



# HEROES Y MARINOS NOTABLES

*APUNTES BIOGRAFICOS  
VOL. I*



GRAU  
AGUIRRE  
PALACIOS  
RODRIGUEZ  
VILLAVISENCIO  
MORE  
CARVAJAL  
GARCIA Y GARCIA  
DIEZ CANSECO  
MARIATEGUI  
ASTETE  
FANNING



485  
44



6199  
g.4

GAMBETA-PASTOR-MARTIN-BUENAÑO-SORIANO-  
ROMERO-COSIO-GAMIO PALACIO

HEROES Y MARINOS NOTABLES  
APUNTES BIOGRAFICOS VOL. I

HEROES Y MARINOS  
NOTABLES

APUNTES BIOGRAFICOS

BIBLIOTECA CENTRAL  
DE MARINA  
DIRINTEMAR

210/69

5185/22  
199 57  
210/69

MINISTERIO DE MARINA  
DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS  
MUSEO NAVAL DEL PERU

GAMBETA-PASTOR-MARTIN-BUENAÑO  
ROMERO-COSIO-GAMIO PALACIO-SO-  
RIANO

BIBLIOTECA CENTRAL  
DE MARINA  
DIRINTEMAR

# HEROES Y MARINOS NOTABLES

APUNTES BIOGRAFICOS

VOL. I

BIBLIOTECA CENTRAL  
DIRINTEMAR

Clasif.: 923.5485/622

Nro. Inv.: 6199 g.4

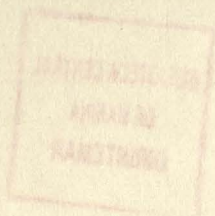
Fecha: 2 de 16/0

MINISTERIO DE MARINA  
DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS  
MUSEO NAVAL DEL PERU

1982

BCM/P. Overst. 6199

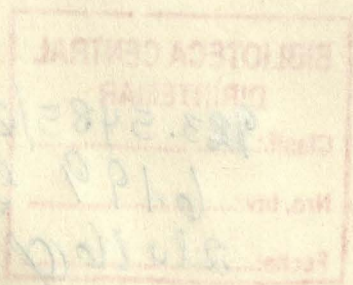
GAMBERTA-PASTOR-MARTIN-BERNARDI  
ROMERO-COSIO CAMINO TACAJIO-20-  
RIANO



# HEROES Y MARINOS

0694

NOTA  
PUNTES BICENTENARIOS  
VOL. I



CARATULA: FLOR DE MARIA COSIO  
FOTOGRAFIAS: MUSEO NAVAL DEL PERU  
1982

## NOTA EDITORIAL

*El Museo Naval prosiguiendo su labor de difusión del pasado histórico de nuestra Marina ha editado este primer volumen que contiene un conjunto de semblanzas biográficas de nuestros héroes y marinos más notables. Se trata de una recopilación de 12 trabajos que, a juicio de la comisión encargada de su publicación, constituyen los más apropiados y meritorios. Sus autores son algunas consagradas figuras de nuestro ambiente literario e histórico, entre ellos: Fernando Romero, Fernando Gamio Palacio, José Carlos Martín, Néstor Gambeta, Enrique Pastor, Javier Buenaño Muro y otras figuras jóvenes que han incursionado con éxito en esta difícil disciplina histórica.*

*No es nuestro propósito, ni hemos pensado que este conjunto de ensayos biográficos constituyan una reseña acabada y completa de la vida de nuestros héroes, pero sí, constituyen un punto de partida para que posteriormente se efectúen estudios más completos. Felizmente, han aparecido en el ambiente naval, jóvenes investigadores que con fogoso entusiasmo han incursionado en el campo histórico y esperamos que continuarán la obra comenzada, para que muy pronto tengamos un diccionario histórico-biográfico digno de la Marina. En esta forma, el personal de la Marina y la ciudadanía tendrán a la mano un libro con la vida y obra de estos hombres que con su esfuerzo y sacrificio enriquecieron las páginas de nuestra historia.*

*Agradecemos a los autores de estas biografías, que en forma entusiasta y graciosa, nos han permitido publicar sus trabajos. Ellos, a través de estas páginas, presentan a sus respectivos personajes despojados de toda pasión que vaya en desmedro de la verdad histórica. Los presentan, tanto en su vida privada como pública, con imparcialidad, como seres humanos que con sus hechos hicieron historia.*

*Como en volúmenes anteriores hemos respetado los textos originales, sin correcciones ni enmiendas y esperamos que este esfuerzo editorial sea recibido con el entusiasmo de publicaciones anteriores.*

Callao, Mayo 1982.

**ALMIRANTE**

**MIGUEL GRAU SEMINARIO**

EL MARINO EPNIMO DEL PERU

Fernando Romero Pintado

(Escrito para los escolares moqueguanos y leído por su autor en  
el Puerto de Ilo (Moquegua) el 27 de Julio de 1934.)

**Fernando Romero Pintado**

**G R A U ·**  
**EL MARINO EPONIMO DEL PERU**

**Fernando Romero Pintado**

**( Escrito para los escolares moqueguanos y leído por su autor en  
el Puerto de Ilo (Moquegua) el 27 de Julio de 1934 ).**

## GRAU: EL MARINO EPONIMO DEL PERU SAN MIGUEL DE PIURA

Fernando Romero Pintado

Caricia de vegetación en medio del arenal reverberante se encuentra la ciudad de Piura muy al norte de nuestro territorio. Se asienta en un valle pequeño y fértil que circundan algarrobos y yerbasanta. La Pampa de Chira, el Tablazo de Paita y el Despoblado de Piura pretenden ahogarla entre sus médanos calurosos, movedizos y cambiantes. Pero lo impide un riachuelo formado por las aguas de lluvia, que la mayor parte del año muere sorbido por las arenas de las tierras bajas. El Piura no tiene lecho fijo. Pero logra formar un valle que sale hacia el mar. En él crecen, blanco y suave el algodón, y dulces y pulposos mangos y chirimoyas. Cabras, vacas, caballos, asnos y mulos famosos por su resistencia, discurren entre los algarrobos, chilcos y faiques. En el suelo hay, azufre y petróleo.

“Si Piura tuviera riego  
otro gallo le cantara...”

dice la marinera. En efecto, Piura es hoy una de las tantas ciudades de la costa cuyo valle agoniza en espera de los canales de regadío. Pero no fue así otrora. Don Francisco Pizarro al conjuro de su palabra ruda de porquero atrevido, la hizo nacer primero que todas, en los lejanos días de la Conquista. San Miguel llamábase entonces. Formó el primer peldaño de la dura escala de triunfos que, por Cajamarca y Jauja llevó a los conquistadores al Cuzco, la deslumbradora capital de Oro de los Incas. De aquella ciudad partieron el marqués y los suyos a ajusticiar al decadente Atahualpa. Belalcázar a la conquista de Quito. El tuerto Almagro y Núñez de Vela a su muerte. La Gasca al triunfo. Gonzalo Pizarro último halcón, a la desgracia.

No todos aquellos hombres de corazón rugoso y yelmos brillantes se limitaron a pasar por San Miguel. Algunos quedáronse. Y fue creciendo la ciudad caliente y voluptuosa, centro importante de comercio, primera plaza para los traficantes que llegaban de Panamá con productos de España y última de quienes partían a ella portando el oro indígena. Así fueron brotando de la arena casas pesadas y somnolientas, de poyos, cancelas y patios andaluces tras portones claveteados. Casas en cuyas ventanas, defendidas por rejas de fierro de tejido churrigueresco, llameaban los claveles rojos como en Andalucía. Mansiones olientes a sahumero, en cuyo interior los azulejos, los damascos, las alfombras y los tapices españoles quedaban a media luz de los faroles colocados en las hornacinas. En las huertas y jardines perfumaban el jazmín

del cabo, los alhelíes, los ñorbos y las azucenas. Y los muros eran albergues de eléctricas iguanas verdes y lagartijas terrosas. Más lejos quedaban las haciendas. En ellas los negros esclavos cultivaban el suelo, curtían pieles y preparaban jabón bajo el chasquido del látigo. Se multiplicaban los ganados y las palomas. Y las carrozas iban y venían entre San Francisco y los fundos, uniéndolos como doradas golondrinas.

Bajo tales auspicios no podía crecer sino una ciudad alegre. Y así fue San Miguel de Piura, tierra de bailes mulatos al son de la vihuela, arpa y cajón. Tierra de buena chicha y aguardiente importado. Tierra tropical en eterna siesta, bañada por un sol jocundo y fuerte que todo lo penetra. Sol que "en la mañana canta y se eleva como un himno triunfal; al medio día cae a plomo sobre los seres y se prende de ellos en un abrazo lujuriente y enervador, y en las tardes se retira con la pompa y la majestad de un rey, bajo un palio de celajes esplendentes, dejando tras de sí, mucho después de haberse ocultado, un halón de polvo de oro"... (1)

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

Así, todo el departamento es una gran cabeza hecha de roca bravía y arena cálida, que mete la cara en el mar y reclina la nuca en los Andes fuertes y duros. Rostro azul besado por las aguas. Crenchas divididas por las montañas. El cerebro en cambio, está en las praderas espléndidas del Chira y el Piura. Cerebro, poderoso en sus proteicas manifestaciones. Con La Cotería se llamó valerosa audacia. En Escudero fue verbo llameante. Poesía ardorosa en Salaverry. Belleza de color en Merino. Patriótica inquietud en Lizardo Montero. Sabiduría en Heredia. Humanitario amor en Eguiguren.

## EL HOGAR

En los primeros años republicanos de esa San Miguel de Piura que acabáis de conocer, encontráronse cierto día un libertador y una criolla. Él era un militar colombiano venido en 1824 de Cartagena con Bolívar, el mulato iluminado que llegó, desde los llanos venezolanos al Perú, libertando naciones a golpes de espada. El Teniente Coronel Juan Manuel Grau Berrío era de ascendencia catalana. Corría por sus venas la sangre salada de los grandes navegantes aragoneses y de Barcelona. Venía el apellido de Jofre de Grau, uno de los heroicos marinos que hicieron del Mediterráneo lago español. Un hijo de las costas orientales de la Península, región gallarda y trabajadora.

Ella era una criolla dulce y buena en cuyos ojos de ñorbo había prendido un pedazo de sol piurano. Era hermosa, apasionada, querendosa. En Luisa

Seminario del Castillo se había unido la sangre de dos familias muy antiguas en el valle de Piura. Ella tenía que representar cuanto nuestras mujeres valen. Por ser peruano, en ese vientre bien podía nutrirse un héroe que tuviera la hiperheroicidad y energía racial españolas, la bondad y la ternura mulatas y el brillo cegador del sol norteño. Las madres no tienen historia. Cuando como en el caso que tratamos los hijos hacen de su vida una magnífica epopeya, noble y humano es juzgarlas por éstos.

La Emancipación no había significado un cambio en las costumbres criollas. Por eso al nacer Miguel Grau Seminario, uno de los hijos de la amorosa unión que hemos tratado (al que se bautizó con el nombre del Santo Patrón de la ciudad), la vida era sencilla, casi primitiva, a base de indumentarias, mueblería y gustos virreinales. Vino al mundo el pequeño, el primer día de las fiestas conmemorativas de la libertad patria del año 1834. Así el Destino pareció haberle marcado con signo de predestinación desde que exhaló su primer vagido.

Cuidados por las mamás morenas, por entonces los niños estaban en pie a las seis de la mañana y retozaban entre los jardines hasta las nueve o diez, hora en que se almorzaba. Volvían al holgorio hasta el momento de comer (las tres de la tarde) y después de rezar el rosario que reunía en el oratorio a esclavos y amos, iban a descansar hasta el día siguiente, soñando en las raras historias de penas que las mulatas referían meciendo las cunas "Cuando de la torre de la Catedral descendía, al caer la tarde, el toque de oración, como en los viejos tiempos del Virrey y toda la ciudad quedábase inmóvil y silenciosa. Quitábase los clérigos sus puntiagudos sombreros de teja, los caballeros sus altísimos tarros, las vendedoras sus jipijapas, los esclavos sus gorras. Como en la Colonia, las procesiones conmovían la ciudad entera, acompañadas algunas por las mascaradas de gigantes y cabezudos, o coincidiendo con las exhibiciones de moros y cristianos que revivían en castellano viejo, autos sacramentales antiquísimos" (2).

La influencia de esa ciudad y este ambiente, harían más tarde que el héroe fuera, al par que reflexivo y duro en los actos disciplinarios, religioso hasta la continua invocación a Dios, suave y sensitivo hasta el amor a los niños. Diáfana como el cielo norteño fue su alma. La tierra pudo hacerla laxa. Pero cuando abrió los ojos a la realidad, de su nacimiento, la retempló en el dolor. Por eso este hijo de suelo cálido y ciudad fiestera, tuvo acerada energía y sangre fría de septentrional.

## INFANCIA

Si preces religiosas oyó el pequeño Miguel en su cuna, ruido de clarines guerreros animaron su infancia. También cambió el escenario. Nombrado el padre Vista de la Aduana de Paita, fue al puerto con los suyos. Se quedó atrás la inmensidad del arenal y apareció ante sus ojos la grandeza del océano, su profundidad inconmensurable, su cantar de siglos, persistente y monótono.

Por primera vez mostróse a su mirada la inquietud viajera de las naves, el trabajo duro del transporte marítimo, las rudas faenas de a bordo. Paita era entonces más importante que ahora. Los buques de vela entraban a menudo. Y salían del puerto después de dormitar un poco en sus aguas tranquilas. Las panzas de los veleros, siempre ansiosos, se llenaban y vaciaban en tierra. El pequeño Miguel, absorto ante este nuevo mundo que se iba descubriendo a su cerebro infantil, comenzaba a mirar el mar...

No eran los azulosos confines, donde las velas fingían blancas plumas al viento, los que llamaban sus ojos; tampoco sus olas espumosas y juguetonas. Ni las toninas saltarinas. Ni tan siquiera los tiburones alevés. Los ojos tristes de este infante demasiado serio —tristeza y seriedad de predestinación— estaban siempre fijos en las manchas sangrientas con que el sol se despedía diariamente. También sus pensamientos miraban ocasos: los sangrientos crepúsculos con que los caudillos peruanos se ponían, muchas veces para siempre en el cielo de la Patria.

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

Desaparece Salaverry y llega Santa Cruz al meridiano. Paita ha dejado de ser exclusivamente nacional para integrar la Confederación, como Componente del Estado Nor-Peruano. Bajo la mano fuerte del taimado Napoleón aymará, comienza a haber paz, orden y progreso. Pero el enemigo acecha. Desde Valparaíso parten las naves de Blanco Encalada. Y comienzan las luchas entre Chile y la Confederación. Nuevamente conviértese Paita en lugar de tránsito de naves guerreras. Morán llega con el *Congreso* y *La Limeña*. *La Flor del mal* y *Catalina* pasan a Guayaquil. Los chilenos *Monteagudo* y *Orbegoso* arriban al puerto tratando de impedir la unión de nuestra escuadra. Se combate en el Callao y Quilca. Hay un compás de espera con el tratado de Paucarpata. Pero luego se suceden la batalla de Islay, el bloqueo de nuestras costas, las expediciones de los valientes corsarios peruanos y el hermoso duelo de Casma.

Deshecha la Confederación, no cesan las luchas. Nuestra escuadra bloquea el litoral boliviano. Muere Gamarra en Ingavi y el Perú es campo de jus-

tas entre La Fuente, Vidal, Torrico y Vivanco y San Román. La *Limeña* y la *Yungay* se baten en Paita. Hasta que Castilla se impone en agua Santa y entrega el mando al Vice-Presidente Menéndez para ser luego elegido Presidente Constitucional.

En medio de estas luchas crecía el pequeño Miguel. Su cerebro de niño no alcanzaría a comprender toda la importancia de aquellas contiendas. Pero su memoria habría de guardar, seguramente, el recuerdo de las hazañas de los caudillos y de sus más relevantes cualidades. Por eso más tarde tuvo el arrojado ciego de Salaverry, el prestigio ante sus subalternos de Santa Cruz, el talento táctico de Gamarra y la honradez acrisolada de Nieto. Sobre los anteriores, el peso moral del último debió ser el que más influyó en la conformación de su carácter. Amigo íntimo de don Juan Manuel Grau, el lancero del caballo negro mantenía correspondencia con él. Por ésta y las conversaciones de los padres, Miguel alcanzaría a comprender toda la grandeza espiritual de ese hombre a quien por sorna llamaron el "Mariscal Greco-Romano", haciendo así su mayor elogio. De él aprendería Miguel a amar a la Patria como "algo de valor absoluto, indiscutible y esencial".

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

## N I Ñ E Z

Cuenta apenas diez años cuando hace su primer viaje. Don Ramón Herrera, amigazo del padre, tiene a su cargo una goleta que hace viajes entre Paita y Panamá. En ella se embarca Miguel pero con poca fortuna. Naufraga la embarcación y, al parecer, con ella sus esperanzas de ser marino. Porque cuando regresa al hogar la madre no consiente que el niño vuelva a salir a la mar. Es muy pequeño. Si esta vez se ha salvado por sus continuos ruegos a la Virgen, la próxima puede perecer. Además, no hay ya una persona de tanta confianza como Herrera para entregarlo a su cuidado.. Vence el amoroso egoísmo de doña Luisa y Miguel ingresa al colegio de Nieto.

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

Miguel se torna taciturno. En el colegio está siempre distraído, callado, casi hosco. Apenas terminan las clases y en los días de vacaciones, merodea por la playa, buscando la compañía de los marinos olientes a brea y siempre humeando por las chimeneas de sus pipas. Los encuentra por docenas, pues la paz que Castilla ha impuesto al Perú, se traduce en un aumento considerable de tráfico marítimo. Además, comienza a negociarse el guano de Atacama y

Tarapacá, y el Presidente, siempre preocupado por la Marina, ha establecido un arsenal en Paita.

¿Qué hacer con este niño agrandado que no quiere estudiar, ni juega con los de su edad? El padre propone dejarle cumplir su voluntad que se llama el mar. Duda doña Luisa. Ruega Miguel, y por primera vez el mocoso empecinado ríe y salta de gozo, cuando los suyos consienten en que vuelva a embarcarse. Cuenta ahora once años de edad.

