandante y la de oficiales, que era la de cirugía, completamente destrozadas y llenas de heridos. No había parte del buque que no mostrara charcos de sangre y fragmentos de cadáveres, ya en el piso o incrustados en el techo o en los costados».

La célebre ascensión del héroe Miguel Grau Seminario desde Angamos a la gloria, como hombre inmortal, simultáneamente significó el fin de la defensa del mar para el Perú, pues con su muerte el país tomó conciencia de que había perdido la guerra y que se iniciaba en el territorio nacional la invasión enemiga; la tragedia nacional comenzaría dejando a su paso destrucción, caos, desolación y muerte... Y, a pesar de ello, y por encima de todo, ya no en el mar, sino en territorio peruano se multiplicaron nuevos actos de humanidad, heroísmo, honor, nobleza, entrega de vidas de jóvenes promesas y ejemplos de cumplimiento de sagrados deberes, única y exclusivamente por amor a la patria.

Cuando los peruanos veamos amenazadas la paz interior, la libertad, el honor, recordemos siempre los valores humanos que nos legaron nuestros héroes, en especial el magnánimo almirante Miguel Grau Seminario. Lealtad, porque zarpó y combatió aun sabiendo que era imposible ganar. Dignidad, porque rescató a los naufragos de la Esmeralda. Honestidad, porque entregó a la viuda de Prat el trofeo de guerra que le correspondía como vencedor. Esto debemos tenerlo muy presente para alentarnos y mirar de frente y avanzar. Esa es la protección que necesitamos, más aún en épocas de confusión y de bandos opuestos que a veces no nos permiten sentir el brillo de la luz fraterna.

CAPÍTULO VI

«*T*ú, que tan generoso
con tu adversario fuiste
—tal Cristo en el Calvario—
no permitas que nadie perturbe tu reposo,
si no se muestra digno de ti con su adversario».

José Santos Chocano

Poeta

Poema «Impromptu»



De vuelta a la patria

En Angamos quedó escrito para eterna memoria de los peruanos el valor de los titanes del Huáscar: don Miguel Grau y sus célebres marinos, quienes supieron elevarse dignamente a la gloria tras enfrentar a seis buques enemigos bien pertrechados —para la época—, entre ellos, dos modernos acorazados, nada menos.

Esto está consignado en la historia como la heroica resistencia naval del Perú en la gesta de Angamos.

Grau sabía, y lo expresó reiteradamente, que el Huáscar era un buque con blindaje, capacidad de maniobra y artillería inferior al Cochrane y al Blanco Encalada, los dos nuevos acorazados que integraban la Escuadra chilena. No obstante, el tecnológicamente viejo buque peruano recorría la costa chilena y boliviana con la facilidad que le permitía las maniobras de su hábil comandante, las que invariablemente tenían un epílogo de humanidad muy reconocida aun por el mismo bando enemigo. La actitud peruana, tras el hundimiento del buque Esmeralda, comandado por el capitán de fragata Arturo Prat, fue, sin duda, la coronación de la hidalguía en su máximo grado.

Prácticamente, la Escuadra peruana era el Huáscar. Reiteremos solo unas cuantas palabras, muy significativas por ser testimoniales, del gran historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna, ya citado, que corroboran nuestro aserto: «[Las] excursiones del Huáscar en las costas de Chile comenzaban a producir en el ánimo del país un sentimiento de rubor parecido al de la estupefacción [y en sus autoridades] una emoción semejante al vértigo».

Y a despecho del valor de sus bravos marinos, la nave peruana tuvo que sucumbir a la fuerza material de los pertrechos bélicos del enemigo. Solo así, los chilenos lograron el abordaje del Huáscar cuando estaba a punto de ser hundido por decisión de su último comandante, el teniente primero Pedro Gárezon. Es precisamente este marino sobreviviente de la gesta de Angamos, quien, el 4 de setiembre de 1890, es decir, 11 años después del combate, escribió un conmovedor memorando con motivo de la repatriación

Años más tarde los hijos del Gran Almirante Miguel Grau seguirían recibiendo el reconocimiento del país entero. En la imagen los vemos rodeados de los sobrevivientes del Huáscar.



de los restos del contraalmirante Miguel Grau Seminario. Del documento del heroico marino, extraemos lo siguiente: «Rebuscando los escombros dentro de la torre [de mando del Huáscar], encontré, confundido con las astillas de madera y pedazos de fierro, que ahí existían, al lado de estribor y como a la altura de un metro, un trozo de pierna blanca y velluda, solo desde la mitad de la pantorrilla al pie, el que estaba calzado con un botín de cuero; [...] por la situación del botín conocí que se trataba de la pierna derecha, eso es todo lo que encontré de cuatro a cinco de la tarde [...].»

Yo tengo la plena seguridad —enfatisa Gárezon— de que esos restos son del comandante Grau. Primero porque yo había estado sirviendo con él cinco años y lo conocía bastante. Y segundo porque en la torre de comando no estaba más que él y su ayudante Ferré; el cuerpo de este se encontró íntegro, luego lo que en ese lugar encontré tenía que ser del contraalmirante Grau».

Más adelante, Gárezon relata que el teniente primero Luis Alberto Goñi de la Armada de Chile, integrante del grupo de abordaje, lo acompañó en la búsqueda del cadáver de su comandante, esperando fuera de la torre el resultado, y que finalmente le entregó el único resto que quedaba del almirante Grau. Goñi hizo envolver la pierna con toda propiedad en una bandera peruana, y la condujo a bordo del acorazado chileno Blanco Encalada, donde se encontraba el jefe de la Escuadra chilena, almirante Galvarino Riveros, ordenándole su custodia y se le dé cristiana sepultura, orden que recibió del propio gobierno de Chile. Luego los restos mortales del almirante Grau fueron colocados en una caja llena de alcohol.



El primer reposo del marino insigne

Alsiguiente día, el 9 de octubre, el almirante chileno Galvarino Riveros ordenó que Gárezon designara a una persona para, luego de la identificación, colocar los correspondientes nombres a los cadáveres de los peruanos que se iban a sepultar en el puerto de Mejillones, entonces territorio boliviano. Esta información fue testificada, años más tarde, por el propio marino Gárezon en el diario *El Comercio*, de Lima. Gárezon manifiesta: «Yo envié en esa comisión al inteligente contador peruano Juan Alfaro, y a su regreso me dio parte de que todos los cadáveres quedaban sepultados y que los restos del contralmirante Grau quedaban en una cajita, identificados con una cruz de madera con letras negras. La caja llevaba esta inscripción: Miguel Grau Huáscar 8 de octubre de 1879. En paz descanse».

El propio Gárezon también relató que asistieron a los oficios fúnebres el ministro de Guerra chileno, Rafael Sotomayor, su general en jefe y el jefe de Estado Mayor. Se oficiaron tres misas y mientras se depositaban los restos de los combatientes peruanos en la modesta fosa, la tradicional salva de honor se realizaba. Así quedaron los restos del glorioso almirante en Mejillones, Bolivia, junto a los demás oficiales inmolados.