## ADOLESCENCIA

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

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

En siete años de viajar de esta manera en naves mercantes, Miguel aprendió todas las faenas de a bordo, comenzando su carrera desde grumete. Trepano los sobre-juanetes en temporal su cabeza se hizo firme, sus músculos fuertes y elásticos. Espiando tormentas en el barómetro y aguantándolas, toreando ice-bergs, creció valeroso. La lenta navegación por la zona de calma le enseñó a ser paciente, reposado. Luchando contra los elementos se hizo sereno, reflexivo, tenaz. Las guardias nocturnas, borracheras de estrellas lo conformaron callado. Por eso más tarde su mejor biógrafo iba a decir de él que "su cerebro discernía con lentitud y sus palabras fluían con grandes intervalos de silencio" (3). Sus manos encallecieron manejando cabullería y remos. Se dilató su pecho aspirando brea y ozono para poder albergar su corazón, que también había crecido. El sol y el aire salobre quemaron su rostro.

En siete años escaló los diversos grados navales hasta llegar a piloto viviendo con violencia extraña. Recorrió todos los mares. Aprendió lenguas extrañas. Supo de galletas rancias, el agua podrida, las carnes saladas y el escorbuto. Escapó de más de un incendio y un naufragio. Recaló en Puertos exóticos donde tuvo amoríos, peleas y juergas. Así sin haber tenido casi infancia, se atesoró la ciencia práctica del conocimiento de los hombres y el mar. Sir Clement Markham, quien lo frecuentó mucho en sociedad, dice que

este adolescente que debió ser rudo, resultó por el contrario afable, ingenioso y hábil en los salones (4).

Al volver al Perú se radicó en Lima. Aquí fue alumno del poeta español Velarde, quien más tarde había de cantar su muerte en sentidas estrofas.

## MOCEDAD

Mientras Miguel estuvo ausente la Marina de Guerra del Perú creció en fuerza e importancia. Fresca quedó en la memoria de Castilla, Presidente del 45 al 51, la afrenta que nos impuso el impulsivo Contralmirante Thompson, de la flota de su Majestad Británica, en 1844. Fresco también el recuerdo de su penosa marcha a pie de Arequipa a Lima, por carencia de escuadra poderosa que se impusiera al inglés. Por eso el vencedor de Carmen Alto formó armadas, adquiriendo primero fragatas, bergantines y goletas, más tarde el *Rímac* y el *Amazonas*, ya de hélices. Echenique, hechura del ilustre tarapaqueño, siguió comprando naves. Así llegaron de Inglaterra la *Apurímac*, el *Loa* y el *Tumbes*.

Con material y atención gubernativa se fortaleció el espíritu de la Marina de Guerra. Por eso repelióse con gallardía la intervención del Cónsul británico Barton cuando el asunto del *Tres Amigos*. Por eso la *Gamarra* fue a San Francisco de California a imponer respeto a los súbditos peruanos. Por eso la *Amazonas* dio la vuelta al mundo. Por eso también los marinos comenzaron a explorar la selva. Y supieron sacrificarse estoicamente, como Noel con la *Mercedes*.

Una marina de tales hechos y esos hombres honraba a quien pertenecía a ella. Miguel Grau lo sintió cuando el 14 de marzo de 1854, vistió el Uniforme de Guardiamarina. Con el traje vino para el mozo vida nueva. Cornetas y formaciones. Dianas alegres y silencios tristes. Desfiles y listas. Ejercicios de boga y cañón. Saludos militares.

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

Trasladado a la fragata mixta *Apurímac*, el nuevo oficial comenzó a servir con otro marino piurano, quien ejercía desde entonces sobre su ánimo fuerte influjo, por su alma inquieta, borrascosa y romántica, tan diferente de la fría calma, la estoica serenidad y el espíritu práctico de Grau. Hablo de Lizardo Montero, el único jefe de marina que llegó a Presidente de la República Peruana, sustituyendo en 1882 a García Calderón hecho prisionero y deportado a Chile por las tropas conquistadoras.

Sirviendo con Montero, Grau se apasiona por un hombre. Este hombre se llama Vivanco, sublevado contra Castilla, por entonces Presidente del Perú en su segundo período. Aprovechando una ausencia del Comandante Salcedo,

sublevan la *Apurímac*, a la cual pronto se unen *Loa* y *Tumbes*. Embarcan a Vivanco y proceden al Callao, donde se baten con el *Ucayalí* embarcándose en un vapor de carga, a riesgo de ser apresado, sale de Lima, recupera Trujillo y obliga a huir a sus naves por Paita. En abril de 1857 regresa el rebelde al puerto chalaco, desembarca sus tropas y es rechazado tras sangriento combate en el que nuestro héroe libra la vida por milagro. Frustrada así la revolución, Vivanco escapa a Chile y los marinos revoltosos entregan sus buques en el Callao. Grau es expulsado del Servicio junto con Montero, Jurado de los Reyes, Pimentel y Astete. El bautismo de sangre le ha costado caro.

Vuelve el mozo al mar, del que ya le cuesta trabajo vivir alejado. Durante tres años, hace la carrera a la China y la India en buques mercantes. Pierde el empleo en 1860 y vuelve a Lima. Se le aconseja reingresar a la Armada. No acepta acogerse a la reconocida magnanimidad de don Ramón Castilla. Y mientras éste es Presidente, el sublevado del *Apurímac* se mantiene fuera de filas.

Tratando Vegas de disculpar esta aventura moza de Grau dice (5) que el flamante Alférez de Fragata refirió más tarde haber tomado parte en ella por curiosidad. No aceptamos esta afirmación que opacaría la gloria de Grau. No pudo el futuro héroe emplear las naves del Estado y sus tripulantes en combate a cañón, con el mismo espíritu de quien derriba flotas en el tablero de maniobras. Era demasiado serio, reflexivo y demasiado honrado para ello. Además no debemos negarle su capacidad de rebelión, sin la cual no sería meritoria su disciplina del 79. La virtud sin esfuerzo no tiene mérito.

Hay razonamientos más lógicos que explicarían mejor su actitud como Alférez. La política era arrollador ciclón. No había por entonces en nuestra marina un claro concepto de la distinción entre los deberes del hombre como militar y como ciudadano. Debe también tenerse en cuenta que Miguel Grau sólo contaba 22 años de edad. Cabe pensar que el mozo, por circunstancias de cuna e influencia hogareña, debió ser conservador a ultranza y, por tanto, vería con buenos ojos el pronunciamiento de Arequipa que tenía este carácter. Precisa por último tener en cuenta que Castilla no pudo ser amado por todos y cada uno de los habitantes del Perú. Sobre todo si se recuerda que tuvo, como todo gran hombre, sus cojeras morales. No es un misterio por ejemplo, que el Libertador de los negros fue arbitrario e injusto hasta la disolución de un Cuerpo Legislativo por la Fuerza Armada. Toribio Pacheco ha dicho de él lo siguiente: "Examínese la conducta pública del General Castilla desde 1844 y dígasenos si su gobierno no ha sido una serie de golpes de Estado. ¿Qué han sido para él las Constituciones — (y tuvo tres y un Estatuto) — las leyes, los Congresos y cuantas instituciones han existido en el Perú? Instrumentos que ha sabido manejar a su antojo según las circunstancias y según le convenía" (6).

Quien no sabe protestar ante los métodos equívocos, el abuso hecho ley o la ruindad sistematizada, no tiene carácter. Grau no es menos héroe porque se sublevaron contra Castilla en 1856, contra Pezet en 1865 y contra

Tucker en 1866. Al contrario. Sin tales hechos y sin sus gestos humanitarios del 79, la historia de su vida sería una frígida enumeración de fechas y circunstancias tácticas; oscuras por la falta de esas actitudes claras, aunque a veces sean equivocadas, que definen los caracteres y hacen comprender que un alma y un corazón animan la estructura perecedera de materia ruín, imponiéndose a menudo sobre el cerebro que reflexiona.

## N O M B R A D I A

En los seis años que Miguel Grau falta de la Armada, el Perú prospera y con él la Marina de Guerra. El guano comenzaba por entonces a dar su riqueza, que tanto daño nos hiciera mal administrada. Todo era prosperidad, crédito y consignaciones. A la sombra de ellas la Armada crecía, no sólo en el Pacífico, sino también en el Oriente, donde llegó a crearse una importante base fluvial. (7) El conflicto con el Ecuador (primer triunfo nacional, un poco hipotético, sin embargo, por la actitud del Congreso del 62) terminó por deslumbrar a la Nación y asentar el prestigio naval. La nave de Guerra y los transportes (en número de veinte) llevaron al norte las tropas que Castilla comandaba en persona y bloquearon las costas guayaquileñas por un año, al mando del Contralmirante Ignacio Mariátegui.

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

Miguel Grau, enemigo del tarapaqueño desde su expulsión de la armada, retorna al servicio cuando San Román asume el poder. Por entonces se había casado con doña Dolores Cavero, de la sociedad limeña. El 11 de setiembre de 1863 obtiene despachos de Teniente 2do. Quince meses después ha llegado a Capitán de Corbeta y asume la segunda Comandancia del *General Lerzundi* que manda su paisano Montero. Tiene ya la apariencia de un viejo lobo de mar. Es macizo y de estatura mediana. Sus facciones son varoniles y toscas. El cabello y la barba a la española forman en el rostro un marco negro que acentúa la dulce tristeza de los ojos. De este marco sólo escapa el mentón fuerte y las orejas grandes y enhiestas, como en acecho. La frente es despejada Espesas y unidas las cejas proclamando la inquebrantable decisión de sus resoluciones. En suma, rostro masculino, leal, abierto.

Por su particular apariencia de pescador norteño, Grau se diferencia muy bien de sus compañeros. Además por su voz delgada, en contraste con su corpachón robusto. Pero, sobre todo, porque aventaja a los demás en sentido de honradez "en el salón de la casa y el camarote de buque", ha dicho Gonzáles Prada (8), y en inflexibilidad disciplinaria. Conocida es la anécdota del baúl del Guardiamarina Palacios (héroe más tarde con Grau en el

Huáscar) que dio ocasión a la graciosa cuarteta del Caballero que, a más de saber matar y saber morir con gallardía, supo de hacer versos:

“El piurano patilludo  
que mis baules botó,  
no será, pregunto yo,  
un reverendo.....?”

Malos vientos llegan del mar por entonces. Los tiempos no son buenos para las jóvenes repúblicas hispanoamericanas, ya cincuenta años libres. Desde 1854 hay ciclones conquistadores que pretenden arrasar el Septentrión. Dolorosamente constatan los indolatinos que ellos parten de la misma América.

Williams Walker, audaz aventurero estadounidense, organiza y lleva expediciones imperialistas a Honduras y Nicaragua ayudado por los esclavistas de la República del Norte (9). España cae sobre Santo Domingo en 1861 y se enciende la lucha en la isla. Los gabinetes de Londres, París y Madrid acuerdan ejercer medidas de fuerza sobre México para conseguir el pago de deudas. La madre Patria levanta en esa tierra libre el trono valiente del desgraciado Maximiliano de Austria...

En estas circunstancias el Perú convoca un Congreso Americano y ante tal hecho se precipitan las cosas. Ocorre la ocupación de las Islas Chincha por la Escuadrilla Pinzón (14 Abril 1864) y, como resultado posterior, el Tratado Vivanco-Pareja.

Ante la vergüenza que significa este documento, Prado se levanta en el sur “reivindicando el honor nacional” y protestando del acuerdo que el Presidente Pezet ordena sea ratificado sin sometimiento a Congreso. Montero ofrece su buque al rebelde, subleva el *Tumbes* y desembarca tropas y cañones en Islay, con destino a Arequipa.

El Capitán de Corbeta don Miguel Grau no está por entonces en el Perú. Pezet, quien al mismo tiempo que realizaba arreglos diplomáticos con los invasores procuraba armar al país, había contratado en Inglaterra la *Independencia* y el *Huáscar* y compró en Francia la *América* y la *Unión*. Para traer la última, envió el Gobierno al futuro héroe de Angamos quien salvándola de feroz pampero frente a las costas argentinas, viento que la desarboló por completo, la fondeó en Valparaíso en mayo del 65.

Mientras tanto la revolución continuaba en el Perú. Prado había instalado su Cuartel General en Ayacucho para marchar sobre Lima. Pezet se resistía con el apoyo de algunas unidades navales. Pero se daba cuenta de que si los buques próximos a llegar se plegaban al movimiento perdería el control del mar, control que en el Perú ha proporcionado siempre el triunfo a los ejércitos en combate. Por eso envió a Valparaíso a don Juan Manuel Grau, para que esperara al hijo (a quien acababan de ascender a Capitán de Fragata) y le rogara permanecer fiel al gobierno constitucional. Resultó inútil. El “amaba tiernamente a su padre y lo probó más tarde. Pero entre su partida humillada

y vendida y las canas del respeto íntimo, no vaciló" (10). Por segunda vez Miguel Grau fue rebelde. Con su buque contribuyó a que Prado llegara al poder tras el feroz combate de noviembre del 65. Mientras tanto el padre del futuro héroe moría pobre y abandonado en Valparaíso.

Triunfante Prado, celebró un tratado de cuádruple alianza con el Ecuador, Chile y Bolivia, cerrando así los puertos del Pacífico sub-Oriental a las naves españolas. Como las nuevas unidades del Perú estaban por llegar, la División Naval salió a esperarlas a los canales de Chiloé. Bajo las órdenes del Comandante Divisionario Don Manuel Villar, iba el Capitán de Fragata Miguel Grau, siempre al mando de la *Unión*. Al mando de ella, también, expuso por primera vez su vida en defensa de la Patria durante el combate de Abtao (7 de febrero 1866) en que su nave fue duramente castigada y alcanzó el mayor porcentaje de muertos. Comenzaba a sonreírle la Gloria y la Muerte.

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

Pensando Prado llevar la guerra contra España a las colonias de ésta, contrató al Contralmirante John Tucker, de la Marina de los Estados Unidos, para que se encargase de dirigir una expedición a Filipinas. El yanqui, por lo pronto, fue nombrado Comandante de la División del Sur, en reemplazo del tumultuoso Montero, "por considerarse al último demasiado impetuoso", dice Vegas (11). Herido el piurano en lo más íntimo, protestó de la designación de un extranjero para el comando de la Escuadra, hecho que excluía para tan importante misión, desconociendo sus méritos, a jefes antiguos capaces y de prestigio. El Comandante Miguel Grau reincidió en acompañar al paisano. Protestó con él, renunció el cargo y, como resultado de esta actitud, que apareció como rebeldía contra el Gobierno, resultó enjuiciado y, embarcado en el *Chalaco*, llegó preso a la Isla San Lorenzo. Después de un proceso que duró seis meses fue absuelto y se retiró por segunda vez de la Armada, obteniendo el mando del vapor Mercante *Puno*, de la Compañía Inglesa, "honor excepcional a sus conocimientos náuticos, porque ha sido el único caso que se ha registrado en esa compañía", dice Vegas (12). Vicuña Mackenna atribuye a este periodo de la carrera de Grau gran importancia. Dice que merced a él los capitanes mercantes ingleses, como buenos camaradas, suministraron al héroe durante la guerra datos muy convenientes para la ejecución de sus comisiones en la mar.

## MADUREZ

A fines de 1867 el Capitán de Fragata don Miguel Grau regresa al servicio como Comandante del *Huáscar*. Asume el poder el Coronel Balta y en este período se constata realidades desoladoras. Hay grandes deudas, grandes déficits presupuestales producidos por el nefasto sistema de las consignaciones del guano. Para saldar el exceso de gastos se celebra el Contrato Dreyfus, al cual está asociado el nombre de un político nuevo que más tarde va a jugar papel importante en la vida pública del Perú: don Nicolás de Piérola. No obstante la situación, se sigue pidiendo prestado para construir ferrocarriles y obras públicas. El servicio de la enorme suma tomada en empréstito alcanza cifras considerables, que todavía pueden ser pagadas. La entrada de grandes cantidades de dinero al país produce una aparente riqueza y se vive en el mejor de los mundos.

Ascendido a Capitán de Navío, graduado el 25 de julio de 1868, desempeñaba don Miguel Grau todavía la Comandancia del monitor cuando los hermanos Gutiérrez, encabezados por el Coronel don Tomás, se levantaron en armas (21 julio 1872) para impedir que asumiese el mando el candidato, ya elegido por el pueblo, presentado por el Partido Civil a las elecciones presidenciales: Don Manuel Pardo. Ya hombre maduro Grau mirando de cerca y desde el alto grado militar que inviste el levantamiento, comprende claro el juego oculto de las revoluciones nacionales, que desconocía no obstante su participación en la de Vivanco. Entonces se hace líder de la oposición, defendiendo con ardor el principio de la legalidad constitucional.

El golpe de Estado de los Gutiérrez, inexplicable e indiscutible en esos tiempos de reacción antimilitarista, odioso por el apresamiento y posterior asesinato de Balta, indignó la opinión nacional. No escaparon los marinos de ese sentimiento. Pensando ya en rechazarlo, apenas los comandantes de buque se enteraron de las ocurrencias, fuéronse a bordo y alistaron sus naves. El Capitán de Navío Grau ordenó en el suyo que se levantara presión para salir a viaje.

Llamados a consejo en la Comandancia General de Marina, situada en tierra, el jefe inmediato les comunicó de manera oficial lo ocurrido y mostróles una extraña comunicación del Dictador Gutiérrez ordenando a la Marina seguir el movimiento Revolucionario. Como las fuerzas del Arsenal estaban comprometidas, no se tomó allí ninguna determinación definitiva. Pero al embarcarse nuevamente, reunidos por el Comandante Grau a bordo del *Marañón*, resolvieron "conservar los buques y ponerlos en aptitud de poder libertar al país de la insultante dictadura que se le quería imponer" (13)

Nuevamente citados a consejo, al enterarse de los términos brutales del último telegrama del Dictador ("Imponga Ud. la obligación de obedecer porque esta es mi voluntad, y haga que secunden al Ejército"), comunicaron al Comandante Diego de la Haza la resolución tomada. Con éste y otros jefes se retiraron al *Huáscar* e hicieron saber a los Gutiérrez que la Escuadra sólo

obedecería a un Gobierno Legal. El Comandante sacó del puerto con su buque a los demás y todos fueron fondeados en San Lorenzo. "De allí dirigieron un manifiesto a la nación declarando la satisfacción de ser los primeros en ofrecerse para combatir la anarquía y devolver al país el ejercicio de sus libres instituciones" (14).

La aventura de los Gutiérrez, a más de breve fue trágica. Embarcado Pardo en la *Independencia*, el pueblo limeño, en una de esas reacciones violentas que presenta a veces su sicología blanda y apática, victimó a los tres hermanos. El 2 de agosto de 1872 asumió el poder el jefe del partido civil, del que el Comandante Grau sería desde entonces adicto partidario, como nos cuenta Markham (15). Ello se explica. El partido había arbolado bandera de orden frente al desbarajuste militarista.

Ascendido a Capitán de Navío Efectivo el 19 de abril de 1873, don Miguel Grau fue siete meses Comandante General de la Escuadra de Evoluciones, a bordo de la *Independencia* y el *Huáscar*. Luego pasó a ser Comandante General de la Marina. Controlando desde su importante puesto las actividades de la Institución, se dio cuenta de sus deficiencias y debilidades. Con claridad y criterio comprendió el peligro que venía del sur.

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

El Comandante Grau, conocedor del empeño con que era aumentada la Marina de Guerra de Chile, aconsejó en informes oficiales, juntas técnicas y conversaciones políticas, que se reorganizara y modernizara la Armada. No fue atendido. Desalentado y no encontrando en ella campo para sus actividades, ingresó a la política representando a Paita en las legislaturas de 1876, 77 y 78, durante este período fue vocal de la Junta Revisora de Ordenanzas Navales. Había servido activamente durante 25 años. Ya tenía 9 hijos de doña Dolores Cavero de Grau. Llevando consigo al primogénito, fue a Chile en el verano de 1877 y 78 a recoger los restos de su padre. A su retorno informó de los preparativos bélicos de esa nación y la manifiesta superioridad en que se hallaba su Escuadra.

## HEROICIDAD

Incontenible, trágica, se presentó en 1879 la guerra con la vecina República de Chile. Para entender sus resultados precisa recordar el estado financiero en que se encontraba el Perú. De éste ya hemos dicho algo. Réstanos añadir que habíamos entrado al papel moneda. Y como consecuencia de ello bajó el tipo de cambio. Que resultó un fracaso el proyectado estanco del salitre en el que se fundaban esperanzas de mejoría nacional. Que las emisiones

de billetes fiscales sucedían unas a otras. Que Dreyfus había presentado un reclamo desprestigiando hasta último grado nuestro crédito. En resumen, que nos azotaban la bancarrota, los déficits presupuestales, el papel moneda y las crecidas deudas interna y externa. Sin embargo había optimismo respecto al resultado de la guerra, optimismo que se basaba, sobre todo, en la pretendida potencia de nuestra Marina de Guerra. Esto era una equivocación de las muchas con que entramos a la contienda.

En efecto, la Escuadra chilena aventajaba a la peruana en tonelaje total, en número de naves y cañones a flote, en calidad y cantidad de transportes, en desplazamiento máximo de unidades, en espesor de blindaje, en flota mercante, en edad de las naves, en modernidad de elementos. Sólo teníamos a nuestro favor la mayor velocidad de tres buques peruanos y la mejor preparación profesional de nuestros jefes y oficiales. La última ventaja se anulaba con la pésima calidad de los tripulantes nacionales, reclutas enganchados para la campaña, inexpertos, sin haber sido nunca entrenados. Todavía resultábamos en peor situación si consideramos que las naves habían sido construidas para una guerra con el Perú, y eran homogéneas en mayor grado que las nuestras. Que la Marina Chilena, no obstante lo exiguo del presupuesto de su nación, fue atendida con regularidad por su gobierno y, por último, que mientras la Escuadra enemiga estuvo lista para actuar desde antes de la declaratoria de guerra, la *Independencia* tenía sus calderas en tierra, el *Huáscar* estaba desarmado, las calderas de la *Unión*, *Atahualpa* y *Manco* se encontraban en mal estado y el *Chalaco*, la *Oroya* y la *Limeña* necesitaban preparación. Un hecho concreto demuestra bien la situación de la Escuadra Peruana al iniciarse las hostilidades: en el primer encuentro de la campaña naval, los estopines de la *Unión* fallaron y hubo que utilizar fósforos. Los tubos de las calderas reventaron por docenas. Entró agua a las hornillas. De las 25 libras de presión que normalmente debía levantar el vapor, sólo podía alcanzarse 16. Pero el pueblo había pedido que los buques salieran a campaña y salieron.

En las juntas de los primeros días de mayo (las que al principio fueron muy extrañas pues asistían a ellas civiles sin cargo oficial y periodistas) hubo quien expresó la opinión de que el *Huáscar* solo podía batirse con cualquier nave enemiga. El Capitán de Navío Miguel Grau, Néstor en el consejo y Aquiles en la lid, dijo la verdad, según refiere Paz Soldán (16): "El Comandante Grau manifestó la necesidad de demorar la expedición al sur para que se hiciera, cuando menos, ligeros ejercicios de cañón y maniobra. Dijo que la fragata *Independencia*, con motivo de los trabajos que se hacían en ella, no había hecho ningún ejercicio de cañón y que la marinería apenas conocía sus principales obligaciones, por ser de reciente formación; que el *Huáscar* aunque era el buque más expedito de la Escuadra, estaba muy lejos de poseer la disciplina y práctica indispensable para el caso de un combate, que era peligroso ensayarse con el enemigo en tales circunstancias. Como uno de los concurrentes hablara del gran poder del *Huáscar*, el Comandante Grau replicó: "Señores es preciso que no nos formemos ilusiones. El *Huáscar*, es sin duda un buque

muy fuerte pero nunca podrá contrarrestar a uno solo de los blindados chilenos, pues mientras aquel tiene una coraza de cuatro pulgadas y media y dos cañones de 300 libras, estos tienen una coraza uniforme de nueve pulgadas y dos (?) 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 éstos de tener doble hélice, lo que les permite ejecutar sus movimientos sin perder su posición y con suma rapidez". A pesar de todo -agregó- el *Huáscar*, si llegase el caso, cumpliría con su deber, aun cuando tuviera la seguridad de su sacrificio".

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

Aprobado el plan, la Escuadra fue preparada. El Capitán de Navío don Miguel Grau había sido nombrado Comandante de la Primera División, formada por los acorazados. Es decir, se encarga a su pericia y experiencia lo más valioso de la Armada. Se le sabía resuelto de un valor ciego, profundamente conocedor de los buques, puertos y marinos enemigos y propios. Era un hecho indiscutible que, además, tenía habilidad, era enérgico y nunca perdía la calma.

Aunque la *Independencia* resultaba de más valor material que el *Huáscar*, el Comandante de la División izó su insignia en el último. Amaba esa nave cuyo comando había ejercido ocho años. Además el *Huáscar* era un símbolo por la gallardía con que se batió en Pacocha (29 Mayo 1877) contra la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst*, de la Armada de S.M. Británica, muy superiores en calidad. Desde que él izó su insignia de Comandante Divisionario, "el *Huáscar* no fue sino Grau envuelto en su coraza de hierro". Por eso pudo realizar tales proezas que no parece hiperbólico el poema de Mérou:

"... y el océano altanero  
en cada ola refirió a la arena  
que era más poderoso que el pampero  
cuando su ira en el llano desenfrena!" (17)

El 16 de Mayo de 1879, colocadas en su sitio las calderas de la *Independencia*, salieron del Callao, esa nave, el *Huáscar*, *Manco Cápac*, *Atahualpa* y los transportes *Limeña*, *Oroya* y *Chalaco*, conduciendo a Arica al Presidente de la República y tropa. El convoy sólo llegó intacto hasta la Isla San Lorenzo. Los Monitores pequeños se regresaron de allí al fondeadero por su mal estado

y lento andar. Los restantes alcanzaron sus respectivos destinos el día 20.

Entonces comenzó la campaña loca del monitor, condenado de antemano a pronta pérdida por las empresas arriesgadísimas a que se le enviaba, sin tener en cuenta la superioridad naval enemiga, sin atender las solicitudes de su Comandante (quien pedía se le dejara entrenar su dotación), confiando sólo en la suerte y la idoneidad del Capitán Grau. Así comenzó a parecer" más que una nave un ser viviente con vuelo de águila, vista de lince y astucia de zorro. Merced al Huáscar, el mundo, que sigue la causa de los vencedores, olvidaba nuestros desastres y nos quemaba incienso" (18).

El 21 de Mayo trabó el buque su primer combate de esta guerra. Ese día entró el *Huáscar* a Iquique y cañoneóse dos horas con la *Esmeralda*, infructuosamente porque sus proyectiles no alcanzaban el blanco, debido a la pésima calidad de los artilleros. Entonces con esa sangre fría y aplomo tan suyos, con esa maestría para ejecutar operaciones de guerra que siempre demostró el Comandante Grau, se fue sobre la corbeta con el espolón embistiéndola tres veces. "Los tres asaltos" - dice el Coronel Ekdhal (19)- "fueron ejecutados con harta destreza y después de cada choque hizo retroceder a su buque con admirable prontitud". La *Esmeralda*, luego de batirse violentamente, se hundió partida en dos, mientras en la cubierta del monitor quedaba tendido el cuerpo del Comandante Prat, compañero del vencedor en el combate de Abtao. "Señor Carbajal - ordenó el Comandante - tenga cuidado con el cuerpo de ese jefe". Luego, como en la sicología de don Miguel Grau predominó siempre el afecto sobre la idea, sin acordarse del principio básico que enseña "actuar en la guerra como en la guerra", dejó que mandara su sentido humanitario y arrió los botes para salvar a los náufragos de la corbeta.

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

Perdimos la guerra por nuestra inmoralidad administrativa, por nuestra petulante falta de previsión. Pero, ya se ha dicho, de ello nos redime los gestos heroicos de nuestros hombres de mar y soldados. También hay honor en merecer los elogios del enemigo. El Gran marino peruano lo recogió en la gloria. El día de la catástrofe de Angamos, Benjamín Vicuña Mackenna escribió lo siguiente: "Hubiéramos querido ciertamente tener al *Huáscar*, y no ha sido otra la ambición patriótica de nuestras almas durante seis meses. Pero habríamos querido tenerlo con su bizarro jefe. Así como ha sido, nuestra victoria parécenos incompleta o más bien mutilada. Y el ufano monitor vencido, entrando a las aguas de Mejillones sin el alma y sin el brazo que lo condujera al asalto, remolcado precisamente por el buque a cuya tripulación diera plazo magnánimo para salvarse hace tres meses, parécenos una sepultura encerrada dentro del glorioso trofeo" (20). Bulnes, por su parte se expresó así: "Todo elogio que se haga al caballero marino está justificado. Sirvió a su patria con valor, con destreza y con humanidad. Imprimió a sus acciones una nota caballerescas. Cumplía su deber sin arrogancia. Jamás se encuentra bajo su pluma una injuria ni su buque ahondó inútilmente los males de la guerra. Pudo destruir inermes y no lo hizo. Dio pruebas de una actitud inteligente en la campaña elevada y mucha serenidad en el peligro. Alma templada en la fragua del deber, Grau enalteció el nombre de su país y envolvió en un marco de grandeza el fin del poder naval del Perú" (21).

Terminado el Combate de Iquique el *Huáscar* siguió al Sur. Iba solo porque habíamos perdido la *Independencia*, la mejor nave de la Armada, el mismo día que hundimos la *Esmeralda*. Como lo prometió pocos días después el Comandante More, que lo fue de la malograda fragata, pagó con su vida en Arica el desastre de su nave.

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

Teniendo en cuenta la facilidad con que los limeños nos entusiasmos, y lo dados que somos a festejar y enlazar a las personas de valía, puede imaginarse las manifestaciones de afecto de que el Comandante Grau sería objeto en el Callao y Lima al regresar de su primera correría, y el incienso que le quemaron durante el mes que el *Huáscar* permaneció en el puerto. Pero su firme cabeza no era propensa a ningún mareo, ni aún el de la gloria. Consagrado a su hogar, su esposa y sus hijos, a quienes ahora quería más, con el presentimiento de un epílogo que no podía tardar, siguió sencillo, sereno y humilde. Contestando los brindis que se hicieron en uno de los muchos banquetes dados en su honor, dijo una vez: "Todo lo que puedo ofrecer en retribución de estas

manifestaciones abrumantes es que si el *Huáscar* no regresa triunfante al Callao tampoco yo regresaré”.

Cuenta Gonzales Prada que un día, fastidiado ya por las alabanzas que le prodigaba un moscardón adulador, exclamó: “Vamos, yo no soy sino un pobre marinero que trata de servir a su patria”.

Reparado a medias salió el *Huáscar* y del 18 al 25 de Julio hizo su segunda excursión. Entró a Antofagasta, Chañaral, Huasco, Carrisal Bajo, Pan de Azúcar e Iquique, batiéndose en ese puerto con el *Cochrane*, *Abtao* y *Magallanes*. Como en la ocasión anterior destruyó lanchas y medios de movilidad y apresó transportes. Entre ellos el *Rímac*, tomado en compañía de la *Unión*, espléndido vapor que llevaba a bordo víveres, carbón, armas, pertrechos, animales y 258 hombres de tropa del “Carabineros de Yungay”. Por el valor material y moral de la presa, esta captura tuvo enorme resonancia. Ella ponía en ridículo al alto comando y la marina enemiga, la última tan superior en fuerza a la nuestra pero tan incapaz de contener las audacias de los marinos peruanos. En Chile el gabinete fue interpelado y cayó. El Capitán de Navío Riveros reemplazó al Almirante Revollo en el mando de la Escuadra enemiga.

El mes de Agosto el Comandante Grau reinició sus excursiones a las costas chilenas. El día 1º salió con el *Rímac*, capeó dos temporales haciendo carbón en la mar durante uno de ellos y continuó viaje solo. Visitó Caldera, Taltal, Cobija, Tocopilla, Blanco Encalada y Cobre. Dos veces combatió en Antofagasta. La primera cuando los torpedos Lay que lanzó contra los buques chilenos casi hundieron su propia nave.

La segunda cuando se batió contra el *Magallanes*, *Abtao*, *Limari* y los fuertes de tierra, disparando, según dice un chileno “con segura intención de dañar sólo los buques que le hacían fuego”. Destruyó lanchas, atemorizó al enemigo y huyó con habilidad de fuerzas superiores.

Desde el comienzo de la guerra Arica fue el centro avanzado de operaciones del Perú. Puerto magnífico, cómodo y abrigado, ofrecía los recursos naturales de los valles de Lluta y Azapa, a más de los de Tacna, a cualquier ejército situado en las cercanías. Además, siendo la rada más cercana a la capital de Bolivia, sirvió automáticamente de lazo estratégico de unión entre los aliados, llegando a ser la arteria aorta del organismo Perú-boliviano.

Cuando comprendióse tardíamente en Lima que la guerra era inevitable, el gobierno mandó a Arica ciertos elementos de combate que permitieron organizarla como base naval del sur. El Prefecto Zapata fue encargado de los trabajos militares en el mes de febrero. Pero a mediados de abril llegó al Puerto el Contralmirante Lizardo Montero, nombrado jefe de la plaza, que debía hacerse cargo de las faenas por realizar. Como conforme transcurría el tiempo afluan soldados y elementos a Arica el antiguo y rico puerto comercial, habíase transformado rápidamente en plaza de guerra. Así lo advertía el Capitán de Navío Grau, quien llegaba al puerto el 31 de agosto de 1879, a las 17:00 hrs., conduciendo el bravío *Huáscar*, siempre dócil a su voz.

¡Arica!... Quizás la clara inteligencia del héroe intuiría desde entonces

en lo que iba a terminar el hermoso puerto. Las baterías del norte y el este enseñaban las bocas de sus cañones viejos y expectantes. En el morro hondeaba el Pabellón Peruano. Veíasele chato y macizo todavía porque sólo más tarde habría de elevarse a alturas inmatrimales para que en él subieran a la gloria el anciano Bolognesi y los heroicos defensores de "el último cartucho".

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

Pero ese día, no obstante la miseria, la ciudad estaba en fiesta patriótica. Esperaba al marino epónimo para abrazarlo y bendecirlo. Así era siempre que él llegaba al puerto; la población deliraba de gozo para resarcirse de las horas angustiosas que pasaba en su ausencia, pensando con trágica intuición, que un día cualquiera se le llegaría a aguardar en vano. Además, el 31 de agosto que estamos tratando, hubo una razón más para felicitar al ídolo: el Congreso de la Nación haciéndole justicia, lo había ascendido a Contralmirante. Gracias a una crónica del corresponsal de "El Comercio" de Lima, es posible dar una idea de lo que fue este día en Arica.

Desde que el *Huáscar* fue avistado la banda de músicos del Batallón Victoria comenzó a ejecutar aires guerreros. A sus sonos se arremolinó la gente en el muelle, vitoreando al Contralmirante. Allí estaban todos los habitantes de Arica. El pueblo, los soldados, las damas de la sociedad, los representantes del presidente Daza (acantonado en Tacna con sus tropas), venidos expresamente esa mañana desde la ciudad de las huertas y los callejones olorosos. Allí estaban todos los que veían en el héroe la personificación del marino peruano y la esperanza suprema de la Patria.

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

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

Según es de ordenanza, el marino debe presentarse de inmediato al Jefe Supremo de las Fuerzas para dar cuenta de su comisión. Al tomar la primera

calle cede la vereda a su superior, el Contralmirante Montero. Este, entonces, rechazándola con gesto noble, lleno de admiración al compañero de siempre, al paisano epónimo, le dice "con su natural jovialidad".

— No, Almirante: hoy es tu día...

Y en esta forma llegan a la casa donde se aloja el Presidente Prado. Este espera a la puerta y recibe en sus brazos al vencedor de Iquique, estrechándolo fuertemente, a nombre de la patria toda.

Durante los días que siguen al del desembarco, el flamante Contralmirante se niega a colocar las presillas de su grado porque considera que todavía no las merece. Pero continúa recibiendo felicitaciones, valiosísimas espadas, joyas, medallas y demás ofrendas que le envían los pueblos del Perú y Bolivia. Nada de ello lo perturba. Su infinita modestia puede aquilatarse leyendo la misiva que dirigió a su esposa el 1º de setiembre, en medio del bullicio y las fiestas en su honor. En ella se concreta a manifestarle su tierno amor, a hacerle recomendaciones y encargos familiares y a recordar a los niños. Apenas si dice que tiene muchas cartas de felicitación que contestar.