Por otro lado, el Huáscar había sido llevado a remolque y escoltado por los dos blindados chilenos hasta Mejillones y luego a Valparaíso. Ahí, los chilenos pusieron mucho ahínco en reconstruir el Huáscar, por lo que, pocos meses después, pudo entrar en servicio, armado con poderosos cañones. Así, posteriormente, Chile se dispone a iniciar el bloqueo de Arica. El 27 de febrero es enviado el Huáscar, con el comando del capitán de fragata Manuel Thomson Porto Mariño, a la bahía de Arica, ondeando el pabellón chileno, para que junto a la Magallanes lograra someter el puerto. El carácter guerrero de Thomson lo incitó a buscar el combate y se acercó temerariamente al puerto, que se encontraba bien artillado. Esto lo puso al alcance de los cañones del monitor Manco Cápac, ubicado en la bahía de este puerto desde inicios de la guerra, para su defensa. Es durante el enfrentamiento entre el Manco Cápac y el Huáscar que el valeroso comandante chileno es alcanzado por un proyectil, quedando regada en la cubierta una parte de sus restos.

Finalmente, recordemos que el capitán de fragata chileno Óscar Viel Toro, comandante de la corbeta Chacabuco, concañado y compadre del desaparecido contralmirante Grau, solicitó autorización al Gobierno chileno para exhumar los restos del glorioso comandante del Huáscar y trasladarlos a Valparaíso para que reposen en la cripta familiar que tenían los Viel en Santiago de Chile. Es importante mencionar, también, que Óscar Viel era hijo del desaparecido general de brigada Benjamín Viel Gomets, destacado militar que había logrado establecer prestigio e influencia en el Gobierno, por lo que no fue extraño conseguir la autorización para la exhumación de los restos. Así, el 26 de octubre de 1880, el francés Carlos Moneri, cuñado de Viel, recibe los restos y cumple con el encargo de trasladarlos al mausoleo familiar.



Insignia del monitor Huáscar - Museo Naval del Perú.



La Cripta de los Héroes, en el cementerio Presbítero Maestro, alberga los restos de los defensores de la patria, caídos en la guerra de 1879. Archivo Histórico de Marina.

La repatriación de los restos

Pasaron 11 largos años para que el Perú pudiera solicitar la repatriación de los restos de nuestro ilustre héroe. Fue en 1890, durante el gobierno del general Andrés Avelino Cáceres, el héroe de La Breña, que el diputado por Piura Pablo Seminario, pariente de Grau, presenta un proyecto de ley para solicitar a Chile la repatriación de los restos de Miguel Grau. El proyecto también incluía la construcción de un mausoleo en el cementerio general de Lima, así como una partida de 30.000 soles para atender los gastos. Pronto el pedido se convertiría en ley.

Así, el presidente Cáceres puso su mayor esfuerzo para recuperar los restos de los combatientes que ofrendaron su vida a la patria en Angamos, Tarapacá, Alto de la Alianza y Arica, para hacerlos descansar en suelo patrio. Para ello nombró una comisión especial presidida por el capitán de navío Melitón Carvajal, sobreviviente del Huáscar, e integrada por el capitán de fragata Pedro Gárezon, su último comandante, quienes se trasladaron a Chile, a bordo del crucero Lima, para recibir los restos de los héroes.

Las autoridades chilenas se mostraron muy diligentes y el 27 de junio de 1890, en medio de honores rendidos por el antiguo enemigo, los restos de Miguel Grau Seminario fueron exhumados de la cripta de los Viel y entregados a la comitiva peruana en Santiago. Luego, la representación se trasladaría a Antofagasta para recoger los restos de Elías Aguirre, Diego Ferré y José Melitón Rodríguez, pasando luego a Iquique y Arica por otros militares y marinos héroes de la guerra de 1879.

Sobre este momento histórico, José Agustín de la Puente Candamo dice: «Es grato en la historia reconocer actos dignos. Pues bien: el Gobierno de Chile que preside Manuel Balmaceda concede las facilidades para la exhumación y entrega de los restos y enaltece de modo principal y directo la memoria de Miguel Grau. Con la asistencia de las más altas autoridades oficiales, a las 12 del día del 27 de junio de 1890, el ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Juan Mackenna, entrega los restos de Grau al ministro Carlos Elías» (es precisamente a través de este destacado político civilista, Carlos Elías, amigo íntimo, correligionario y compadre del comandante del Huáscar, que conocemos el ambiente en el Congreso peruano y en la casa de Grau, cuando se recibe la noticia de la pérdida del Huáscar, pues es él quien lleva la lamentable noticia a Dolores Cabero de Grau. Hechos que fueron narrados con detalle en su testimonio biográfico escrito en Guayaquil, años después de la guerra).

De nuevo en la patria

El 15 de julio de 1890 llegó al puerto del Callao el crucero Lima, hizo su ingreso escoltado por el buque de guerra chileno Esmeralda. La comisión retornaba a la patria con los restos mortales de los memorables héroes Miguel Grau, Elías Aguirre, Diego Ferré, José Melitón Rodríguez y los inmolados en Tarapacá y Arica, Alfonso Ugarte, Adolfo King y otros oficiales y suboficiales. Más tarde se unirían los restos de los defensores en la batalla de Huamachuco, el general Pedro Silva, el capitán de navío Luis Germán Astete, los coroneles Leoncio Prado y Emilio Luna. Los restos de Bolognesi habían sido repatriados en agosto de 1880.

El recibimiento en el Perú fue apoteósico. Las ceremonias fueron encabezadas por el presidente de la República, general Andrés Avelino Cáceres, y a ellas asistieron su consejo de ministros en pleno, importantes funcionarios, personajes notables del país. Un gran mar humano acompañaba la urna con los restos de Grau, que fue trasladada en hombros por los cadetes de la Escuela Naval hasta la Iglesia Matriz del Callao, donde se oficiaron con gran fastuosidad las honras fúnebres.

Los restos de nuestros héroes fueron venerados por miles de personas hasta su traslado a Lima por tren. A su paso todas las casas lucían crespones negros en puertas, ventanas y balcones en señal de luto nacional, reconocimiento y respeto por los caídos. Los restos recuperados de los mártires de la patria fueron depositados de manera transitoria en el mausoleo del mariscal Castilla, en medio de emotivos discursos, hasta que el 8 de setiembre de 1908 pasaron a ocupar definitivamente el lugar construido ex profeso: la Cripta de los Héroes, en el cementerio Presbítero Maestro dedicado a los héroes del Pacífico.



Multitudinario recibimiento. En medio de una imponente ceremonia los restos de los hijos predilectos llegaron a la patria. Archivo Histórico de Marina.

Epílogo de una epopeya

El infausto combate de Angamos ha tenido la virtud, paradójicamente, de cubrir de gloria al almirante Miguel Grau y a sus valientes marinos que lo acompañaron en esta ascensión. Queda para la posteridad, escrito con sangre derramada en cumplimiento del sacrosanto deber de morir por la patria, este imborrable testimonio: nuestros compatriotas jamás arriaron el pabellón rojo y blanco del Perú, que ondeaba orgulloso en lo más alto de su mástil, como estímulo a la defensa sobrehumana del honor nacional que, finalmente, significó su memorable inmolación convirtiéndola en odisea.

Si en el fragor del combate la bandera peruana fue abatida de su mástil por las poderosas armas chilenas, no faltó el teniente Enrique Palacios, quien, en medio del nutrido fuego enemigo, y con la mandíbula inferior destrozada, se sobrepuso al dolor para recoger nuestro sagrado símbolo y volverlo a izar, a fin de que continuara contemplando el épico sacrificio de sus hijos, junto a la frase que quedó como clara demostración del heroísmo de los marinos peruanos: ¡Nadie se rinde en este buque! (Cuando los marinos chilenos sometieron al Huáscar, capturaron a Enrique Palacios con 14 heridas en el cuerpo y lo trasladaron al Cochrane. Frente a la inminencia de su muerte, decidieron canjearlo por el teniente Luis Uribe, oficial chileno capturado durante el combate de Iquique y preso en el Perú. El valeroso Palacios murió a bordo del vapor Coquimbo durante el viaje de retorno a la patria. Sus restos llegaron al Callao el 28 de octubre y el 29 recibieron las honras fúnebres en la Catedral de Lima, en medio de un emotivo homenaje a los caídos en el combate de Angamos. Solo tenía 29 años).

Mas en ese momento se coronaba un nuevo símbolo para la gloriosa Armada Peruana: el Huáscar vencido, sí, por la superioridad numérica y tecnológica, pero nunca rendido. Habiendo trazado su eterno destino gracias a su heroico comandante, el Huáscar se convierte entonces en leyenda, y más que eso, en venerada insignia de fortaleza y valor. Y quedó en Chile, como trofeo de guerra para los chilenos, pero para los peruanos y sus futuras generaciones un ejemplo de lo que significa lealtad para con la patria y dignidad para afrontar la muerte en su defensa con entereza y valentía.



Durante los preparativos para la campaña naval de 1879, Grau puso gran interés en adaptar las condiciones del Huáscar a sus reales necesidades.

Entre los avatares de la guerra y a medida que la bruma del combate se fue disipando gracias a los desprendidos testimonios de los propios chilenos y de nuestros valerosos sobrevivientes, la nación peruana empezó a instalar en su corazón el fidedigno sentimiento de patria y a valorar objetivamente el sentido de esta «guerra fratricida», tal como la calificó Grau en su visionaria oportunidad.

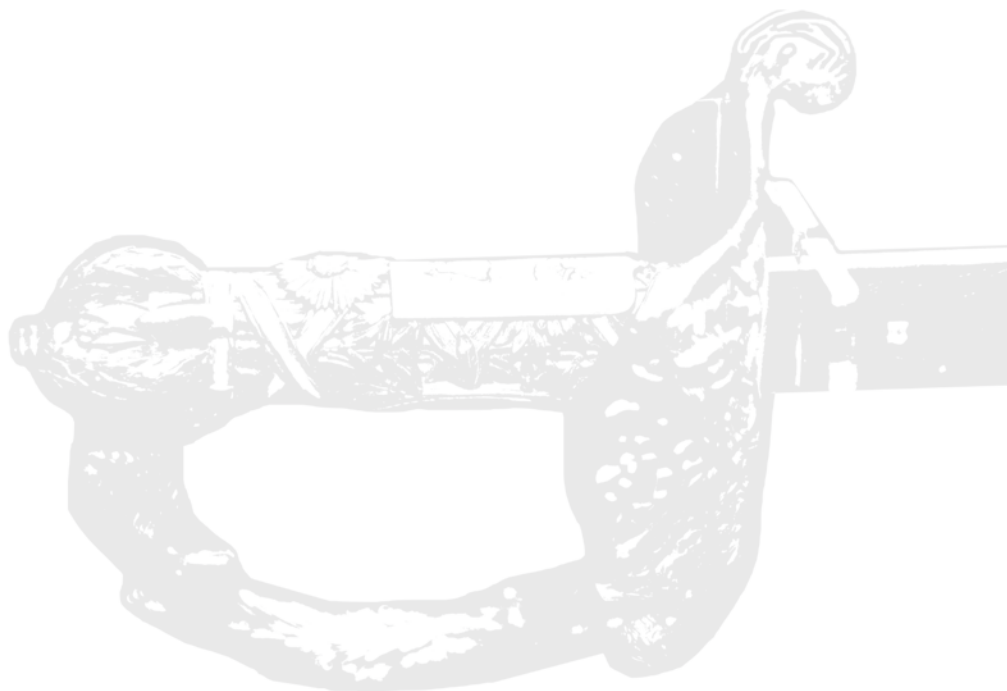
En verdad todo esto se configura como una tierna alegoría del auténtico significado del combate de Angamos. Es decir, como un inestimable paradigma de amor a la patria. Y se imponen claramente los valores que hoy identificamos en nuestro eterno almirante: dignidad, lealtad y honestidad. Han cesado, ya, el estruendo de las ráfagas de metralla y el tronar de los cañones en la cruenta batalla, y surge un silencio luminoso e insondable, mientras que en la memoria de cada peruano se instala para siempre un respetuoso prototipo de eterna exaltación por quienes como el almirante Grau y toda su dotación de valientes cayeron en Angamos en el cumplimiento de su deber.



Nombre de la obra: *Combate Naval de Angamos.*

Autor de la obra: Teófilo Castillo

Museo Naval del Perú.





CAPÍTULO VII

«*S*ol de resplandor fecundo
que nuestra pupilas hiera
es Miguel Grau... nunca muere
el astro rey para el mundo».

Ricardo Palma
Escritor
Poema «Miguel Grau»



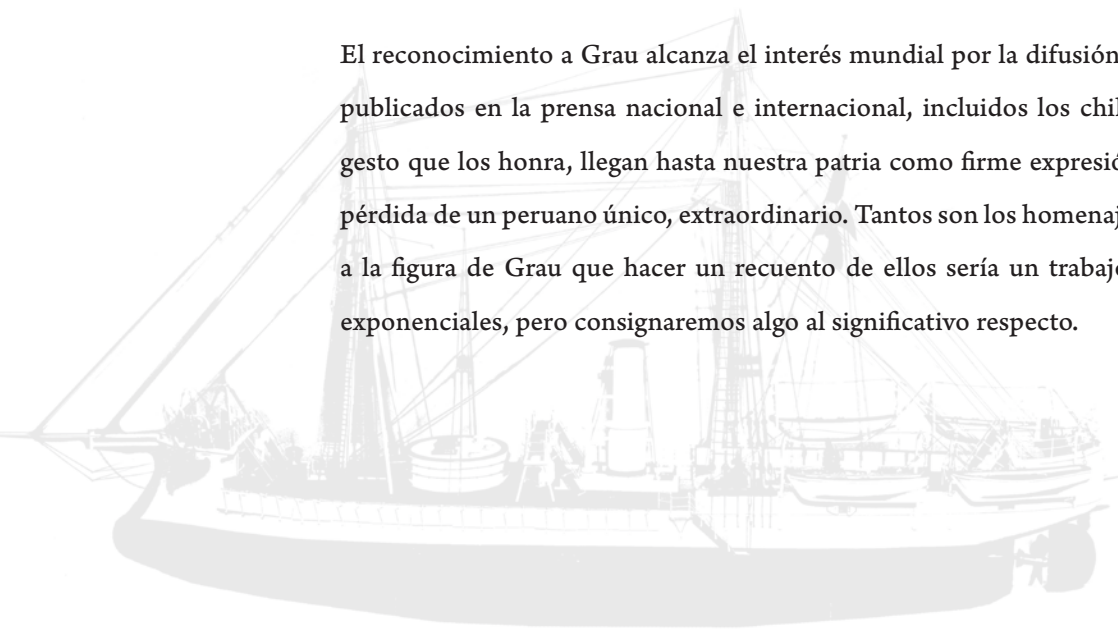
Homenajes

Aunque su humildad y sencillez lo retraían del merecido halago, Miguel Grau, sin embargo, había conquistado en definitiva el reconocimiento y la admiración del pueblo peruano.

Así, pobladores de toda condición socioeconómica, política, educativa y cultural le concedían su aprecio sin reservas a través de múltiples manifestaciones en las que refulgía el orgullo de ser peruano como Grau y su estupenda e íntegra personalidad, su denuedo, su valor, su humanismo puestos al servicio de la patria.