Y así era en efecto. Le llegan epístolas de admiradores de tierras extrañas, lo alaban los diarios europeos en las reseñas de la campaña, los marinos argentinos le dirigen sincero mensaje (... "los héroes del mar son tan escasos como las guerras marítimas. Parecía que con los Nelson, Gravina, los Brown se había cerrado el glorioso catálogo"... ) Pero, él sigue humilde. Ni siquiera lo turba la torpe e insidiosa alabanza de quienes le susurran que será el próximo Presidente del Perú. Jamás pensó en la banda como último entorchado. Sabíase reservado para más alto destino.

Sobre los honores, le interesaba el éxito de su misión. Por eso pidió le permitieran limpiar los fondos del *Huáscar*. Por eso también, Montero pudo referir más tarde que al quedarse solos el Contralmirante Grau y él, uno de esos apoteósicos días de Arica, después de recibir un valioso presente, aquel exclamó: "Sí, todo esto está muy bien. Pero, ¿cuándo llegan las granadas Palliser para mi buque...? No habrían de llegar. Tampoco los cuatro meses de sueldo y las prendas de vestuario que se adeudaban a la guarnición del monitor...

## G L O R I A

El héroe comprendía que escalando la gloria marchaba a la muerte. Que la situación no podía seguir indefinidamente igual. Conocía las medidas adoptadas en Chile para terminar con el monitor. Sin embargo, no flaqueó un momento. Desatendido en su solicitud de meter el buque a dique, se preparó para salir de Arica por última vez con estoica resignación. "Se que llevó al *Huáscar*" al sacrificio", dijo. Pero se hizo a la mar. Antes escribió a los suyos, envióles los objetos de valor que tenía a bordo y recibió los sacramentos. Bien comprendía que se iba a entregar en holocausto. Pero, como los semidioses griegos, afrontaba valerosamente su inexorable destino.

Partió el 1 de octubre con la *Unión*. Entró a Sarco. Llegó cerca de Valparaíso y regresó a Coquimbo. El 6 tuvo el *Huáscar* una descompostura en la máquina. Otra el 7. A las 00:00 hrs. del 8 llegó a Antofagasta. Calma chicha peligrosa del mar; nadie sabía dónde se encontraban las fuerzas enemigas. Era que se estaba cerrando un anillo de hierro en torno al monitor.

Al amanecer del día antedicho el Contralmirante se encontró ante el semicírculo de muerte del Sur: *Blanco Encalada*, *Covadonga*, y *Matías Cousiño*.

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

Transcurrieron dos horas desde que se cerró el círculo de muerte en torno de él y la iniciación de los fuegos. Hay que suponer lo que el héroe y los suyos debieron pensar durante tan larga espera, tan larga que hubiera hecho flaquear un ánimo menos firme que el del Contralmirante de Angamos.

En esos momentos debió mirar con ansia de condenado a muerte ese cielo y ese mar que fueron testigo de su vida intensa, incansable y hazañosa. Como lo vio Aristóbulo del Valle, en visión perturbadora pasarían por su mente los recuerdos de su existencia, sobre todo los de niñez en su bella tierra piurana que no volvería a gozar. Brotaría de su corazón, tierna caricia, la imagen de su esposa y sus hijos. Pensaría con dolor en lo feliz que podría resultar su vejez en medio de un pueblo que lo bendecía y admiraba. Comprendería nítidamente la tragedia de su ocaso, trapacerías políticas y abandonos criminales de los que no era responsable (bien claro advirtió a sus conciudadanos el peligro de la guerra), lo entregaban al enemigo, débil, maniatado, impotente. Debí decirse que los políticos peruanos lo daban a los chilenos, accediendo a la solicitud de un pueblo ignorante, como los Césares entregaban al circo sus esclavos. Comprendería en ese momento que él era una víctima de la imprevisión y el desgobierno.

¡Qué amargas debieron ser sus reflexiones!... Pero también, ¡qué hermosa y viril su resolución! Por compromiso de honor consigo mismo y su gloriosa campaña no podía rendir el *Huáscar*. Por amor a la Patria tenía que dejar immaculadamente limpio su nombre a las generaciones postreras. El ejemplo de los héroes peruanos que él conoció en su niñez debió presentarse ante sus ojos. Por eso, junto con la plegaria que elevó a Dios su corazón creyente, brotó, viril y entusiasta, el grito corajudo: Dios te salve María... ¡Viva el Perú!

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

A las nueve y veinte una orden bajó, rotunda, desde la torre de mando. Potro bravío el monitor agitó las crines de su clarín de guerra, relincho por sus cañones e inició la lucha. Desde sus primeros disparos uno dio en el *Cochrane*, pero la coraza de éste lo detuvo. Volvió a disparar. Contestó el *Cochrane* cuando estaba a 300 metros de distancia y el *Huáscar* hizo nuevamente tronar sus cañones. Los primeros proyectiles chilenos que alcanzaron al monitor causaron grandes daños: un cañón quedó inutilizado y fuera de servicio el timón de combate. Otra granada de la segunda descarga enemiga cayó en la torre y estalló dentro. El Contralmirante Don Miguel Grau y su Oficial de Ordenes volaron en pedazos. Los dientes del primero quedaron incrustados en la cubierta como en postrer ósculo a ese pedazo de la Patria moribunda que era el *Huáscar*.

Muerto el Comandante siguió la lucha. Su espíritu continuaba animando al barco. Por eso los combatientes del monitor "prestaron a la belleza y a la gloria de la humanidad el ínclito servicio de mantener en la escena suprema y fatal del desenlace, la esencial unidad del gran drama del *Huáscar*. El arca de sangre y de muerte que era el *Huáscar* vencido, convirtióse por el heroísmo de sus combatientes en una arca de gloria e inmortalidad. En el más eminente sentido de las cosas, no es verdad que el *Huáscar* fue vencido. Lo que esta batalla demostró en verdad, es que el *Huáscar* era invencible. Si los laureles y no los trofeos hacen la victoria, una batalla donde el vencido cosecha todos los laureles y el vencedor recoge todos los trofeos no es una victoria para el vencedor ni una derrota para el vencido. El uno cuenta su victoria en valores terrenales y materiales, el otro cuenta su derrota en valores morales e ideales. Esos valores hacen definitiva la victoria. Ellos transforman al vencido en vencedor y lo consagran a la eternidad en el amor, la admiración y la veneración de las generaciones" (22).

Cuando, después de una hora y teinticinco minutos de heroico combate de los sobrevivientes a Grau, muertos y heridos ya todos los oficiales, los chilenos abordaron el despojo flotante que era el monitor: uno de ellos vio que un tripulante peruano lloraba delante de los restos de un cadáver mutilado que piadosamente había recogido. Era el tripulante un sirviente del Comandante y los restos de cuanto quedaba de quien en vida fuera el Contralmirante de la Armada Peruana don Miguel Grau Seminario y en la Gloria el Héroe de Angamos. En su camarote, la imagen de Santa Rosa de Lima, a la que Grau solía rezar, también estaba cubierta de sangre. Podía verse sobre ella cinco perforaciones de bala...

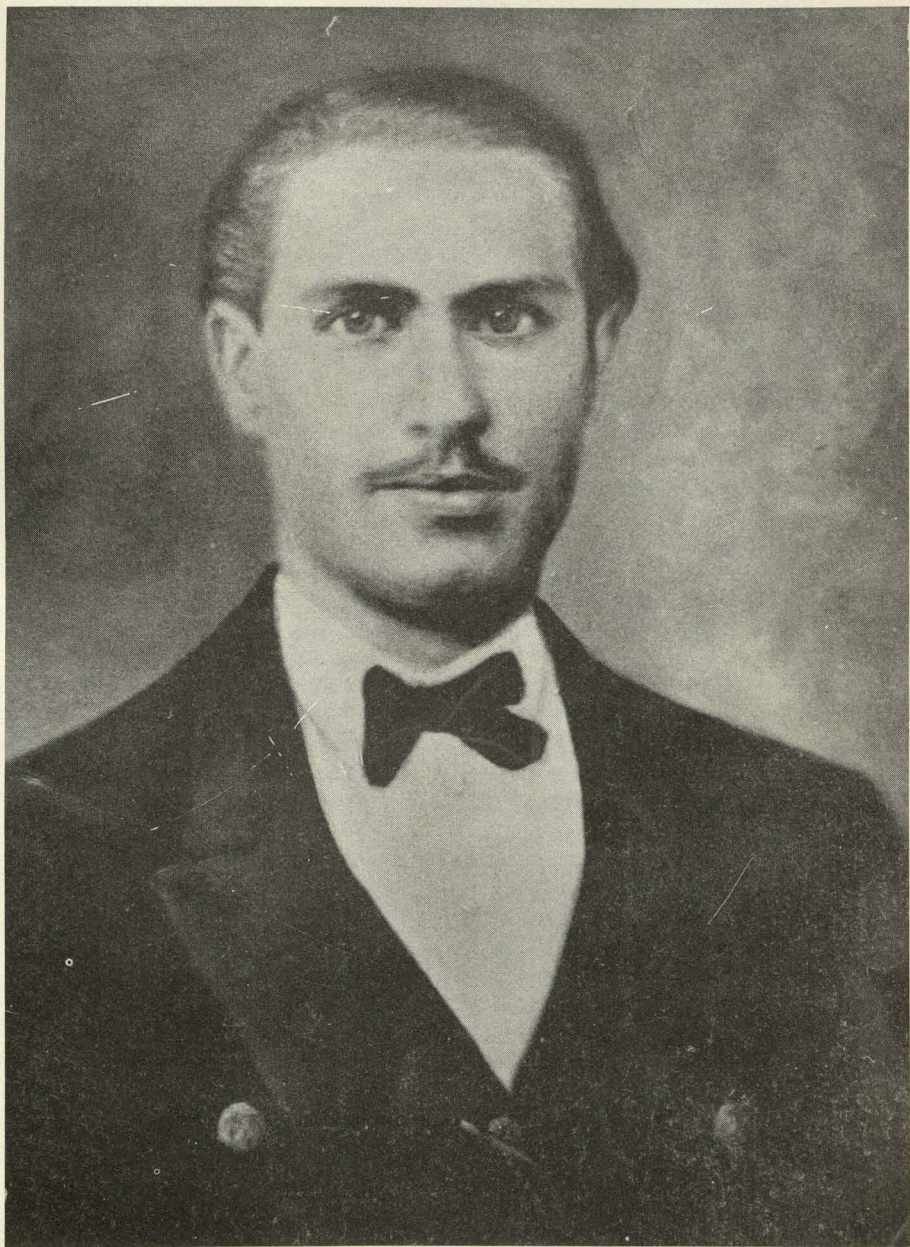
## CITAS EN EL TEXTO

- (1).- MATALACHE, Enrique López Albújar.
- (2).- LA INICIACION DE LA REPUBLICA, Jorge Basadre.
- (3).- GRAU, Manuel Gonzáles Prada.
- (4).- HISTORIA DEL PERU, Sir Clement Markham (inglés).
- (5).- HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU, Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas García.
- (6).- Citado por Jorge Basadre en PERU: PROBLEMA Y POSIBILIDAD
- (7).- Sobre este tema puede verse el trabajo del autor NOTAS PARA UNA HISTORIA DE LA MARINA FLUVIAL DE GUERRA, que actualmente publica por entregas la "Revista de Marina y Aviación".
- (8).- Artículo citado.
- (9).- Véase ANTONIO VALLERRIESTRA Y ALBARRACIN, publicado por el autor en la "Revista y Aviación", año 1928.
- (10).- Benjamín Vicuña Mackenna (chileno). Artículo sobre Grau publicado en octubre de 1879 en "El Mercurio" de Santiago de Chile.
- (11).- Ob. ct.
- (12).- Ob, ct.
- (13).- Vegas, Ob. ct.
- (14).- Vegas, Ob. ct.
- (15).- Ob. ct.
- (16).- NARRACION HISTORICA DE LA GUERRA DE CHILE CONTRA EL PERU Y BOLIVIA.
- (17).- CANTO AL HUASCAR, Martín García Mérou (argentino).
- (18).- Manuel Gonzáles Prada, Art. ct.
- (19).- HISTORIA MILITAR DE LA GUERRA DEL PACIFICO, W. Ekdahl (sueco).
- (20).- Art. Ct.
- (21).- GUERRA DEL PACIFICO, Gonzalo Bulnes (chileno).
- (22).- HISTORIA DE LA GUERRA DEL PACIFICO, Jacinto López (Venezolano).

**CAPITAN DE CORBETA**

**ELIAS AGUIRRE ROMERO**

**José Carlos Cosío**



*Capitán de Corbeta*  
**ELIAS AGUIRRE ROMERO**

## EL CAPITAN DE CORBETA ELIAS AGUIRRE

José Carlos Cosío

Este heroico y valeroso marino nació en Chiclayo el 1º de octubre de 1843, hijo del matrimonio de Carlos Aguirre y María Candelaria Romero residentes en esa ciudad norteña. Las primeras letras las aprendió en su ciudad natal. Al cumplir los 10 años, sus padres lo enviaron a Lima para que continúe sus estudios en la Capital bajo el control de sus tíos José y Manuel Romero, quienes lo matricularon en el colegio denominado "El Liceo" dirigido por dos notables educadores, Manuel Trinidad e Isidro Pérez, posteriormente, pasó al colegio del Sr. Jacobo López Castilla.

En una breve biografía de Aguirre, en el "Catecismo Patriótico", José Luis Torres, dice lo siguiente:

"De fisonomía alegre, carácter enérgico e inteligencia superior, revela una extraordinaria vocación por la difícil y peligrosa profesión de la Marina. En ella creyó encontrar sin duda, aquello que la superioridad de su inteligencia y la energía de su carácter necesitaban para poder prestar más a su Patria servicios de la más alta importancia".

Antes de cumplir los 15 años ingresa en la Escuela Naval militar, el 7 de junio de 1858. Después de dos años de estudios obtiene el grado de Guardiamarina y el flamante "caballero" es destinado a servir en la fragata "Amazonas". Durante cuatro años realiza sus prácticas profesionales en diversos buques de la escuadra, el 20 de Enero de 1764 obtiene el grado de Alférez de Fragata.

Oficial serio, competente, cumplidor de sus deberes, de trato afable y caballeroso es apreciado por sus superiores y sus ascensos se suceden sin interrupción. El 11 de junio de 1865 alcanza el grado de Teniente Segundo y el 23 de noviembre del mismo año se le otorga la efectividad en el grado.

Al año siguiente, el conflicto con España se agudiza con la Revolución de Arequipa y las acciones bélicas entran en una fase crítica. Para enfrentar a la poderosa escuadra española, el Gobierno había mandado construir en Inglaterra dos blindados, el "Huáscar" y la "Independencia" que ya estaban en viaje al Perú. El resto de la Escuadra se envió a Chile, para reunirse con ellos en la región de los canales y presentarse unida para el encuentro final con la flota española. A la poderosa escuadra peruana debían agregarse las dos únicas naves chilenas: la "Covadonga" y la "Esmeralda" que por su antigüedad e ínfimo valor militar no significaban ningún aporte efectivo.

La División Naval Peruana que sale del Callao rumbo al sur está constituida por las fragatas "Apurímac" y "Amazonas" y las corbetas "Unión" y

"América" recientemente adquiridas. Al mando de esta fuerza está un antiguo y prestigioso marino peruano, el Capitán de Navío don Manuel Villar, quien iza su insignia en la fragata "Apurímac". Desafortunadamente, el "rendez vous" planeado no pudo realizarse por la excesiva demora de los blindados, que llegaron a Chile ya después de realizado el combate del 2 de Mayo y cuando la escuadra española había abandonado nuestras costas.

La escuadra de Villar llega a Chile y se une a las dos naves chilenas al mando del Capitán de Navío Williams Rebolledo, que por ser más antiguo que Villar, asume el mando general de la flota unida.

La escuadra española al tener información sobre estos movimientos de la escuadra aliada envía al Sur a dos de sus fragatas, "Villa de Madrid" y "Blanca", con el fin de desbaratar estos aprestos bélicos.

La escuadra aliada escoge la rada de Challahué, cerca de la Isla de Abtao para esperar a las naves enemigas. El 16 de enero, el Perú pierde a la histórica fragata "Amazonas" al tomar uno de los canales cerca de Abtao. El día 7 de febrero, tuvo lugar el memorable combate de ese nombre. La escuadra aliada está al mando de Villar, pues días antes, Williams Rebolledo tuvo que dirigirse a Valparaíso en la "Esmeralda". Después de un rudo cañoneo las naves españolas tuvieron que abandonar el campo ante la imposibilidad de batir a las naves peruanas que habían elegido una excelente posición defensiva. En este combate encontramos al Teniente Aguirre en la dotación de la gloriosa corbeta "Unión", que esta vez, está al mando del Capitán de Corbeta don Miguel Grau. Elías Aguirre, tenía a su cargo las baterías de la corbeta y su desempeño fue excelente dirigiendo con eficacia y energía el fuego de su nave. En esta oportunidad, Grau pudo apreciar las excelentes cualidades del joven oficial a sus órdenes.

Esta impresión influirá en su ánimo para solicitarlo como Segundo Comandante del "Huáscar", en la última etapa de su gloriosa campaña. Este es el primer encuentro de estos dos grandes marinos, que años más tarde, serán los protagonistas principales de la Epopeya de Angamos.

Sobre este combate, Vegas nos dice:

"Por singular ironía del destino pelearon por la misma causa: Grau y Prat, More y Condell, Aguirre y Thompson..."

More, era Teniente 1<sup>o</sup> ayudante de Villar a bordo de la "Apurímac"; en la "Covadonga" iba como Comandante el Capitán de Corbeta Manuel Thompson y los Tenientes Segundos Prat y Condell. Estaban también dos futuros héroes del "Huáscar", los Guardiamarinas Enrique Palacios, en la "Apurímac" y Diego Ferré en la "América".

Por su valiente y digno comportamiento en acción, Aguirre fue ascendido a Teniente Primero, se le dió medalla conmemorativa y el título de Benemérito de la Patria. Iguales distinciones se otorgó a los jefes y oficiales que participaron en el combate.

La estadía de la escuadra peruana en Chile se prolongó demasiado y tuvo consecuencias negativas. Mostró la animosidad de nuestros aliados de en-

tonces, que crearon situaciones conflictivas, por no decir francamente agresivas, que el tino y ponderación de nuestros jefes evitó que tomaran mayores proporciones. Como dijimos anteriormente, la fragata "Amazonas", que pasó el pabellón peruano por todos los mares del mundo, el 16 de enero de 1866, al tomar uno de los canales para dirigirse a Abtao se varó en Punta Quilpué y se perdió totalmente. Estaba en esos momentos a órdenes del práctico chileno de apellido Errázuriz que eligió el canal más estrecho y peligroso. Meses después la Corbeta "Unión", en la que se encontraban Grau y Aguirre, entre otros, fue cañoneada desde tierra, con los mismos cañones salvados de la "Amazonas", colocados en baterías improvisadas. Afortunadamente, la corbeta no fue tocada y se dio como disculpa que fue un error de los artilleros, que confundieron a la nave peruana con una enemiga... y finalmente con el famoso incidente Tucker que reseñaremos muy brevemente.

Como hemos visto, Aguirre tuvo su bautizo de fuego en este combate glorioso, fue indudablemente una magnífica experiencia que va forjando la figura del héroe que brillara a gran altura en Angamos.

Al llegar los blindados a Valparaíso al mando del Capitán de Navío José María Salcedo, éste fue llamado a Lima y reemplazado interinamente por Lizardo Montero, Capitán de Navío de gran prestigio, pero de genio vivo y enérgico. Como la guerra ya se había concluido con la retirada de la Escuadra Española, el Gobierno contrató los servicios de un marino norteamericano, el Contralmirante Tucker, para que tome el mando de la escuadra peruana y emprenda una campaña marítima sobre las Filipinas, islas en las que se supone se han refugiado las naves españolas.

Este nombramiento produjo general desagrado en el personal de la escuadra. Era desestimar los merecimientos de Almirantes antiguos y experimentados como Mariátegui, De la Haza, Montero y otros que habían demostrado su competencia para comandar empresas de esta naturaleza. La protesta se tradujo en una renuncia colectiva. La respuesta del Gobierno no se hizo esperar y fue drástica; se les aceptó la renuncia y se envió al "Chalaco" llevando los relevos con órdenes de conducir presos a los revoltosos para su enjuiciamiento. Entre los detenidos figuran destacados y prestigiosos marinos, entre ellos: Montero, Manuel Ferreyros, Grau, Aurelio García y García, Otoya, Tellería, Cobián, Elías Aguirre, Nicanor Alayza, Meza, Ureña, Proaño y otros. Los enjuiciados después de una prolongada prisión preventiva en la Isla San Lorenzo recibieron la sentencia que fue más intimidatoria que efectiva, en atención al prestigio de muchos de los afectados que en gran mayoría fueron absueltos y reincorporados al servicio. Entre ellos Elías Aguirre.

Al año siguiente el Perú adquirió en los EE.UU., dos monitores fluviales, bautizados con los nombres de "Atahualpa" y "Manco Cápac", construidos para operar en el río Mississipi y no en mar abierto. Lentos, pesados y sin quilla tuvieron que hacer el viaje desde New Orleans al Callao a remolque. La cubierta principal sobresalía de la superficie solamente 12", motivo por el cual las escotillas y tomas de aire debían permanecer permanentemente cerra-

das durante la navegación haciendo las condiciones de navegabilidad de un sacrificio verdaderamente insoportable, particularmente, en la frígida zona del estrecho. Vegas dice: "En este concepto no han habido viajes más arriesgados en ninguna otra Marina pero, tampoco puede compararse otro más desatinado". Fueron comprados en 1867 y recién pudieron salir de New Orleans en enero de 1869.

Elías Aguirre fue nombrado a la dotación del "Manco Cápac" y en él efectuó todo el azaroso viaje en las condiciones más adversas que se pueda imaginar. Solamente la gran capacidad profesional y el inquebrantable espíritu de sacrificio de sus tripulaciones pudo culminar con éxito uno de los más increíbles viajes de la Historia Naval. Los norteamericanos al verlos zarpar decían "Ahí van los peruanos en sus ataúdes de fierro..." Aquí, vemos cómo se va forjando el carácter de Aguirre. Las experiencias de Abtao y las de este viaje fueron verdaderas escuelas de abnegación y sacrificio, además de una experiencia profesional invaluable. Los pesados y lentos blindados sólo tenían una autonomía de cinco días, las escalas durante el viaje fueron innumerables, Melo afirma: "Ocioso sería seguir de escala en escala la larga peregrinación alrededor de Sudamérica, limitado como era su pesado recorrido..."

En este famoso viaje, así como en las gloriosas jornadas de Abtao y el 2 de Mayo, estuvieron juntos y compartieron los mismos sacrificios hombres que destacaran con características heroicas durante la guerra que vendrá poco después... Comandante del "Manco Cápac" es el prestigioso Capitán de Corbeta Camilo Carrillo, su primer Teniente Elías Aguirre y en el mismo buque están los Guardiamarinas Diego Ferré y Carlos de los Heros. Comandante del "Atahualpa" es el Capitán de Corbeta Juan Guillermo More; su Segundo el Teniente Segundo Carlos Ferreyros y el Guardiamarina Enrique Palacios.

En el "Marañón" uno de los buques nodrizas, el Capitán de Corbeta Nicolás Portal. En el "Pachitea" va como Comandante el Capitán de Corbeta Aurelio Arrieta y como su Segundo el Teniente Primero Carlos Arrieta que caerá en Miraflores, heroicamente, combatiendo en tierra... Este largo e interminable viaje duró 15 meses. Como dice Vegas: "Vino acompañado del dejo amargo que los espíritus reflexivos sintieron al ver gastada tanta energía y pericia sin resultados verdaderamente positivos para la Marina".

Al llegar a Río de Janeiro se une al convoy la Corbeta "Unión" al mando del Capitán de Fragata Lino de la Barrera. En este puerto reciben la noticia de los ascensos entre los cuales está el de Elías Aguirre a Capitán de Corbeta. Es nombrado Segundo Comandante del "Manco Cápac" poco después pasa a la "Unión" en el mismo cargo.

Durante el dilatado viaje, Elías Aguirre tradujo del inglés el "Derroteo del Estrecho" cuyo autor es el Capitán R.C. Maine, trabajo meritorio que fue publicado en "El Peruano" a su arribo al Perú.

Al llegar al Callao la corbeta "Unión" es enviada a Inglaterra para su carena y reparación. Va como Comandante Nicolás del Portal y como Segundo Elías Aguirre. La navegación hasta Greenhite (Inglaterra) se efectuó

en gran parte a la vela, adquiriendo sus tripulaciones una excelente práctica en ese tipo de navegación. La estadía en Inglaterra duró más de año y medio. Salieron del Callao en el mes de setiembre de 1871 y regresaron el 11 de julio de 1873.

Terminado este largo viaje, Aguirre es nombrado Sub-Director de la Escuela Naval. Es un Jefe destacado, un brillante profesional, sus dotes personales y su innata simpatía le granjean el aprecio de superiores y subalternos. En adición a sus funciones tiene a su mando a la cañonera "Chanchamayo", nave en la que realizan sus prácticas efectivas en el mar los alumnos de la Escuela de Grumetes.

El excelente estado de preparación de la nave, la pulcritud, aseo y disciplina de sus tripulantes denota las especiales dotes de su comandante. Infortunadamente, en uno de los numerosos viajes que hizo por la costa norte, aproximadamente a las cinco de la tarde, el oficial de guardia anuncia que se había avistado tierra muy próxima. La nave impelida por vientos favorables de popa avanzó rápidamente varándose totalmente en plena rompiente cerca de la Punta de Falsa Aguja. La proximidad de la noche y la falta de medios impidió que los denodados esfuerzos hechos por Aguirre y sus tripulantes pudieran evitar la pérdida total de la nave. Aguirre, después de varios días de infructuosos esfuerzos logró salvar a su gente y parte del equipo de la cañonera y tuvo que afrontar las graves consecuencias del desastre.

Con la entereza y nobleza de su carácter asume plenamente sus responsabilidades, exige a sus oficiales y subalternos de toda responsabilidad y se presenta noblemente para que caiga sobre sus hombros todo el peso de la ley. Su prestigio y bien ganada fama de brillante oficial influyen en el ánimo del consejo de guerra y Aguirre es separado del servicio durante dos años.

Aguirre no temió comparecer ante el Consejo, aguardó sereno el fallo. Con este motivo dirigió una carta a su padre "concebida en términos propios de la altivez de su carácter y de la idea que todas las almas nobles conciben de las obligaciones que la dignidad nacional impone a sus servidores". Los hermosos conceptos vertidos en ella dieron lugar a que se publicara en "El Nacional".

En el corto lapso que permanece en esta condición fue solicitado por la Compañía de Guano y continúa navegando en buques de esa compañía.

Al declararse la guerra con Chile, Aguirre se presenta para ofrecer sus servicios. Es nombrado a la dotación de su antiguo buque la corbeta "Unión" en abril de 1879, como Mayor de Ordenes del Comandante Aurelio García y García. Participa del apresamiento de la fragata chilena "Adelaida", de la barca "Adriana Luisa" y del transporte "Rímac". El 28 de Julio de 1879 es trasladado al "Huáscar" como Segundo Comandante a solicitud del Almirante Grau.

Es la tercera y será la última vez que ambos héroes se encuentren para rubricar con su sacrificio y su sangre el amor y devoción a su bandera.

Si hasta aquí, Elías Aguirre nos muestra las facetas de un oficial pundonoroso, digno, fiel cumplidor de sus deberes, es durante esta última corta etapa de su vida, como Segundo Comandante del "Huáscar", cuando surge avasalladora la valentía y heroísmo de este auténtico representante de nuestra Marina. En el mes de agosto y setiembre acompaña a Grau en sus osados ataques a Antofagasta y puertos chilenos, hasta que llega Angamos, epopeya en la que alcanza el zenit de su fama.

En la memorable mañana del 8 de octubre, el enemigo ha preparado convenientemente los pesados cañones de sus blindados para que a muy corta distancia disparen sobre la torre de combate del "Huáscar", lugar donde saben que se encuentra Grau... No se habían equivocado, las salvas barren el puente, la torre recibe los mortíferos impactos. A pocos minutos de iniciado el combate, el ínclito y heroico Almirante y su ayudante el Teniente Ferré mueren víctimas de la explosión de los proyectiles que perforan la torre y explotan en el interior. El Capitán de Fragata Melitón Carvajal, avisa a Elías Aguirre que el Almirante ha muerto y debe asumir el mando del glorioso monitor.

Aguirre consciente con su deber, con la penosa impresión de la pérdida irreparable, asume el mando y ocupa el puesto que deja Grau. En esos momentos de indescriptible dramatismo, con la energía y entereza que lo caracteriza, emulando a su valeroso Comandante, con igual decisión y arrojo continúa el Combate siguiendo la mística heroica que le dejó Grau. La situación del "Huáscar" en esos momentos es desesperada, la nave sujeta a demoledor castigo, que apenas puede contestar, sin gobierno, gira mientras se trabaja para restablecer el servicio a mano. La desolación y la muerte barren las cubiertas del acosado monitor. Restablecido el gobierno, Aguirre sabe que su nave está perdida, los buques enemigos lo atacan por todos los sectores del horizonte. En esta fatal emergencia surge la vena heroica de Elías Aguirre y sólo encuentra una solución: el uso del espolón... Con voz reposada y firme ordena rumbo de colisión, sobre su más cercano perseguidor, el "Cochrane". El "Huáscar" con sus máquinas lanzadas a toda velocidad enrumba sobre la nave enemiga que se ve obligada a maniobrar para librarse del ataque. Pasa a escasos metros de la popa del buque enemigo... Samuel Mac Mahon, maquinista del "Huáscar", dice que por el número de revoluciones de la máquina correspondía a una velocidad de 13 millas. El "Cochrane" en esos momentos, posiblemente, llevaba una velocidad similar. De producirse la violenta colisión es indudable que el espolón del "Huáscar" se hubiera hundido profundamente en el costado de la nave enemiga y el hundimiento de ambas naves era indudable. En este hipotético caso, la gloria de Angamos hubiera alcanzado niveles difíciles de imaginar.

La versión chilena es distinta, atribuye a Latorre la maniobra de usar el espolón sobre el "Huáscar", pero no hay razón valedera que justifique semejante maniobra, decisión peligrosa y arriesgada ya que el hundimiento del "Huáscar" era solamente cuestión de tiempo, minutos quizá, acosado por el fuego de toda una escuadra a distancias tan cortas que era difícil errar un disparo. No era sensato exponerse a un abordaje violento cuyas proyecciones era muy difícil de predecir.

Rosendo Melo dice: "Fue un momento positivamente sublime del

"Huáscar" peruano, la suprema concepción del héroe casi anónimo Elías Aguirre que asume proporciones no superadas, antes de rendir su vida en el ara santa de la Patria..."

El mismo autor describe los postreros instantes del holocausto de Aguirre y Rodríguez y creemos interesante transcribirlos: "Rodríguez sacó enseguida la cabeza por la tronera de la torre, por la que embocaba su cañón y vio la bandera del buque caída; una bala enemiga había cortado, una vez más, la driza y notando que simultáneamente cesaba el fuego le dijo a Aguirre"

"Crean que nos hemos rendido". Luego, dirigiéndose al equipaje de la torre gritó:

"Un valiente que salga a reponer el pabellón". Salió un artillero francés de apellido Mazé, lo izó de nuevo y al volver a la torre lo vivaron con grandísimo entusiasmo". Pocos momentos después una bomba compacta en el cuerpo de Aguirre que murió instantáneamente.

El final de la Epopeya ya lo conocemos, es innecesario repetirlo. La gloriosa nave deshecha y desmantelada, sus oficiales muertos o heridos fueron cayendo uno tras otro, blanco de la saña de aquellos a quienes burlaron tantas veces. Entorpecida la torre, rotos sus cañones, sin gobierno, con sus máquinas paradas, las kingston abiertas y las salas de máquinas inundadas ya fue fácil abordar al "gigante". El parte del Almirante Riveros, dice:

"A las 9 a.m. se trabó un combate entre el "Cochrane" y el "Huáscar". A las 10 a.m. entró en combate el "Blanco". A las 10:50 a.m. el "Huáscar" se rindió, hecho pedazos. El Comandante Grau muerto; igualmente el 2do y 3er. comandantes. La tripulación del blindado peruano, resistió tenaz y heroicamente. Por el estado en que ha quedado el buque creo que no servirá".

Aquí tenemos que expresar que: ¡El "Huáscar" no se rindió...!

¡No arrió su bandera lo hizo notar Gázezon a Toro cuando éste llegó a bordo...! Y no podía hacerlo porque no tenía en sus teleras la bandera blanca que izó el "Rímac" cuando fue capturado...

En la Guerra de 1879 a la que fuimos arrastrados por la codicia y ambición insaciable de nuestro vecino del Sur, hay muchas figuras heroicas que probaron con su valentía y el sacrificio de sus vidas su intenso amor a los colores de su bandera. Una de éstas, una de las más destacadas es la de este valiente chichilayano a quien se recuerda con particular devoción, respeto y simpatía. Su actuación fue en todo momento digna de la Epopeya...

El Comandante Carvajal dice en su parte:

"Antes de terminar séame permitido expresar a U.S. el profundo sentimiento que ha causado en los oficiales y demás tripulantes del "Huáscar" la irreparable pérdida del valiente contralmirante Miguel Grau y de sus dignos subordinados, el Capitán de Corbeta don Elías Aguirre y los tenientes don Diego Ferré y Melitón Rodríguez a quienes han visto desaparecer cumpliendo hasta el último con su deber y recomendar a U.S. el valor, entusiasmo y serenidad, que durante este desigual combate ha distinguido a los oficiales y tripulantes del "Huáscar".

El 25 de Octubre de 1879 el Congreso de la República dicta una Ley en favor de los deudos de los mártires del "Huáscar", se les concede como montepío el correspondiente a los de la clase inmediata superior, el 28 de mayo de 1880 se les condecora con la Cruz de Acero de la Legión del Mérito y en 1886 por Decreto Supremo se dispone que los héroes de Angamos pasen como presentes en las listas de revista del buque insignia que llevará el nombre de "Almirante Grau".

El Presidente Prado al conocer la muerte de Aguirre, envió a la madre del héroe una sentida carta concebida en los siguientes términos:

"Señora: Cumplo con el deber de manifestar a Ud., mi dolor por la irreparable pérdida de su caro hijo, gloriosamente muerto a bordo del "Huáscar" en defensa del Pabellón Nacional.

"Me uno con toda mi alma a su justa pena y ojalá sirva de consuelo al noble infortunio que abrumba a Ud. la consideración de que los buenos peruanos, ilustres y abnegadas víctimas del combate de Mejillones, al sacrificarse con tan asombroso heroísmo, enalteciendo el honor de la República, comprometen su eterna gratitud y la admiración universal. Ha perdido Ud., señora, un hijo de preclaro nombre, pero Ud. debe sentir halagado su noble orgullo de madre y de peruana. El Comandante Elías sucumbió como un héroe ¿Cuántas madres no emularán hoy las sagradas lágrimas que Ud. derrama? Dígnese creer señora, en los sentimientos de sincera y respetuosa consideración con que soy muy atento y S.S.- Mariano I. Prado (Fdo.)

En esta breve semblanza hemos tratado de relieves las grandes virtudes de este digno sucesor de Grau, uno de los principales protagonistas de la Epopeya de Angamos. Su figura y sus hechos heroicos y abnegados inspiran admiración y simpatía y perdurarán como una de las más puras glorias de nuestra Tradición Naval.

En las principales ciudades existen monumentos, plazas y calles que llevan su nombre. En Lima existe una plaza y un hermoso monumento. En Chiclayo su ciudad natal está la estatua, obra del escultor David Lozano, inaugurada el 9 de diciembre de 1924.