Miguel Grau empieza a ser admirado por sus proezas marinas que realiza con nobleza; por su insigne amor a la patria y por su valor a toda prueba frente al antagonista, y todos lo reconocerían como el Caballero de los Mares. Grau refulge singularmente por su arrojo a pesar de ser consciente de encontrarse inmerso en una guerra desigual debido a los ingentes pertrechos del adversario, equipamiento bélico de que el Perú carecía. Su celebridad, sin proponerse, se va cincelando paulatinamente y es conocida más allá de las fronteras hasta llegar al tope, vaya paradoja, con su generosa inmólación en Angamos.

El reconocimiento a Grau alcanza el interés mundial por la difusión de muchos artículos publicados en la prensa nacional e internacional, incluidos los chilenos, los que, en un gesto que los honra, llegan hasta nuestra patria como firme expresión de consuelo por la pérdida de un peruano único, extraordinario. Tantos son los homenajes que giran en torno a la figura de Grau que hacer un recuento de ellos sería un trabajo de notables ribetes exponenciales, pero consignaremos algo al significativo respecto.





La opinión de Vicuña Mackenna

El destacado historiador y periodista chileno Benjamín Vicuña Mackenna fue durante el conflicto bélico un firme contrincante ideológico del Perú. Conocía muy bien nuestro país, ya que antes de que estallara la guerra había permanecido temporadas en el Perú, durante las cuales se pudo vincular con los hombres de letras y políticos influyentes del momento. Es interesante resaltar el artículo periodístico que publicó Vicuña Mackenna en plena euforia por la captura del Huáscar que paralelamente condujo a la eternidad al gran Miguel Grau, ya que resulta ser un honroso homenaje. Y escribe: «En medio de la intensa alegría que en este día, que se ha hecho memorable en un ahora, ha dominado el corazón de todos los chilenos, una nota melancólica vino a apagar en la segunda faz de las nuevas, muchas vibraciones generosas. El comandante del Huáscar y contraalmirante del Perú, don Miguel Grau, habría perecido junto con sus bravos compañeros en el campo de honor [...].

Hubiéramos querido ciertamente tener el Huáscar, y no ha sido otra la ambición patriótica de nuestras almas durante seis meses. Pero hubiéramos querido tenerlo con su bizarro jefe. Así como ha sido, nuestra victoria parécenos incompleta o más bien mutilada. Y el ufano un monitor vencido, entrando en las aguas de Mejillones sin el alma y sin el brazo que lo condujera al asalto, remolcado precisamente por el buque a cuya tripulación diera plazo magnánimo para salvarse, hace tres meses, parécenos una sepultura encerrada dentro del glorioso trofeo [...].

Ignoramos en los momentos en que escribimos los detalles de su fin. Pero Miguel Grau, el vencedor de Arturo Prat, el que lloró su muerte y recogió con piadosa ternura sus prendas de amor, no puede haber sucumbido sino como mueren los bravos: al pie del cañón».

Nada más elocuente que los fragmentos de este texto sereno para sentir en la vena más profunda el respeto y la admiración que inspiró nuestro Caballero de los Mares en el adversario.

Crece su figura

También es interesante destacar el texto de otro historiador chileno, Gonzalo Bulnes (hijo del expresidente de Chile Manuel Bulnes Prieto y hermano del teniente coronel Manuel Bulnes, jefe del regimiento de caballería Carabineros de Yungay, capturado por Grau en el transporte Rímac), quien escribió: «Miguel Grau fue un gran marino que sacó todo el provecho posible del pequeño y glorioso barco que regía. Sus correrías tienen a menudo sello de audacia, siempre de inteligencia y destreza [...]. Exasperó al contendor y perturbó seriamente sus planes, y gracias a su valerosa actividad detuvo por dos meses la invasión exterminadora que aguardaba a las puertas de su patria [...]. El Huáscar contuvo el avance de las fuerzas chilenas desde agosto hasta fines de octubre, proporcionando al Perú un tiempo precioso y último para adquirir elementos navales o para conseguir alianzas. Grau enalteció el nombre de su país y envolvió en un marco de grandeza el fin del poder naval del Perú».

De la misma forma, Jacinto López, historiador venezolano, dijo: «Mientras este solo buque peruano, el Huáscar, subsistiese; mientras el Huáscar estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el Huáscar, Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano y las hordas de la conquista se pudrirían en Valparaíso y Antofagasta en la larga espera del desenlace de la guerra del Huáscar contra toda la Escuadra chilena. Este es un hecho sin precedente en la historia de las guerras navales del mundo entero; el Huáscar prestó servicios incomparables. Él solo hizo la guerra naval. Él solo protegió al Perú contra la invasión. Él solo hizo la obra de una escuadra. Este es el interés y la lección de esta historia. Esta es una epopeya como la de la independencia. ¡Este es el pedestal de Grau y la gloria del Perú! Este es el milagro de la guerra naval en la guerra del Pacífico».

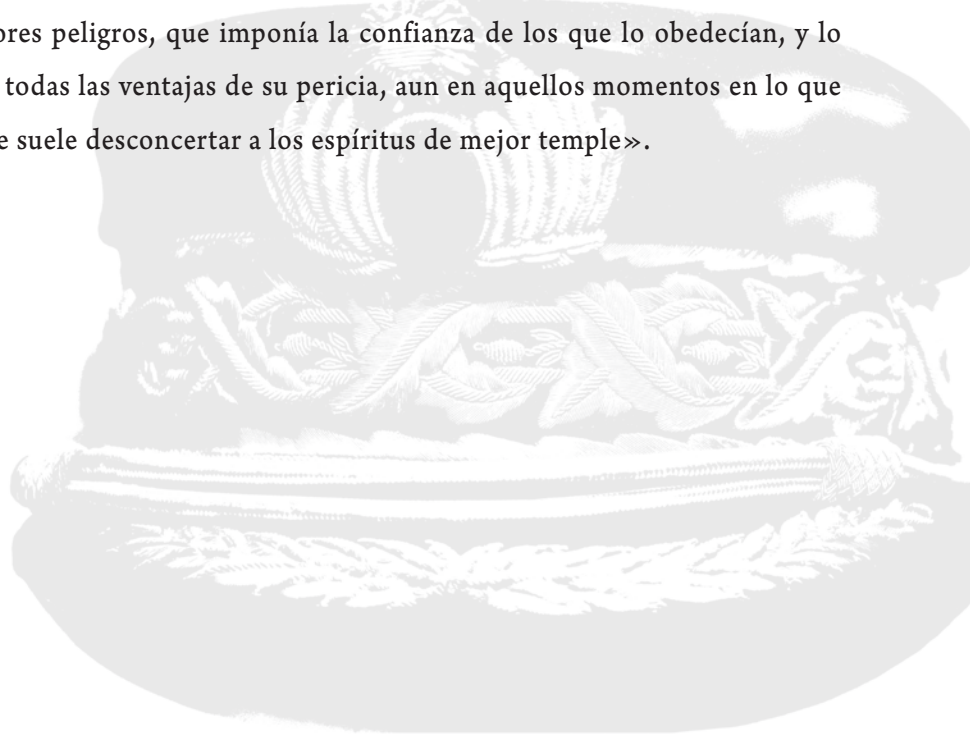


El nombre del Gran Almirante, grabado en el timón que representa la firmeza con la que dirigió el rumbo del *Huáscar* hasta alcanzar la gloria.

Honras fúnebres en Lima

El 29 de octubre, 21 días después del combate de Angamos, se celebraron las honras fúnebres por el contraalmirante Miguel Grau y por los caídos en el combate de Angamos en la Catedral de Lima. Estuvieron a cargo del prelado de Lima, monseñor José Antonio Roca y Boloña. Al acto asistieron la viuda de Grau y sus hijos, autoridades políticas y militares, el cuerpo diplomático, batallones del ejército de reserva (que formaron en la plaza), delegaciones de la Marina, tripulantes de los buques de guerra estadounidenses Alaska y Onward que se encontraban en la bahía del Callao y una multitud de ciudadanos que rebasó la capacidad de la catedral. De esta ceremonia, es célebre la oración fúnebre que dirigió monseñor Roca y Boloña a Grau, en la que dijo:

«El infortunio y la gloria se dieron una cita misteriosa en las soledades del mar, sobre el puente de la histórica nave, que ostentaba orgullosa nuestro immaculado pabellón, tantas veces resplandeciente en los combates. El Infortunio batió sus negras alas, y bajo de ellas, irguióse la muerte, para segar en flor preciosas vidas, y esperanza risueña de la patria [...]. Empero, cuando aquella consumaba su obra de ruina, apareció la Gloria, bañando con su purísima luz el teatro de este drama sangriento; y a su lado se alzó la Inmortalidad para ceñir, presurosa, con inmarcesibles coronas, las altas frentes que no se doblegaron ante el peligro y mantuvieron siempre frescos los laureles, con que las ornara la Victoria [...]. Miguel Grau, señores, era un guerrero cristiano. Hombre de fe, toda su confianza la cifraba en Dios. A Él atribuía el buen éxito de sus arriesgadas empresas [...]. De allí nacía su imperturbable serenidad en medio de los mayores peligros, que imponía la confianza de los que lo obedecían, y lo dejaba en actitud de aprovechar todas las ventajas de su pericia, aun en aquellos momentos en lo que lo recio y arriesgado del combate suele desconcertar a los espíritus de mejor temple».



Monumento en el Callao

Según el historiador peruano Jorge Basadre, en 1890 se inició una colecta para levantar un monumento a Miguel Grau; se solicitó que la Municipalidad de Lima fuese la depositaria de los fondos. Por esa época ya se había construido una plaza que llevaba el nombre del almirante Grau, pero no tenía monumento. La Municipalidad del Callao solicitó que aquel se levantase en esa plaza; y así fue. Hoy vemos un imponente conjunto escultórico de 10,76 metros de altura. En la columna hay una inscripción que dice: «A Miguel Grau. Homenaje del pueblo del Callao, 1897».

Simultáneamente, los homenajes en otros lugares del país fueron acrecentándose y aparecieron colegios, calles, plazas y pueblos con su nombre. Bustos pequeños, así como monumentos de gran tamaño, han ido grabando con tinta indeleble la eterna gratitud del Perú entero a Grau, que quiere expresar su indismayable reconocimiento al mejor de los hijos de la patria grande.



Al pie del gran monumento de la plaza Grau en el Callao, todos los 8 de octubre de cada año, la Marina de Guerra del Perú celebra su aniversario y rinde homenaje al máximo héroe del Perú.

El gran homenaje de Lima

El 28 de octubre de 1946, durante el gobierno del presidente José Luis Bustamante y Rivero, se inauguró en Lima el monumento al almirante Miguel Grau, realizado por el famoso escultor español Victorio Macho, también creador del busto de Bolívar. El conjunto escultórico fue ubicado a inicio de la avenida Grau, en el centro de la capital. En la parte central y delantera del monumento aparece una representación de Miguel Grau hecha de bronce, con los brazos cruzados delante de un timón. En la parte superior del monumento hay una alegoría de «La Gloria» con los brazos en alto. Ha sido muy comentado que el escultor quiso hacer primero una escultura simbólica, pero los patrocinadores de la obra opinaron que el héroe fuera representado en forma realista. Entonces se combinaron los dos criterios, y así Grau está representado en persona, mientras que hay otras alegorías. Según el artista, las bases de granito del monumento representan al mar, y el gran monolito simboliza al Perú.

Durante la inauguración del monumento a Miguel Grau, el presidente de la República, José Luis Bustamante y Rivero, en su oración patriótica sobre Grau, dejó una de las expresiones más bellas que honran a nuestro héroe y al Huáscar, con las siguientes palabras: «Almirante: La dimensión de vuestra hazaña se ha agrandado en el tiempo. En la lejana perspectiva es Angamos un símbolo de gigantes contornos y de perennes enseñanzas. Allí tuvo su triunfo el poder del espíritu sobre la mezquindad de la materia. Disponíais de medios limitados y frágiles: mas vuestro aliento supo darles eficacia y grandeza. Vuestra nave minúscula ha crecido, almirante;



El presidente Bustamante y Rivero acompañado por el poeta José Gálvez (a su derecha) durante la ceremonia pública que se ofreció por la inauguración del monumento a Miguel Grau.



El monumento realizado por el famoso escultor Victorio Macho muestra en la parte central y delantera una representación de Grau hecha de bronce, con los brazos cruzados delante de un timón. En la parte superior hay una alegoría de la Gloria con los brazos en alto.

La base del monumento representa la horizontalidad del mar.

y hay un sutil poder de fuego que envidian los cañones en el silencio austero de sus cubiertas desmanteladas. No fue infructuoso vuestro sacrificio ni un vano gesto la inmolación de quienes como vos cayeron en la brega; vuestras sombras augustas presiden nuestros mares; y hay un altar para vuestro busto en cada nave de nuestra flota, y un rincón de emoción en cada pecho de nuestros marinos. La Armada del Perú cifra su orgullo en vuestra memoria, y la nación, espiritualmente congregada al pie de este monumento, os dice con acento de estremecida gratitud: ¡Gloria a vos, almirante!>>.

El traslado a la Escuela Naval

En febrero de 1958, Felipe Barreda informó a través del diario El Comercio que en el Museo Histórico de Santiago de Chile había un fragmento de la tibia de don Miguel Grau y otras prendas personales, encontradas en su camarote después del combate de Angamos, y que fueron trasladados a Santiago como trofeos de guerra. Luego, el Gobierno peruano solicitó la devolución de las reliquias, y en solemne ceremonia efectuada en el Palacio de la Moneda, el 20 de marzo de 1958, el presidente de Chile, general Carlos Ibáñez del Campo, entregó al embajador del Perú, doctor Enrique Goytizolo, en presencia de la misión naval peruana, lo siguiente: el fragmento de la tibia de Grau de seis centímetros de largo, un escapulario detente en forma de corazón, un escapulario forrado en azul y charreteras con distintivo de la Marina peruana. Estas reliquias estaban dentro de cuatro artísticas urnas.

Así, en medio de una imponente ceremonia, el 22 de marzo de 1958, llegaron al Perú las reliquias del Almirante Miguel Grau. Asistieron el presidente de la República, Manuel Prado Ugarteche, ministros de Estado, diplomáticos, parlamentarios y autoridades. Seis cadetes de la Marina, entre los que figuraba Fernando Grau Umlauff, bisnieto del héroe de Angamos, bajaron del avión los restos contenidos en las urnas para dárselos al presidente de la República. Enseguida fueron trasladados al Callao y entregados oficialmente a la Marina con estas palabras: «Señor ministro de Marina, por vuestro intermedio,

En una solemne ceremonia, Chile devolvió al Perú las reliquias del Caballero de los Mares. La Marina de Guerra envió a Chile una comisión de cadetes navales peruanos, entre los que se encontraba Fernando Grau Umlauff, bisnieto de nuestro héroe.