En el año de 1912 el Gobierno del Perú adquirió en Francia un Crucero acorazado de 8,000 toneladas, coraza corrida de 4" de acero Creuzot y de 8 cañones, 2 de 192 mm. y 6 de 156 mm., el "Dupuy Du Lome" que fue bautizado con el nombre de "Comandante Aguirre". Infortunadamente, a pesar de ostentar ya el pabellón peruano y con sus dotaciones a bordo, en Lorient (Francia), para su viaje al Perú, la demora en su cancelación y la declaratoria de la Guerra en 1914 hicieron fracasar el empeño del Gobierno para concretar esta importante adquisición. La tripulación al mando del Contralmirante Ernesto de Mora permaneció casi dos años en Francia y tuvo que retornar al Perú sin lograr su cometido. Actualmente, una de las más poderosas naves de nuestra Marina ostenta su nombre.

Sus restos reposan en la Cripta de los Héroes, en uno de los seis sarcófagos de mármol de la nave principal, al lado de los que guardan los restos de Grau, Cáceres, Carvajal, Bolognesi y Recavarren.

### BIBLIOGRAFIA

MELO, Rosendo.- *Historia de la Marina del Perú*, Callao- Museo Naval, 1980.

TORRES, José Luis.- *Catecismo Patriótico*, 2da. Edición, Lima, 1979. Edit. Ecoma.

VEGAS, Manuel I.- *Historia de la Marina de Guerra del Perú*, 2da. Edición 1973.

*Revista de la Sociedad Fundadores de la Independencia y Defensores Calificados de la Patria*. Dic, 1944.- No. 10.

*Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú - Santuarios Patrióticos*.- 3ra. Edición 1977.

**TENIENTE PRIMERO**

**JOSE MELITON RODRIGUEZ**

**José Carlos Martín**



*Teniente Primero*  
**JOSE MELITON RODRIGUEZ**

EL TERCER PRINCIPAL  
JOSE MELITON RODRIGUEZ

DEDICATORIA

*Al Vicealmirante Mario Castro de Mendoza, defensor del orden constitucional el 3 de Octubre de 1968.*

*El R.P. Armando Nieto Vélez S.J. y el Capitán de Corbeta José Carlos Cosío, miembros del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú han prestado al autor su más amplia colaboración.*

## EL TENIENTE PRIMERO JOSE MELITON RODRIGUEZ

José Carlos Martín

José Melitón Rodríguez Pérez nació en Lima el 8 de marzo de 1848, hijo del matrimonio de José Ponciano Rodríguez y Urfa, con doña Juana Pérez Bedoya, que habían contraído enlace el 24 de setiembre de 1834, en la Parroquia de Ubinas. Ambos contrayentes eran hijos del Dr. Agustín Rodríguez, y de don Felipe Pérez y doña Josefa Bedoya de Pérez, respectivamente. La bendición del sacramento se realizó en la presencia del apoderado del nubendo, don Justo Coagüila. Ubinas es un distrito de la hoy Provincia de Sánchez Cerro, en el Departamento de Moquegua. En sus proximidades se encuentra el volcán del mismo nombre, el único que registra actividad en el Perú.

José Melitón Rodríguez, fue bautizado y exorcizado solemnemente el 8 de abril de 1849 en la parroquia de Santa Ana, en los Barrios Altos de esta capital.

Fue alumno externo del Seminario de Santo Toribio. El 16 de julio de 1864, fue examinado y aprobado unánimemente en Cálculo y primer año de Latín. El 19 de junio de 1865 fue examinado y aprobado unánimemente en la primera parte de Geometría. El 9 de Agosto de 1865 fue examinado y aprobado en la segunda parte de Geometría. El 14 de octubre de 1865 fue examinado y aprobado unánimemente en la tercera parte de Geometría, que comprendía la Planimetría y la Estereometría. Su certificado de estudios se expidió el 4 de noviembre de 1865.

El Seminario de Santo Toribio había sido fundado en 1590 por el insigne segundo Arzobispo de Lima, Toribio de Mogrovejo, bajo la protección de Santo Toribio de Astorga. En la época en que Rodríguez cursó la enseñanza Superior en el Seminario fueron sus rectores de 1861 a 1864 don Juan Ambrosio Huerta, más tarde Obispo sucesivamente de Puno y Arequipa; y 1865 a 1869 don Manuel Antonio Bandini que fue Arzobispo de Lima.

Los alumnos externos como Rodríguez pagaban como pensión escolar al mes cuatro soles y los exámenes que se verificaban eran públicos y ante jurado. Fueron sus Profesores don Miguel Ortiz y Arnáez, en Geometría; don Lino Carpio en Cálculo; don Santiago Cayo en Aritmética y don Agustín Obín en Francés.

El 2 de setiembre de 1869 presentó su solicitud a la Marina acompañando los certificados de estudios preparatorios, y faltándole los de Cosmografía y Pilotaje pidió se le examinara sujetándose al Programa de estudios observado en el Colegio Militar. Examinado, fue aprobado el 14 de diciembre de

1869 por el jurado integrado por el Oficial de Marina Capitán de Navío Alejandro G. Muñoz y don Arístides Aljovín, Oficial 2º de la Sección Marina del Ministerio de Guerra y Marina. Ese mismo día se le expidió despacho de Guardiamarina, siendo Presidente de la República el Coronel José Balta.

1872 es un año de prueba para el Perú. Una parte de la fuerza armada encabezada por los hermanos y coroneles Gutiérrez provoca un escándalo con el cuartelazo del 22 de julio y pretende que la Marina respalde y legalice la irregular situación. En una insolente misiva al Comandante General de la Institución le notifica: "Ordene Ud. que la Escuadra secunde el movimiento que se ha hecho en Lima. Se ha botado al Congreso y don José Balta está preso". Los marinos reprueban la dictadura y acuerdan salir con sus buques a alta mar y oponerse a los amotinados. Al mismo tiempo formulan un manifiesto a la nación, que es un documento de gran valentía, está firmado por todos los futuros héroes de la Marina: en él aparecen Aurelio García y García, el vencedor de Punta Chipana, Miguel Grau el héroe máximo; Manuel Villavisencio, el autor de la doble ruptura del bloqueo de Arica, Carvajal, Diez Canseco y José Melitón Rodríguez, de la tripulación del "Huáscar", Ramón Freire, el herido del Combate de Iquique, etc. Repasando la lista se observa a las más ilustres figuras navales. Así nuestro biografiado Rodríguez, Alférez de Fragata de la dotación de la "Independencia" se solidariza con sus compañeros en defensa de la Institución Naval y de sus deberes cívicos. El "Huáscar" zarpa a los puertos del litoral para provocar la reacción ciudadana. La "Independencia" patrulla el sur chico entre el Callao y Pisco. La "Apurímac" y el "Chalaco" se dirigen en convoy a Islay. El "Mayro", en Arica se adhiere a la opinión de la Armada y el "Soffa" sale a reunirse con la Escuadra a Pisco. En Lima el comité cívico que preside el Dr. José Antonio García y García encabeza la protesta popular, que invita al General Francisco Diez Canseco, segundo Vice-Presidente de la República, a asumir el mando de la Fuerza Pública y restablecer el orden. Las jornadas cívicas en Lima y en el Callao marcan la derrota de los rebeldes que han asesinado al Presidente Balta. La Marina mantiene la legalidad en el resto del país.

Se expide despacho de Teniente Primero Graduado al Teniente 2do. efectivo José Melitón Rodríguez, el 19 de julio de 1877, suscrito por el Presidente General Mariano Ignacio Prado y por el Ministro de Guerra y Marina Contralmirante Antonio de la Haza.

Formó parte Rodríguez de la Comisión nombrada por la Marina para asistir a los funerales del ex-Presidente de la República don Manuel Pardo, asesinado en Lima el 16 de noviembre de 1878. El personal que compartió tan triste y honrosa representación fue integrado por los Capitanes de Navío Juan G. More, Enrique A. Carreño, Gregorio Miró Quesada, Hipólito Cáceres, Gaspar Zelaya, Ezequiel Otoya y Juan J. Raygada; Capitán de Fragata Napoleón Alayza y Tenientes Primeros Pedro Gárezon y José Melitón Rodríguez.

## GUERRA CON CHILE

Chile declaró la guerra al Perú el 5 de abril de 1879 y al mismo tiempo estableció el bloqueo del Puerto de Iquique. El Perú despachó el 8 de abril al sur a la Corbeta "Unión" y a la cañonera "Pilcomayo", los dos únicos buques disponibles en ese momento. Sostuvieron éstos un encuentro en Chipana el 12 de abril con la Corbeta chilena "Magallanes" a la que obligaron a huir. Las Fuerzas Navales Peruanas fueron puestas en reparación y reacondicionamiento, mientras que los transportes conducían tropas y armamento para su concentración en el teatro de operaciones. La guerra nos encontró en plena crisis económica y limitados en buques y armamentos. Sobre la calidad de la Marina Peruana tenemos la opinión de un tratadista venezolano: "El valor de los buques era demasiado cuestionable. El de las tripulaciones también. Pero el valor de los Jefes de las Divisiones era incuestionable, y el de uno de ellos, Grau, era insuperable". Y, refiriéndose al comando naval agrega: "La dirección de las operaciones navales por parte del Perú era individual y unipersonal y se caracterizó por su resolución, por su sistema de ofensiva continua e incesante, por su clara comprensión y su clara visión de la situación y de las circunstancias en general y en cada caso particular, y por su principio básico de intentar y osar" (1).

La Escuadra Peruana se organizó el 12 de mayo en tres Divisiones:

- 1) "Huáscar", "Independencia" y transporte "Chalaco" al mando de Miguel Grau.
- 2) "Unión", "Pilcomayo" y transporte "Oroya" al mando de Aurelio García y García,
- 3) "Manco Cápac", "Atahualpa" y transporte "Limeña" al mando de Camilo Carrillo.

Rodríguez, que pertenecía a la dotación del "Huáscar", salió en definitiva el 16 de mayo a las 12 de la noche. La Escuadra modificó su primitiva formación, de la siguiente manera:

Transporte "Oroya", buque insignia, conduciendo al Presidente General Prado y a su Estado Mayor y al Jefe de la División de Transportes, Capitán de Navío Aurelio García y García. Al mando de la nave el Capitán de Navío Toribio Raygada.

Monitor "Huáscar" al mando del Capitán de Navío Miguel Grau. Fragua "Independencia" al mando del Capitán de Navío Juan G. More. Transporte "Chalaco" al mando del Capitán de Navío graduado Juan Raygada.

El convoy se hallaba a la 1 y 50 a.m. del día 17 a dos millas del cabezo de San Lorenzo, señalándose rendez vous en la Caleta de Atico. El "Limeña" al máximo no anduvo más que ocho millas y el "Chalaco" se demoró porque trabajaba demasiado la máquina por la excesiva carga. El "Oroya" tuvo desperfectos. El 19 de mayo fondeó la escuadra frente a Mollendo para recibir carbón y reunirse los comandantes con Prado en el "Oroya" y disponiéndose que el "Limeña" quedara en Mollendo para partir al Callao, y a las 11 y 15

estaba la escuadrilla con francos en el puerto, poniendo rumbo gobernando en demanda de Arica a donde llegaron el 20 de mayo sin novedad y hablando burlado a la escuadra chilena. Tres horas después a las 8 y 25 p.m. zarparon a Pisagua por donde Carvajal y Diez Canseco por orden de Grau recabaron información. En la madrugada del 21 amanecieron en Iquique (2).

Iquique, el puerto mayor del Departamento de Tarapacá era cómodo y seguro. Al norte existía una isla del mismo nombre. Por su comercio de exportación de salitre tenía mucho movimiento y un muelle extenso. Por bordear un desierto carecía de agua de consumo, y era preciso destilar la del mar. Contaba con Oficina telegráfica y Administración de Correo desde el día de la declaratoria de la guerra, la escuadra chilena había establecido el bloqueo, y al marchar al Callao a sorprender a la Armada Peruana habían dejado a la Corbeta "Esmeralda", cañonera "Covadonga" y transporte "La Mar" frente a las costas de Iquique para hacerlo efectivo.

Grau afianzó el pabellón del "Huáscar" a las 8 y 20 a.m. e inició el combate enfilando su artillería contra la "Esmeralda". Al mismo tiempo ordenó a la "Independencia" persiguiera a la "Covadonga", que rehuía el combate. A las 12 y 10 p.m., luego de una tercera embestida el buque chileno encabuzó sumergiéndose. Entre tanto la "Independencia" varó en Punta Gruesa, perdiendo el Perú su principal nave. Grau al resumir la acción declaró en su parte oficial: "Cábeme la satisfacción de asegurar a V.E. que todos los individuos de la dotación del "Huáscar" que me están subordinados han cumplido con su deber". Grau regresó a Iquique y abandonó el fondeadero el viernes 23 de mayo rumbo al sur. En Antofagasta el 27 rastreó el cable submarino cortando las comunicaciones con Valparaíso.

En el puerto de Cobija, el 28 de mayo de 1879 avistó Grau la vela de la barca "Emilia", procedente de la Caleta de Huanillos de Bolivia con un cargamento de metales y con destino a Lota. Este buque arbolaba el pabellón de Nicaragua sin tener la patente legal para usarlo y había conducido carbón a Antofagasta. La fecha de la patente provisional con que navegaba era de 1877 de manera que habiéndose vencido el plazo de su validez, el buque quedaba propiamente sin pabellón. La "Emilia" era propiedad de la casa italiana Gervasoni hermanos, de Coronel y Arturo Del Campo, chileno conducía a bordo un cargamento de 530 toneladas de mineral de cobre de 35 o/o de Ley. La casa cargadora era Artola Hermanos del comercio de Chile. Estaba a su mando el Capitán José Mesina, italiano. Al capturarlo Grau, le puso tripulación peruana al mando de José Melitón Rodríguez con dos aspirantes y nueve tripulantes que trasbordó al "Huáscar" al Capitán, piloto, mayordomo, y siete marineros para ser juzgados por el tribunal respectivo (3).

Las operaciones terminaron el mismo día y a las 3 y 40 p.m.; la "Emilia" zarpó al Callao, y Grau se dirigió a Tocopilla. La barca conducida por Rodríguez llegó sin contratiempos al Callao el 9 de Junio de 1879. De acuerdo a las ordenanzas la Marina instauró el correspondiente juicio de presa. El Contralmirante de la Haza, Comandante General de la Marina, fue el Juez. El

Dr. Isaac Suero, Juez de Primera Instancia el Auditor, y el escribano el Dr. Alejandro Deústua. La Corte Suprema el 18 de mayo de 1880 declaró no haber nulidad en la sentencia de vista y "Declara que la barca chilena "Emilia", apresada es buena y legítima presa que se adjudicará al Estado y a los apresadores conforme al reglamento de la materia". El Estado se posesionó de la barca. Grau y su tripulación no vieron nada. Grau y Rodríguez entre otros habían ascendido a la gloria el 8 de octubre de 1879.

A las constructoras navales en el Callao, a los treinta días de campaña, tuvo que regresar el "Huáscar" para que le hicieran reparaciones al mismo tiempo que buscaba artilleros idóneos y gente de mar entendida para servir en el monitor el cual salió del dique el 28 de junio de 1879 después de limpiar y pintar sus fondos. Con Rodríguez reincorporado, la nave zarpó el 6 de Junio con destino a Arica donde fondeó el 8 y se dispuso que dejara el puerto, en campaña para romper el segundo bloqueo de Iquique. El "Huáscar" en efecto se enfrentó al "Matías Cousiño", "Magallanes", "Cochrane" y "Abtao" en combate nocturno causando alarma entre los chilenos, por esta temeraria incursión. Grau al dar parte Oficial reiteró "Todas las personas que me están subordinadas han cumplido con su deber".

Nuevamente en campaña el "Huáscar" acompañado por la "Unión" salió en expedición, cuyos resultados fueron de los más satisfactorios. El 19 de julio, captura la fragata "Adelaida Rojas". El 20, el bergantín "Saucy Jack". El 22, la barca "Adriana Lucía" y el 23 de julio el transporte "Rímac" de 2,000 toneladas de desplazamiento, con 4 cañones de 32 y 1 de señales que conducía al escuadrón "Carabineros de Yungay", fuerte de 258 plazas, con su ganado, 800 toneladas de carbón 30 cajones de rifles, 200 cajones de munición, etc. Fue un rudo golpe para los chilenos y un anticipo de fiestas patrias para los peruanos.

Después de la captura del "Rímac", Grau como Comandante General de la Primera División Naval, dio cuenta al Director de la Guerra de la acción y formuló la relación de los Jefes, Oficiales y Tripulantes del vapor, prisioneros en Arica el 25 de julio de 1879. Rodríguez suscribió este último documento como oficial del detall.

Una maniobra de distracción planeó el comando despachando el 31 de julio a la corbeta "Unión" y el 1º de agosto al "Huáscar", para enrumbar al sur. Se trató de confundir una vez más a la Escuadra chilena al mismo tiempo que del Callao salía el monitor "Manco Cápac" remolcado por los transportes "Oroya" y "Talismán", que arribaron el 6 de agosto a Arica sin novedad, lo que vino a reforzar a la plaza. 'El "Huáscar" dirigido por Grau, siguió su campaña de investigamiento por Lima, cuando Grau estuvo en junio de 1879, durante uno de los banquetes que se le brindó dijo: "Todo lo que puedo ofrecer en retribución de estas manifestaciones abrumadoras es que si el "Huáscar" no regresa triunfante al Callao, tampoco yo regresaré" (4)

Y así llegamos a Angamos, donde se va a materializar el objetivo único del Gobierno chileno y su escuadra: destruir al "Huáscar". El 8 de octubre

de 1879 se perdió por el Perú una decisiva batalla, se puso término a la campaña naval y fue el principio del fin. Es de sobra conocido el Combate de Angamos. Acerca de la participación de José Melitón Rodríguez, transcribimos lo que han dicho algunos autores al respecto:

"Del Comandante Grau no se ha encontrado sino una pierna. A Rodríguez le volaron la cabeza, lo mismo que al 2do. Aguirre" (5).

"Mató una bomba que, hiriendo a la torre tangencialmente, se desvió hacia el portalón junto al cual el infortunado Teniente se apoyaba, dando órdenes a los artilleros" (6).

"El cañón derecho estaba fuera de servicio, pues tenía doblado el compresor y la tapa cuadrada. Al Teniente Rodríguez que observaba por una de las portas le fue arrancada la cabeza" (7).