Las reliquias fueron depositadas en la Cripta de la Escuela Naval del Perú, donde destaca la figura del Almirante Grau en granito. A la entrada se lee: «Cadetes navales, seguid su ejemplo».

entrego a la Armada Peruana estos augustos símbolos que evocan al inmortal comandante del legendario Huáscar. En ningún otro lugar estarán mejor y más celosamente custodiados que en el seno de nuestra Marina, heredera directa de su patriotismo, a la que amó con acendrada devoción».

Doña Luisa Grau Cabero dijo: «Creo que es justo que su tierra natal cuente con algunos de los recuerdos de quien fuera su hijo predilecto y es hoy la figura representativa del Perú». Años más tarde, el 7 de octubre de 1976, las reliquias fueron depositadas en la Cripta de la Escuela Naval del Perú, donde destaca la figura del almirante Grau en granito. A la entrada de la cripta se lee: «Cadetes navales, seguid su ejemplo».

Frases de pesar

Son muchos más los homenajes que se hicieron llegar en la forma de coronas fúnebres a los deudos y al país por la muerte del contraalmirante Miguel Grau. A través de ellas descubriremos la forma como se expresaron los sentimientos de diversos personajes nacionales y extranjeros. Por considerarlos representativos, hacemos mención especial en los párrafos anteriores de algunos de ellos. Sin embargo, no podemos dejar de citar los expresivos textos que escribieron Ricardo Palma, Juan de Arona, Carlos Augusto Salaverry, Fernando Velarde, Enrique López Albújar y Mercedes Cabello de Carbonera.

Especial interés despertó la corona escrita por Héctor Varela, periodista argentino y amigo personal de Miguel Grau, publicada en Buenos Aires. En ella el periodista hace un retrato de Grau, en que nos lo muestra en su dimensión humana, en la impresión que causaba en su interlocutor en el trato cercano, y nos conmueve cuando reproduce las palabras de uno de sus oficiales: «Todos le adoramos a bordo, desde el segundo jefe hasta el último marinero».



Miguel Grau, donación Mariloli
Camarero Cisneros. Foto de
Daniel Giannoni. Archivo
Histórico de Marina.

La Armada y su permanente reconocimiento

La Marina de Guerra del Perú, como heredera del legado de Grau, cumple un rol preponderante para perennizar en la memoria de los peruanos el valor de nuestro personaje. La Armada Peruana rinde un permanente homenaje al hombre de mar sin igual, y una de esas muestras tangibles es el honorable bautizo con el nombre de Almirante Grau a su buque insignia. A esto se suma el cuidado y el fervor con los que se ha rehabilitado la casa de Piura, en la que vivió durante sus primeros años nuestro insigne personaje. De igual manera, en Lima, la casa situada en la primera cuadra del hoy jirón Huancavelica, en la que Miguel Grau compartió sus años más felices junto a Dolores Cabero, su esposa, y sus diez hijos, ha sido cuidadosamente remozada ante la firme mirada de la institución que vela e impulsa el recuerdo del noble hombre y marino que nos dejó un grandioso ejemplo —y lo repetimos sin tregua— de amor a la patria. Son dos casas ofrecidas a la nación como museos en los que solo hace falta ingresar para reiterar nuestra veneración al Caballero de los Mares y reconfortarnos conociendo en profundidad las cualidades de un peruano único.



Nombre de la obra: *Miguel Grau*.
Autor de la obra: Manuel Ugalde.
Casa Grau de Lima

El mar de Grau y su curul

En 1984 se celebraron en nuestro país actos y ceremonias recordatorios por el sesquicentenario del nacimiento del almirante Miguel Grau. El presidente de la República, Fernando Belaunde Terry, promulgó una ley denominando a nuestras 200 millas marítimas como el «Mar de Grau».

Recordemos que cuando se inicia la guerra del Pacífico Miguel Grau era diputado por Paita, por lo que dejó su curul vacía para reasumir el comando del Huáscar. Es durante el segundo gobierno del presidente Fernando Belaunde Terry que se dicta una resolución legislativa que en su articulado expresa: «En el hemiciclo de la Cámara de Diputados, habrá permanentemente una curul con el nombre del diputado por Paita, Miguel Grau Seminario. La lista de asistencia con la que se inician las sesiones de la Cámara y del Congreso comenzará con el nombre de Miguel Grau Seminario, tras cuyo enunciado la representación nacional dirá: ‘¡Presente!’». Poco después, en una imponente ceremonia pública se colocó en el hemiciclo una curul de la época en que Grau fue diputado, la cual permanece hasta hoy siguiendo el mismo ceremonial.



El Congreso de la República mantiene el escaño del diputado por Paita, Miguel Grau, junto a la mesa directiva.

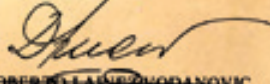
RESOLUCION LEGISLATIVA No. 23680


EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

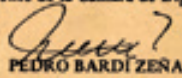
POR CUANTO:

*El Congreso ha dado la Resolución Legislativa siguiente:**El Congreso de la República del Perú;**Ha dado la Resolución Legislativa siguiente:**Artículo Primero.— En el Hemiciclo de la Cámara de Diputados, habrá permanentemente una curul con el nombre del Diputado por Paíta Miguel Grau Seminario.**Artículo Segundo.— La lista de asistencia con que se inician las sesiones de la Cámara y del Congreso, comenzarán con el nombre de MIGUEL GRAU SEMINARIO, tras cuyo enunciado, la Representación Nacional dirá ¡PRESENTE!**Artículo Tercero.— La presente Resolución Legislativa entrará en vigencia al día siguiente de su publicación.**Comuníquese al Presidente de la República para su promulgación.**Casa del Congreso, en Lima, a los trece días del mes de Octubre de mil novecientos ochentitrés.*

 RICARDO MONTEAGUDO MONTEAGUDO
 Presidente del Senado

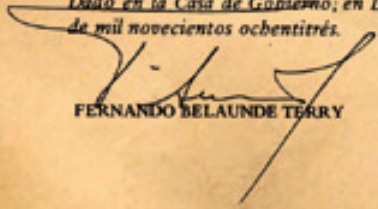

 DAGOBERTO LAÍN VODANOVIC
 Presidente de la Cámara de Diputados


 DOMINGO ANGELES RAMIREZ
 Senador Secretario


 PEDRO BARDI ZENA
 Diputado Secretario

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

POR TANTO:

*Mando se publique y cumpla.**Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los catorce días del mes de octubre de mil novecientos ochentitrés.*

 FERNANDO BELAUNDE TERRY


 JORGE DU BOIS GERVASI
 Ministro de Marina

Por Resolución Legislativa N° 23680 del 14-10-1983 se estableció que en el Congreso de la República habrá permanentemente una Curul con el nombre del Diputado por Paíta, Miguel Grau Seminario y la lista de asistencia del Congreso comenzará con el nombre de Miguel Grau Seminario, tras cuyo enunciado la representación nacional dirá ¡Presente!.

Un minuto de silencio

En las mismas celebraciones por el sesquicentenario del nacimiento del almirante Miguel Grau, y para mantener viva en la memoria de los peruanos la imagen, el significado y la trascendencia del heroísmo del Gran Almirante del Perú y su tripulación, el 5 de octubre de 1984 se promulgó la Ley 23938, durante el gobierno del arquitecto Fernando Belaunde Terry. En ella se establece que todos los 8 de octubre se debe guardar un minuto de silencio a las 9:50 de la mañana en todo el territorio nacional y en los locales correspondientes a las delegaciones del Perú en el extranjero, en homenaje de gratitud al Almirante Miguel Grau y a la tripulación del monitor Huáscar, caídos heroicamente en el combate naval de Angamos.