"Eran las 11; hacía dos horas se combatía. El puente del "Huáscar", inundado de sangre, la torrecilla sembrada de cadáveres, atestiguaba el heroísmo de la lucha. Los masteleros no permitían utilizar las ametralladoras de las cofas, por lo tanto el "Huáscar" combatía con su única pieza de artillería y el Teniente José Melitón Rodríguez sostenía el ardor de los combatientes. Una descarga de fusilería hecha desde las cofas del "Cochrane" derribó al Teniente sobre el puente" (8).

"Asumió el mando el Teniente Melitón Rodríguez en momento que el "Blanco Encalada", con la arrancada que tenía se interpuso entre los otros buques y obligó al "Cochrane" a separarse del "Huáscar" al virar por redondo para evitar una colisión. Acercáronse otra vez a 45 metros y un disparo del chileno barrió la cámara de oficiales, matando a los heridos que ahí se curaban y otro a Rodríguez que había sacado la cabeza para ver fuera de la torre" (9).

"En el "Huáscar" el Teniente Pedro M. Rodríguez puso la cabeza a través de la tronera de la torre para disparar el arma de la izquierda y un proyectil de uno de los acorazados se la llevó íntegra de encuentro y su cuerpo cayó aplastado en el interior" (10).

El jueves nueve de octubre el jefe de la escuadra chilena Galvarino Riveros envió un oficial al Teniente Gárezon último Comandante del "Huáscar", para pedirle que un oficial peruano pusiera en el puerto de Mejillones de Bolivia las marcas correspondientes a los cadáveres que se iban a sepultar. Gárezon que estaba en prisión en el "Copiapó", designó a Juan Alfaro y Arias, contador del "Huáscar" para que cumpliera esa misión con los restos de Elías Aguirre, Diego Ferré y José Melitón Rodríguez. Alfaro y Arias fue un patriota nacido en Lima, alumno de la Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas de la Universidad Mayor de San Marcos; tuvo el honroso privilegio de asistir a toda la campaña naval del Monitor, cayó prisionero en Angamos; y devuelto al Perú, se enroló en la reserva y sucumbió gloriosamente el 15 de enero de 1881 en Miraflores. Sus restos reposan en la cripta de los héroes.

Después de Angamos, el 25 de octubre el Congreso dictó una Ley hon-

rando a los héroes. A los familiares de los Jefes, Oficiales, Guarnición y tripulantes que habían fallecido en el "Huáscar" se les concedió por montepío el sueldo íntegro de la clase inmediata superior. Decretó además la erección de un monumento con la estatua de Grau y en las bases los hechos gloriosos del monitor y los nombres de todos los jefes y tripulantes. (11).

El 29 de octubre fue día de duelo nacional. A Grau se le tributaron honores fúnebres que corresponden a los Presidentes de la República. En la Catedral hubo asistencia Oficial, con traje de duelo y rigurosa etiqueta. La oración fúnebre estuvo a cargo del Monseñor José A. Roca y Boloña. A estos funerales declinaron asistir los jefes de los buques ingleses, franceses y alemanes, que se hallaban disfrutando de la hospitalidad peruana. Demostraron con ello su carácter falso y carente de caballeridad.

Transcurrió la guerra con tantas páginas de historia que recuerdan a los vencidos e inmortalizan su actuación firmando el Tratado de Ancón en que se consumó la desmembración territorial. Pasaron muchos años hasta que el Gobierno peruano dictó el 3 de junio de 1890 un Decreto Supremo cuyo primer artículo decía:

"Nómbrese comisionados que trasladen a esta capital los restos del Contralmirante Grau, que yacen en el Cementerio de Santiago de Chile; los del Contralmirante Aguirre, Segundo del "Huáscar" y los de sus subordinados que se encuentran en Mejillones de Bolivia", etc.

Con esta Disposición se trataba de cumplir la Ley del 28 de Octubre de 1879, que dispuso el traslado de los restos de Grau y sus compañeros a un mausoleo erigido a nombre de la nación.

Iniciadas las gestiones ante el Congreso chileno, Carlos M. Elías, Ministro Plenipotenciario del Perú en Santiago, consiguió la autorización para la repatriación de los restos de los caídos en la campaña naval y del sur. Lo comunicó así al gobierno peruano:

"Santiago, 9 de Junio.

Irigoyen - Lima.

Ministro Mackenna ofrece toda facilidad traslación restos peruanos.  
Telegrafo Arica conforme sus deseos.

#### ELIAS"

Una Comisión compuesta por el Capitán de Navío Manuel Melitón Carvajal, el Coronel Manuel de la Torre y el Capitán de Corbeta Pedro Garezon viajó al sur en la cañonera "Lima". El 17 de junio arribó el mencionado buque a Arica, que había zarpado del Callao, el 14. El 18 llegaron a Iquique. Y el 23 a Valparaíso. Los restos de Elías Aguirre, Diego Ferré y Melitón Rodríguez y de la tripulación y guarnición del monitor "Huáscar" fueron exhumados del puerto de Mejillones, donde habían recibido cristiana sepultura después del combate de Angamos. Los de Grau depositados en el cementerio de Santiago, en impresionante ceremonia y con honores militares fueron conducidos en una urna a Valparaíso. El gobierno chileno designó una comi-

sión presidida por el Obispo electo de la Serena que se embarcó en el "Esmeralda", haciendo el viaje en convoy con la cañonera peruana y partiendo el 27 de junio de ese puerto. En Iquique y Arica se acomodaron los despojos de los otros héroes.

Dictó el Gobierno Peruano, el 11 de Julio honores fúnebres declarando días de duelo nacional el 15 y el 16 de julio además que se tributaran a los venerados restos las más altas distinciones públicas. Al llegar al puerto del Callao el domingo 13 se entregaron los ataúdes al Prefecto del Callao, General Manuel Velarde y fueron conducidos a la Iglesia Matriz porteña. La ciudad permaneció en la noche con los faroles públicos a media luz y cubiertos con crespones negros. Al día siguiente 14 se realizaron las honras. Pronunció la oración el Dr. Amadeo Figueroa.

Los periódicos de Lima y el Callao editaron una hoja el martes 15 de Julio en homenaje a los caídos, con un artículo de cada diario. En un editorial se lee: "Lima renueva su duelo. Hoy recibe en su seno los despojos de los denodados peruanos que supieron morir como mueren los héroes (12) "El Comercio", 15 de julio de 1890.- No. 17152.

Los restos de los marinos eran: Teniente 1º Jorge Velarde, muerto en el combate naval de Iquique el 21 de mayo de 1879 y Teniente 1 José Melitón Rodríguez, capitán de Corbeta Diego Ferré, Capitán de Fragata Elías Aguirre y Contralmirante Miguel Grau, caídos en Angamos.

De la estación del Ferrocarril inglés partió del Callao el convoy con rumbo a Lima. Los marinos fueron con guardia de honor de la Compañía de Bomberos "Chalaca", siendo recepcionados en la estación de San Juan de Dios. Una atmósfera de pesada calma gravitaba sobre Lima. Muchedumbres silenciosas y dolientes aguardaban en lugares asequibles para presenciar y rendir honores a los caídos. La multitud guardaba silencio y muchos lloraban. Los restos de la oficialidad del "Huáscar" marcharon escoltados por la banda de la Escuela Naval, la brigada de los buques de guerra y la Compañía de Bomberos "Lima".

Se levantó un catafalco en la Plaza de la Exposición, pronunciándose discursos y conduciéndose a continuación los ataúdes al Cementerio General, para ser depositados en el mausoleo del Mariscal Ramón Castilla, entregándoseles a Manuel Candamo, Director de la Beneficencia para su custodia.

El Gobierno de José Pardo dispuso la construcción de la Cripta de los Héroes de la Guerra de 1879, por Ley 398 de 3 de diciembre de 1906, que se complementó con la Ley 728 promulgada el 22 de agosto de 1908, trasladándose los restos de 234 combatientes caídos. José Pardo en su discurso el día de la inauguración de la Cripta, el 8 de Setiembre de 1908, dijo: "El olvido no cubrirá jamás esta tumba, porque los que en esa guerra memorable defendieron con su vida la integridad de la República, escribieron su nombre con su sangre y lo entregaron a la inmortalidad". Los restos del Teniente 1º José Melitón Rodríguez descansan en el nicho 23-C y su nombre figura en la placa mural No. 3 con el número 16, para recuerdo y homenaje de toda la peruanidad, que no olvida a sus gloriosos defensores.

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) LOPEZ, Jacinto, *Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú*, New York, 1930.
- (2) *Este viaje fue narrado en el "Diario de Campaña" del Teniente 2º Jorge F. Velarde. Fue continuado por el Teniente 2º Pedro Gáñezon, por disposición del comandante Grau. Velarde fue el primer oficial de la Armada Peruana que murió en el conflicto del Pacífico. Este interesante documento fue publicado por Ismael Gajardo en la "Revista chilena de Historia y Geografía", órgano de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, Tomo V. Santiago de Chile, 1913. El "Diario" fue intercalado con una serie de notas y comentarios por su publicista, quien lo leyó en una reunión celebrada en la Biblioteca Nacional de Santiago.*
- (3) "El Comercio", 5 de junio de 1879, edición de la tarde No. 14692. *Parte del Capitán de Navío Miguel Grau, a bordo del "Huáscar", al anclar en Ilo el 31 de mayo de 1879, dirigido al Director de Marina en el Ministerio del ramo.*
- (4) "El Nacional", 14 de octubre de 1879.
- (5) *Carta de Fermín Díez Canseco a su madre Isabel Coloma de Díez Canseco.- San Bernardo, noviembre 4/79. Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*
- (6) MARKHAM, R. Clemente. *La Guerra entre el Perú y Chile*, Lima 1922
- (7) MASON B. Theodorus.- *Guerra en el Pacífico Sur.- Primera edición en castellano, Buenos Aires 1971.*
- (8) VARIGNY Charles de.- *La Guerra del Pacífico.- Buenos Aires 1971.*
- (9) VEGAS G. Manuel I.- *Historia de la Marina de Guerra del Perú.- Segunda edición, Lima, 1973.*
- (10) "El Mercurio".- *Valparaíso, 13 de octubre de 1879.- Los chilenos se equivocaron en la información al citar al Teniente Pedro N. Rodríguez cuando en realidad era José Melitón Rodríguez.*
- (11) *El monumento a Grau en el Callao, obra del escultor italiano Bartolini, fue inaugurado oficialmente en 1879, ante una multitud. El Presidente Nicolás de Piérola pronunció un discurso. En la concepción escultórica*

*Grau aparece señalando al Sur, teatro de su sacrificio, para recordar así a nuestro pueblo la vigilia que debe custodiar nuestro patrimonio.*

(12) "El Comercio", 15 de julio de 1890. No. 17152.

TENIENTE SEGUNDO

ENRIQUE PALACIOS MENDIBURU

Ana Luisa Soriano Saavedra



*Teniente Segundo*

**ENRIQUE PALACIOS MENDIBURU**

## TENIENTE SEGUNDO ENRIQUE PALACIOS

Ana Luisa Soriano

Enrique Sixto Palacios Mendiburu nace en Lima del matrimonio de Manuel José Palacios, hijo del coronel José Ignacio Palacios con María Buenaventura Mendiburu, esta última hija del coronel Juan Crisóstomo Mendiburu, militar de destacada trayectoria durante la emancipación y principios de la República. En cuanto a la fecha de su nacimiento, la comúnmente aceptada es la de su bautizo, el 16 de agosto de 1850, pero en el Archivo del Museo Naval hay una carta de la madre, fechada el 31 de octubre de 1879 que textualmente dice:

"Otro sí digo: que mi hijo Dn. Enrique Palacios falleció a la edad de 29 años que cumplió el 6 de octubre, antevíspera del glorioso combate de Mejillones, en que sucumbió defendiendo el honor nacional " (1)

Según este testimonio Enrique Palacios habría nacido el 6 de octubre de 1850 y en vista de este documento tenemos que aceptar esta fecha como la de su nacimiento.

Realiza sus estudios en el Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe de 1862 a 1864 y elige la carrera de las armas, ingresando al Colegio Militar Naval el 19 de mayo de 1864. Manuel I. Vegas lo describe "Bajo de cuerpo, fornido, nervioso, inteligente, rápido de palabras y obras" (2). Obtiene la clase de Guardiamarina, en la época en que dirige la Escuela Naval, el Contralmirante Lizardo Montero.

Desde sus primeros años en la Marina, Palacios muestra los rasgos más importantes de su personalidad que lo llevarán más tarde al heroísmo en Angamos: valiente, audaz, vehemente.

El 7 de febrero de 1866, recién salido de la Escuela participa en el combate de Abtao, a bordo de la fragata "Apurímac" al mando del Capitán de

---

(1) "Expediente seguido por María Mendiburu (Madre) Ex- Teniente 2do. Enrique Palacios de la dotación del Monitor 'Huáscar', Febrero 1880". Documento No. 23.

(2) VEGAS GARCIA, Manuel I. *Crónicas de la marina del Perú. Callao, Imp. El Progreso, 1916. p. 54.*

Navío Manuel Villar, jefe de la División Peruana, quien tuvo el mando de la escuadra aliada en esa ocasión, ante la ausencia del titular, el Capitán de Navío chileno Juan Williams Rebolledo y su fragata "Esmeralda". Esta será la primera vez que Palacios se encuentre en combate con los que compartirán con él los momentos más dramáticos e importantes de su corta pero brillante carrera militar durante la guerra del Pacífico: en la "Apurímac" está Juan Guillermo More su infortunado comandante en Punta Gruesa; Miguel Grau y Elías Aguirre en la "Unión" y Diego Ferré en la "América", sus compañeros de sacrificio en Angamos. Del comportamiento del Guardiamarina Palacios durante el combate se dice:

"El primero en cubierta, atento a las maniobras, siempre estaba donde era necesario con la noble ambición de distinguirse. En su primera entrevista con las balas en el combate de Abtao probó aún más su capacidad: todos los elojieron y engrieron justamente pues el turbulento muchacho se había revelado frío, sereno, valiente, listo" (3)

Por su destacado comportamiento es ascendido a la clase de Alférez de Fragata.

Terminada la guerra con España, a fines de 1868, es comisionado para traer desde Estados Unidos los monitores "Manco Cápac" y "Atahualpa", contratados por el gobierno del General Pezet. A pesar de haber sido comprados en setiembre de 1867, recién parten de Nueva Orleans el 12 de enero de 1869. En este viaje, el entonces Alférez de Fragata Enrique Palacios sirve en el "Atahualpa", cuyo comandante es el Capitán de Corbeta Juan Guillermo More y navega nuevamente junto con otros futuros héroes del "Huáscar": Elías Aguirre, Diego Ferré y Carlos de los Heros que van en el "Manco Cápac" al mando del Capitán de Corbeta Camilo Carrillo. Con respecto a las naves adquiridas y al viaje que efectuaron, dice Rosendo Melo:

"Dos buques de lento andar, poco marineros, malsanos, estrechos, incómodos, contruidos para operar en aguas fluviales en donde la acción de la corriente supliría la deficiencia locomotriz. Esta adquisición ofreció un laurel inmarcesible al personal técnico del Perú en el hecho de hacer en ellos el estupendo viaje de Nueva Orleans al Callao, estupendo por las condiciones de las naves y por haberse hecho con gente colecticia, contratada con la perspectiva de zozobrar casi indefectiblemente, sin guarnición represiva, debiendo afrontar en tan aflictivas condiciones posible agresión enemiga. En este concepto acaso no se ha realizado un viaje que supere dificultades vencidas entonces; pero ¿hay quien conciba buques de guerra que necesiten como obligado apéndice el remolque? ¿Habrá otra nación que exponga sus mejores oficiales en una travesía como la que hicieron el "Manco Cápac" y el "Atahualpa"?"

---

(3) *Ob. cit.* p. 55.

Ese viaje es la más heroica hazaña de nuestra Marina de Guerra..”(4).

El viaje dura quince meses, concluyendo en el Callao, el 11 de mayo de 1870. Como premio a esta hazaña, los Jefes y Oficiales que participaron en ella son ascendidos a la clase inmediata superior, así, Palacios obtiene el grado de Teniente Segundo.

A fines de 1870, estando todavía embarcado en el “Atahualpa” es atacado por reumatismo muscular, por lo que el 2 de diciembre de ese año se le concede licencia por tres meses para recuperar su salud. Ya repuesto de sus males y hallándose sin colocación, el 12 de setiembre de 1872 es destinado a la fragata “Apurímac” a pedido de su comandante, el Capitán de Fragata Julio Tellería; poco tiempo después su salud se quebranta nuevamente, esta vez es un mal hepático que lo obliga a pedir nuevamente licencia, mas ante la lentitud de recuperación que le impide presentarse a su buque, opta por solicitar “licencia final y absoluta separación del servicio” que le es concedida el 28 de abril de 1873, siendo dado de baja de la Armada el 24 de mayo del mismo año.

En la vida civil, Palacios se dedica al comercio. Por esta época conoce a Amanda de La Mar con quien tiene una hija nacida en 1874, llamada María Rosa; al no poder tenerla a su lado por su condición de soltero, no deja de satisfacer todas sus necesidades y la encomienda al cuidado de su hermano político y amigo Eloy Ureta, quien nos dice:

“... antes de marcharse para la guerra y previniendo tal vez su muerte me encargó el cuidado de esta niña, y quedé comprometido con él para velar siempre por ella y representarlo en sus atenciones de padre” (5).

Al estallar la guerra con Chile en 1879, se reincorpora a la Armada y se embarca en la fragata “Independencia” demostrando patriotismo y desprendimiento, pues no sólo abandona su posición en el comercio sino que renuncia a su sueldo en favor del Estado y contribuye a los gastos de guerra con un donativo de cien soles mensuales.

Embarcado en la “Independencia”, al mando del Capitán de Navío Juan Guillermo More, es uno de los protagonistas del desastre de Punta Gruesa, el 21 de mayo de 1879, cuando su nave encalla en un bajo que no estaba marcado en las cartas de navegación, mientras perseguía a la cañonera chilena “Covadonga”, que al ver varado al buque peruano y a su tripulación tratando de salvarse en botes, regresa, y a mansalva descarga sus fuegos sobre él. En estas circunstancias, a pesar del nutrido fuego enemigo, Palacios permanece todo el tiempo sobre el puente, al lado de su Comandante, de quien era ayudante, y consumada la pérdida del buque, gana la playa a nado.