Fotografía: Dirección de Información de la Marina.

Peruano del Milenio

A inicios del milenio, en el año 2000, se unieron los diarios El Comercio, Expreso y El Callao, junto con América Televisión y Promperú, para impulsar una encuesta a nivel nacional, a fin de que la población eligiera al personaje más representativo del milenio. A través de la prensa escrita, radio y televisión fueron transmitidos biografías y documentales de los personajes más destacados del milenio, para que la población pudiera elegir libremente y a conciencia. Finalmente, fue puesta de manifiesto en la espontaneidad de hombres y mujeres de todas las edades su predilección: Miguel Grau, el Peruano del Milenio. Aparte de ello, en octubre del mismo año, el Banco Central de Reserva del Perú puso en circulación monedas de plata con un valor nominal de un Sol y valor real de 30 dólares. En una cara de la moneda se aprecia el escudo peruano, con la leyenda del Banco Central de Reserva. Y en el reverso se destacan las imágenes de Miguel Grau y del Huáscar y una leyenda que dice: «Gran Almirante del Perú, Miguel Grau, Peruano del Milenio».



Fotografía: Página web del Banco Central de Reserva del Perú.

☀ En el espíritu de todos

Al conocer en detalle todos los episodios que tuvo que enfrentar Miguel Grau, no es posible abstraerse del sentimiento profundo que inspira. Es un hombre que se configura como el hermano, el ser que aconseja, que consuela con el ejemplo, que tiene la capacidad de trabar amistad con el peruano de hoy y con el que vendrá. Su espíritu quiere ser comprendido y busca que por fin sus pedidos sean escuchados. Se ha impuesto ante nosotros, entregando la vida misma, ya no es un extraño, se ha convertido en un amigo interminable, aquel que está dispuesto a hablarnos y aconsejarnos cada vez que volvamos la mirada a las páginas de su historia.



Hoy vive entre nosotros como símbolo de la identidad nacional impulsando esa fortaleza que mostramos los peruanos cada vez que estamos frente a la adversidad. Es el Almirante Miguel Grau que regresa cuando nuestra voz se quiebra, para señalarnos el camino a seguir, con la fuerza que solo él tiene. Por eso los valores demostrados a lo largo de su vida (dignidad, lealtad y honestidad) nos permiten asociar el siguiente lema a nuestro himno patrio: «Somos Grau, seámoslo siempre».

El tiempo vivido en alta mar le había permitido desarrollar una mirada aguda y perspicaz, con la que hacía frente a los avatares marítimos.

Nombre de la obra: *Miguel Grau*.
 Autor de la obra: Ramón Muñiz y Cano.
 Año: 1893.
 Museo Naval del Perú.

CAPÍTULO VIII

« *C*uando un hombre muere como murió Grau, con la espada del guerrero en la mano y la corona del mártir en la frente, dejando la estela luminosa que en el porvenir ha de ser el sendero trazado a las nuevas generaciones, entonces sus aspiraciones, sus ideales, y todo lo que fue en el fondo de su credo social y político, debe ser mandato sagrado, norte infalible, sobre el que la ingrata mano del olvido jamás debe pasar».

Mercedes Cabello de Carbonera

Escritora

Un pensamiento de Grau



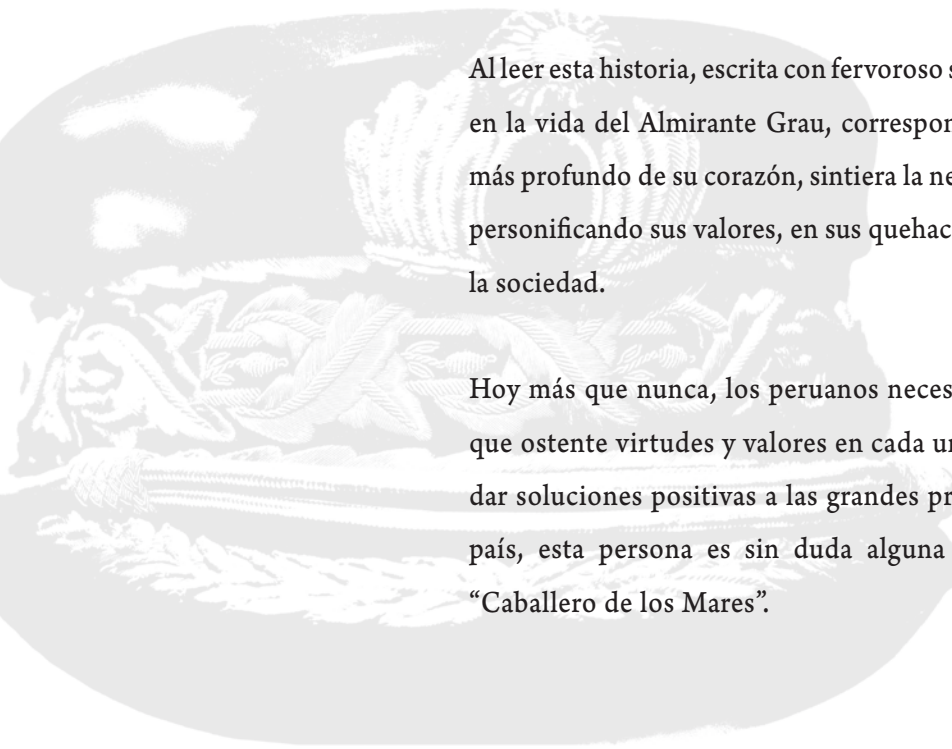
Somos Grau, Seámoslo Siempre

Conocer en detalle la historia del Almirante Miguel Grau Seminario inspira en el lector un sentimiento de legítimo orgullo, por considerar a Grau como un icono universal, un Peruano de todos los tiempos, que nos ha dejado el legado de una vida ejemplar.

El espíritu que anima este libro, es la indispensable difusión de una historia que atrapa a todo aquel que se involucra en ella y que merece ser contada con sencillez y sobriedad. Estamos convencidos que al aproximar al lector al legendario héroe de Angamos, en su lado humano, transmitiendo el sentido de la vida del insigne comandante del monitor Huáscar, tendrá la oportunidad de conocer su magnífica trayectoria en dos dimensiones, como persona y como marino, convertidas en hazaña para la posteridad.

Al leer esta historia, escrita con fervoroso sentimiento de admiración y basada en la vida del Almirante Grau, correspondería, que cada peruano, desde lo más profundo de su corazón, sintiera la necesidad de seguir la estela de Grau, personificando sus valores, en sus quehaceres diarios y en su interacción con la sociedad.

Hoy más que nunca, los peruanos necesitamos el ejemplo de una persona que ostente virtudes y valores en cada una de sus acciones, de esta manera dar soluciones positivas a las grandes problemáticas que atraviesa nuestro país, esta persona es sin duda alguna Don Miguel Grau Seminario, el “Caballero de los Mares”.





Ceremonia de premiación de la XI Cruzada Nacional de Valores “Somos Grau, Seámoslo Siempre” en el Centro Naval del Perú - Sede San Borja.

La Cruzada Nacional de valores nace como una iniciativa de la Marina de Guerra del Perú y la Fundación Grau, con el apoyo de Telefónica del Perú, con el objetivo de resaltar tres de los muchos valores de nuestro glorioso Almirante: dignidad, lealtad y honestidad, permitiendo el desarrollo de una sociedad inclusiva y productiva; y el fortalecimiento de nuestra identidad nacional y valores morales.

Es por esta razón, que este proyecto ha encontrado en el mensaje «Somos Grau, seámoslo siempre» no solo una frase, sino también un concepto que reúne y concentra un sentimiento nacional, forma parte de esta iniciativa el Premio Nacional de Valores “Almirante Grau”, institucionalizado el 4 de octubre de 2011, en una imponente ceremonia realizada en el buque insignia de la Armada Peruana, BAP “Almirante Grau”, que tiene como objetivo reconocer a más peruanos.

Es importante señalar que la cruzada se ha adjudicado diferentes herramientas que le permiten llegar y establecer un vínculo con los diferentes sectores de la población peruana. Una de estas herramientas de difusión es el concurso nacional “Una Carta a Grau”, cuyo objetivo es incentivar a los estudiantes para

que expresen a través de una misiva dirigida al Almirante Miguel Grau, su visión sobre los problemas que viene atravesando nuestro país, y cómo su ejemplo, principios y valores influyen en ellos para que puedan plantear soluciones a estos problemas.

De igual manera, para que los jóvenes de nuestro país conozcan las principales anécdotas que marcaron la vida del “Peruano del Milenio” y aquellos valores con los que Grau dirigió su vida, se desarrolló el curso virtual de valores “Los valores del Almirante Grau”.

Consideramos que el material bibliográfico es pieza fundamental para que jóvenes y adultos, refuercen los conocimientos adquiridos durante esta campaña de valores, por tal motivo, se busca que cada Institución Educativa en el país tenga en su biblioteca la historieta Gráfica “Grau” y el libro “Grau”, para que los peruanos de hoy y de mañana sepamos guardar su imagen en el lugar sagrado que reservamos para honrar a la patria.



Presentación de la Cruzada Nacional de Valores en la ciudad, con participación de diferentes instituciones educativas emblemáticas de la ciudad de Puno.



Ceremonia de premiación de la XI Cruzada Nacional de Valores “Somos Grau, Seámoslo Siempre” en el Centro Naval del Perú - Sede San Borja.



Ceremonia de Lanzamiento de la XI Cruzada Nacional de Valores “Somos Grau, Seámoslo Siempre”, a bordo del BAP Pisco.

Caballero de los Mares

Por el mar libre pasa un crucero:
Cruza los tiempos, rojo y guerrero,
No es un crucero.
Es el sol que arde al amanecer.

Por el mar libre navega el cielo
Y el sol navega como un incendio.
No es un incendio.
Es don Miguel.

Caballero de los Mares,
Caballero de los Sueños,
Así en la guerra como en el cielo:
Don Miguel Grau, Gran Caballero.

Por el mar libre va don Miguel.

Y el mar libre es gracias a él.

César Calvo
Poeta

BIBLIOGRAFÍA

- AROSEMENA, Leopoldo (1879). Combate de Angamos. Lima.
- BASADRE, Jorge (1969). Historia de la República del Perú. Lima: sexta edición, tomo VIII.
- BULNES, Gonzalo (1974). Guerra del Pacífico. Santiago de Chile: Editorial Pacífico S. A., tercera edición.
- BUSTAMANTE Y RIVERO, José Luis (1984). «Discurso en la inauguración del monumento a Miguel Grau en Lima», como presidente de la República. Ministerio de Marina.
- DE LA PUENTE CANDAMO, José Agustín (2003). Miguel Grau. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- CASARETTO, Alvarado Fernando [2001 (1979)]. Historia gráfica de Miguel Grau. Lima: Asociación Cultural Peruano Británica.
- (1992). «1879: El año en que se pudo ganar la guerra». En: «Dominical» de El Comercio, Lima: 16 de agosto.
- (2006). «Los peruanos de Angamos». En: Dramaturgia de la historia del Perú. Lima: edición de Roberto Ángeles.
- CLUB NACIONAL (1980). Homenaje a Grau. Lima: Editorial Andina.
- GONZÁLEZ DITTONI, Enrique (1961). El teniente Grau y la corbeta Unión. Lima: Ediciones peruanas.
- IBÁÑEZ, Eugenio (1997). «El maestro naval del Almirante Grau» (folleto). Lima: Imprenta Enrique Bracamonte.
- HAMPE MARTÍNEZ, Teodoro. Reorganización de la Marina de Guerra del Perú (1876-1879) en torno a las propuestas del diputado Miguel Grau.
- MARINA DE GUERRA DEL PERÚ (1978a). «Homenaje a Grau». Lima: Secretaría General de Marina.
- (1978b). «Homenaje a Grau». Lima: Secretaría General de Marina.
- (2005). «Diario de bitácora del monitor Huáscar». Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos.
- PORRAS BARRENECHEA, Raúl (1955). «Discurso de elogio a Miguel Grau el 8 de octubre de 1954». Inauguración del Salón Grau.
En: Club Nacional, Lima.
- ROMERO PINTADO, Fernando (1984). Grau: biografía lírica. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos.
- TAURO, Alberto (2001). Enciclopedia ilustrada del Perú. Lima: Peisa.
- TEMPLE, Ella Dunbar (1979). El victorial de Miguel Grau. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- THORNDIKE, Guillermo (1977) 1879. Lima: Libre 1 Editores.
- (2011). La mansión de los héroes. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República.
- VICUÑA MACKENNA, Benjamín (1879). «El contralmirante del Perú don Miguel Grau». En: El Ferrocarril, Santiago: 8 de octubre.
- (1880). Historia de la campaña de Tarapacá. Santiago de Chile: Imprenta y Litografía Pedro Cadot.

Crédito de imágenes

Los editores agradecen a los propietarios de los derechos de autor de las fotografías por su colaboración con esta publicación. Asimismo, señalan que se ha hecho todo lo posible para identificar a los propietarios de los derechos de las imágenes antiguas que se publican en este libro. Cualquier omisión es involuntaria y agradeceremos toda información que permita completar los créditos para futuras ediciones.

Luis Sueyras Valverde

5, 6, 7, 10, 11, 26, 27, 40, 41, 55, 67, 93, 104, 105, 112, 122, 123.

Wilfredo Livias

114.

Jacinto López, Editorial Milla Batres

91.

Aurelio Longaray

85.

Orlando Yantas

Carátula, 8, 42, 45, 74.

Guillermo Spiers

18, 87, 89.

Felipe Cossio del Pomar

28.

Zoly Segovia

66.

Fernando Saldías

78, 81.

Teófilo Castillo

103.

Archivo histórico de Marina

15, 22, 23, 25, 35, 49, 56, 65, 80, 83, 84, 98, 100, 115, 118.

Dirección de información de la Marina de Guerra del Perú

110, 119, 125, 126, 127.

Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú

13, 16, 19, 21, 24, 30, 37, 52, 57, 59, 60, 61, 64, 73, 90, 95, 97, 111, 121.

Instituto Riva-Agüero

76.

Museo Naval del Perú

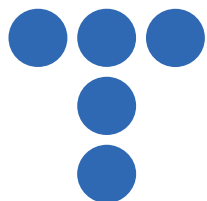
39, 69, 102, 108.

Congreso de la República

53.

Archivo privado de la familia Grau

113.



Telefónica



FUNDACIÓN
Miguel Grau



Somos Grau, Seámoslo Siempre...