---

(4) MELO, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú. Callao, Museo Naval del Perú, 1980. t. I (1a. y 2a. parte), p. 283.*

(5) “Expediente seguido por María Mendiburu (Madre) Ex-Teniente 2do. Enrique Palacios de la dotación del Monitor ‘Huáscar’, Febrero 1880”. Documento No. 30 (Archivo Museo Naval del Perú).

Después de este desgraciado suceso, pasa junto con los demás oficiales y guardiamarinas de la "Independencia" al transporte "Chalaco" para ser conducidos a Arica, siendo trasladado al día siguiente del combate, al monitor "Huáscar" comandado por el Capitán de Navío Miguel Grau, donde realizará el resto de la campaña naval hasta el sacrificio de su vida en Angamos.

La campaña del "Huáscar", guiado por la mano certera de su comandante es sobresaliente, constituyéndose en el "milagro de la guerra naval" como dice Jacinto López, pues gracias al valor, arrojo y pericia de su jefe que, oponiendo la grandeza moral de sus hombres a la pequeñez de sus recursos materiales, se enfrenta solo, durante cinco meses, a toda la escuadra chilena, no sólo transportando armamento y tropas y burlando las continuas persecuciones de que era objeto, sino que tomando la ofensiva, se enseñorea en el Pacífico, incursionando audazmente en las costas enemigas, sembrando el pánico y el desconcierto en las fuerzas contrarias. En una de estas brillantes acciones, en Taltal el 7 de agosto, Palacios es enviado a tierra a notificar la destrucción de las lanchas ancladas en dicho puerto, se le demora intencionalmente, y al sospecharlo, vuelve presuroso a su buque en el momento en que éste partía pues llegaban en su persecución el "Cochrane" y el "Itata".

Esta incesante actividad del "Huáscar" detiene los planes de invasión del enemigo, situación que no podía prolongarse indefinidamente; tarde o temprano el ya legendario monitor tenía que encontrarse con su destino, al que había burlado innumerables veces, pero del cual no podía escapar.

Este destino, trágico y glorioso al mismo tiempo, espera al monitor y a sus hombres en la Punta Angamos, el 8 de octubre de 1879.

En aquella oportunidad, el "Huáscar" se enfrenta solo con toda la escuadra chilena, incluyendo a los blindados "Almirante Cochrane" y "Blanco Encalada", cada uno de los cuales era lo suficientemente poderoso como para dar cuenta por sí solo del pequeño buque peruano.

Durante el combate de Angamos, considerado como uno de los primeros librado entre acorazados en la historia naval, la tripulación del "Huáscar", comandada por el Contralmirante Grau y los demás oficiales que le suceden en el mando, se desempeña no sólo valerosamente sino también audaz y hábilmente ya que en determinado momento, a pesar de su inferioridad material y de los estragos causados por el fuego enemigo, toma resueltamente la ofensiva y trata de espolonear al "Cochrane" que consigue evitar la colisión favorecido por la dificultad de maniobra del monitor peruano, ocasionada por desperfectos en su timón y aparejos.

En cuanto a Palacios, al principio del combate, ocupa su puesto de oficial telemetrista, "sentado sobre la torre de combate, con las piernas colgando hacia afuera, Rochon en mano, daba desde ahí las distancias a Grau, que ocupaba la torre de mando, el busto visible..." (6); más tarde Aguirre que dirige

---

(6) MELO, Rosendo. *Ob. cit.* p. 363.

los fuegos le ordena bajar a ocuparse del cañón de la derecha; en este punto, estando ya la nave al mando de Aguirre, una esquirla de hierro le desarticula la mandíbula inferior, teniendo que sujetársela con un pañuelo. Sobreponiéndose al dolor de esta herida, se recobra sobre la cubierta del entrepuente, pidiendo por señas, pues el dolor le impide hablar, agua con que lavarse la herida, sin abandonar su puesto a pesar de la fuerte hemorragia que sufre. El combate continúa, la torre de mando queda inmovilizada, el timón inutilizado dejando sin gobierno al monitor; Palacios y Gervasio Santillana encuentran, en la destrozada torre los cadáveres de Elías Aguirre y José Melitón Rodríguez. Pedro Gázeon toma el mando del buque, cuyo aspecto era desolador.

"... era un horroroso caos. En todos los compartimientos del monitor, espesas capas de humo dificultaban la visión y las quejas lastimeras de los heridos, cuya necesidad de servicio excedía al que podía prestarse, máxime cuando los mismos médicos estaban también heridos, faltos de lugar indemne a donde transportarlos y de gente sana que hiciera los transportes; los gritos de noticias, de reclamos, de órdenes, de desesperación; el estrago que causaban los proyectiles que caían en los diversos compartimientos produciendo destrozos e incendios que era preciso combatir...; todo esto formaba una batahola infernal, una confusión insuperable, que la falta de oficiales suficientes impedía ordenar. El mismo equipaje reclamaba la presencia de sus oficiales, heridos, agonizantes o muertos" (7).

Viendo que toda resistencia es imposible debido a las numerosas bajas sufridas, a la falta de gobierno del buque, a la inutilización de los cañones y a la carencia de municiones, antes que rendirse, Gázeon ordena abrir las válvulas y hundir el buque, para lo cual es necesario que detenga su marcha como efectivamente sucede, en medio de la escuadra enemiga que dominando la cubierta del monitor, descarga sus fuegos sobre el "Huáscar" que empieza a hundirse lentamente, sin poder responderles debido al hecho de carecer la tripulación de armas menores por haber sido destruidas por las balas enemigas y ser las municiones inservibles al haber sido mojadas por el agua que penetraba en el pañol de popa; mientras tanto, Palacios, junto con un grupo de aspirantes y marineros, se protege parcialmente del nutrido fuego enemigo a proa de la torre, hasta ser herido nuevamente por los fragmentos de fierro ocasionados por una bomba enemiga. Los chilenos abordan el monitor y actúan rápidamente para evitar el hundimiento del "Huáscar" que ya tenía tres pies de agua en sus sentinas. Palacios, con seis balazos de fusil en el cuerpo, ocho heridas por los cascos de bomba, la mandíbula desarticulada, la mano y oreja derecha quemadas, cae al fin desvanecido y despierta cuando los marineros chilenos lo suben al "Cochrane".

Su heroico y digno comportamiento, tanto durante el combate como después de él, no es sólo resaltado por sus compatriotas, sino también por el

---

(7) *Ob. cit.* p. 368.

enemigo, así, el informe que Rodolfo Serrano, segundo cirujano del "Cochrane" dirige al historiador chileno Benjamín Vicuña Mackenna, con fecha 19 de marzo de 1880, dice:

"Encargado de tomar las distancias su puesto era la torre de baterías, desde ahí gobernaba el buque, dando ejemplo a los demás por su serenidad.

Una bala de 300 penetra i revienta en la dicha torre: Palacios es herido con una herida profunda de 11 centímetros de longitud. Es llevado a la sala de cirugía a donde mal i lijero le lavan i amarran la cara. Con esta herida hubo una fuerte hemorragia que casi quedó privado del conocimiento. Sin embargo, vuelve a la torre, a su puesto, sigue dando órdenes i tomando distancias.

Otra bala penetra en la torre, revienta a sus piés, en cuya planta de uno es herido con un casco de granada de libra i media de peso; al mismo tiempo es herido en el hombro izquierdo i derecho i carpo derecho: el fognazo quema su barba i manos... sube por las troneras a la cubierta de la torre...

En esta posición fue herido por tres balas de rifle, en el muslo izquierdo i derecho i brazo izquierdo...

...mientras mi ayudante le hacía puntos de sutura en la herida de la cara, yo le extraía el enorme casco de granada del pie, mediante fuertes tracciones, pues estaba completamente incrustado. Esto lo hacía sin ningún anestésico, porque no era posible en esos momentos, sin embargo Palacios soportaba todo esto con la mayor serenidad.

Atendido con el mayor esmero en la segunda cámara del buque..., se mostró siempre con un carácter reservado i triste i a nadie daba tertulia. Al llegar a Antofagasta, ver al Huáscar que pasaba por el costado del Cochrane (esto lo vio desde su cama) sentir el bullicio i la canción chilena, no pudo resistir la emoción: lloró.

En ese momento le curaba i conocí que ese hombre sufrió como un verdadero patriota..." (8).

Palacios es canjeado por el teniente chileno Luis Uribe y conducido al vapor "Coquimbo" de la Compañía Inglesa de Navegación, al ancla en Antofagasta que debía dirigirse al Callao, pero el valeroso marino no llega a su destino pues fallece en Iquique el 22 de octubre, de "tétanos traumático", como lo certifica al día siguiente el médico peruano Eduardo Sánchez Concha, comisionado para tal fin por nuestro gobierno. Sus restos llegan al Callao el 28 de octubre en el mismo buque, brindándole tanto la marina y autoridades como el pueblo peruano un emocionado homenaje que un cronista de la época describe en los siguientes términos:

---

(8) VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Historia de la campaña de Tarapacá, desde la ocupación de Antofagasta hasta la proclamación de la dictadura en el Perú. Santiago de Chile, Imp. i Lit. de Pedro Cadot, 1880, t. II, p. 414-419.*

"A las 6 y 40 a.m. y con bandera a media asta, llegó al Callao... el vapor inglés 'Coquimbo'.

A su bordo y como previamente lo anunciamos, ha sido conducido el cadáver del valiente teniente 1º del 'Huáscar' don Enrique Palacios. Apenas entró el 'Coquimbo' nuestros buques de guerra enarbolaron también el pabellón a media asta; los de guerra extranjeros surtos en la bahía, se asociaron al duelo de la patria, enarbolando a su vez a media asta sus respectivas enseñas.

Dos horas después una comisión especial de oficiales pertenecientes a la dotación del 'Oroya', se dirigió hacia el fondeadero del 'Coquimbo' con el objeto de trasbordar a ese buque, los venerados restos del teniente Palacios.

La embarcación destinada á este objeto atracó al costado del 'Coquimbo' y la comisión de honor vestida de riguroso duelo, visiblemente consternada, recibió esa preciosa reliquia, fruto de la abnegación y el más puro amor a la patria.

Conducido á hombros y cubierto por el pabellón nacional el ataúd fué depositado con todos los honores del caso en la falúa que desde este momento enarboló a media asta su pabellón de popa.

A la vista de la caja mortuoria que parecía estrecha para encerrar el gran corazón de uno de los más ilustres jóvenes de la marina peruana, todos, marinos y extraños a esta profesión, nos pusimos de pié instintivamente y descubriéndonos la cabeza, rendimos á la memoria de la ilustre víctima, el tributo de nuestra admiración y de nuestro más acendrado afecto. El cortejo fúnebre distribuido en una tercera falúa, siguió de cerca á la que conducía el cadáver, bogando pesadamente, pues nadie era dueño de sustraerse a las emociones de dolor, arrancadas al corazón por la solemnidad del acto, al que involuntariamente asociábamos el nombre de todos los valientes inmolados al patriotismo en las aguas de Mejillones. La oficialidad toda y el cuerpo de jefes del 'Oroya' recibía el cortejo, pasando al salón principal, donde se depositaron en una capilla ardiente improvisada, los preciosos restos del teniente del 'Huáscar'.

El cadáver fue custodiado por una competente guardia de la tripulación del 'Oroya' " (9).

Sus funerales son los más suntuosos y solemnes que la situación del país permite, se realizan el 5 de noviembre en la catedral, junto con los de los demás jefes y oficiales muertos gloriosamente en el combate de Angamos, de allí sus restos son conducidos al Cementerio General. Sobre el teniente Palacios un periódico de esta fecha, testimoniando el sentimiento de admiración de sus contemporáneos, expresa:

"El teniente Enrique Palacios, otro de los mártires del legendario combate de Mejillones, ha excitado la admiración y el asombro por su cora-

---

(9) "El Peruano". Lima, 30 oct. 1879. p. 386.

je y heroísmo. Enrique Palacios es un héroe que algún día será un personaje que inmortalice la leyenda, cuyo nombre será eternamente repetido con cariñosa veneración por el pueblo peruano, en cuyas aras derramó su preciosa sangre, ejecutando proezas que son superiores á la voluntad humana" (10).

No son estas manifestaciones, los únicos homenajes póstumos que son concedidos a Enrique Palacios; en un decreto firmado por Nicolás de Piérola con fecha 28 de mayo de 1880 se le condecora con la Cruz de Acero de Primera de la Legión del Mérito y se ordena que su retrato, junto con los de Grau y Aguirre sean conservados en la sala de sesiones de dicha Legión. Otro decreto fechado el 14 de setiembre de 1886 dispone que los muertos en Angamos junto con el Almirante Grau, entre ellos Palacios, pasen revista como presentes en la nave que a partir de entonces habrá en la marina de guerra, denominada "Contralmirante Grau" y mientras ésta no exista, que lo hagan en la Comandancia General de Marina. Dispone también que al ser llamados, el jefe más caracterizado debe responder: "Muerto en defensa de la patria y vivo en la mansión de los héroes".

Actualmente, sus restos reposan en la Cripta de los Héroes de la Guerra de 1879, nicho 16-D.

---

(10) *Ob. cit. Lima, 5 nov. 1879. p. 402.*

### BIBLIOGRAFIA

- "Expediente seguido por María Mendiburu (Madre) Ex Teniente 2° Enrique Palacios de la dotación del Monitor 'Huáscar', Febrero 1880".
- Melo, Rosendo. *Historia de la Marina del Perú*. Callao, Museo Naval del Perú, 1980-. 1° t.
- PASTOR, Alberto Enrique y LIZARZABURU, Germán. *Apuntes para un diccionario biográfico de guadalupanos ilustres*. Lima, Ediciones del Centro de Estudios Histórico-Guadalupanos, 1955.
- "El Peruano", Lima, 27, 30 Oct., 5 Nov. 1879.
- VEGAS GARCIA, Manuel I. *Crónicas de la Marina del Perú*. Callao. Imp. El Progreso, 1916.
- VÍCUÑA MACKENNA, Benjamín. *Historia de la campaña de Tarapacá desde la ocupación de Antofagasta hasta la proclamación de la dictadura en el Perú*. Santiago de Chile, Imp. i Lit. de Pedro Cadot, 1880. 2 t.

MANUEL MELDÓN CARVAJAL

Alberto Enrique Pastor

**VICEALMIRANTE**

**MANUEL MELITON CARVAJAL**

**Alberto Enrique Pastor**



*Vicealmirante*

**MANUEL MELITON CARVAJAL**

## EL VICE-ALMIRANTE MANUEL MELITON CARVAJAL

Alberto Enrique Pastor

### ITINERARIO BIOGRAFICO

El de Manuel Melitón Carvajal presenta multitud de facetas interesantes, desde su nacimiento en Lima hasta su muerte, a avanzada edad, en la misma ciudad. En su recia personalidad se dan el marino ilustre que en la cubierta ensangrentada del "Huáscar" —herido gravemente, cegado por las esquirlas de una granada chilena, sin conocimiento y con el gancho de un cañón incrustado en la pierna— escribiera página heroica, el científico dedicado a los estudios astronómicos a lo largo y a lo ancho del territorio nacional, el geógrafo dedicado a medir minuciosamente la extensión territorial patria y a activar y divulgar los trabajos de esta índole desde la presidencia de la Sociedad Geográfica de Lima; el explorador de los ríos de nuestra amazonía y vencedor de los Pongos de Manseriche y de Aguirre, en la hazaña elogiada por el Sabio Antonio Raimondi; el hombre público que sirvió con honradez y civismo a su patria desde cargos tan elevados como el de Vice-Presidente de la República, Presidente del Consejo de Ministros, Ministro de Estado, Representante a Congreso y Funcionario público laborioso y capaz; el escritor de estilo claro y firme que da a conocer sus estudios científicos o sus trabajos técnicos de orden militar; el maestro ejemplar que en las escuelas militares o navales forma robustas personalidades de quienes serían más tarde Jefes y Oficiales de nuestro Ejército o de nuestra Armada Nacional; en fin, del peruano ilustre que con su vida y sus hechos ejemplares es el patrono de un importante Centro Educativo de la Capital de la República, la Gran Unidad Escolar que lleva su nombre.

Manuel Melitón Carvajal nació en Lima el 10 de Marzo de 1847, en hogar formado por el médico de origen neogranadino doctor Francisco Carvajal y de la ilustre dama doña María del Pilar Ambulodegui de Carvajal. De su paso y de sus estudios por el Colegio Nuestra Señora de Guadalupe quedan estas anotaciones: "D. Melitón Carbajal (sic) - Ingresó al Colegio el 22 de Abril de 1856 y fue destinado a la clase séptima - Manuel M. Salazar - Secretario - En los exámenes públicos de 1857 fue aprobado en las clases de Gramática Castellana, Aritmética y Geografía Moderna - Manuel M. Salazar -

Secretario" (Cfr. "Libro de Exámenes de los Alumnos Internos de los años 1855 a 1870", folio 85. En el Archivo del Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe).

Dirigía el Plantel por aquellos años el doctor Carlos Lissón, maestro eminente, preocupado de que la educación tanto intelectual como moral que se proporcionaba a los alumnos del claustro fuera lo más eficaz posible. Lo secundaba en sus afanes un selecto cuerpo de profesores, entre los cuales se contaban Manuel Marcos Salazar, Luis Monsante y Valentín Vigil, quienes con su enseñanza y su ejemplo, formaron la que sería después recia personalidad del combatiente del "Huáscar" subordinado del Almirante de Angamos.

Definida la vocación de Carvajal por la milicia, a temprana edad, niño aún - contaba trece años en 1860- ingresó como Cadete del Colegio Naval-Militar. Tres años más tarde, en enero de 1863 - contaba dieciséis años escasos terminaba brillantemente sus estudios y obtiene su espada y Despachos de Subteniente de Ejército, además del cargo de profesor de las asignaturas de Geografía e Historia del Perú en el mismo Colegio.

## EL MARINO Y EL HEROE DEL PACIFICO

Al mismo tiempo que fungía de Profesor de Historia y Geografía patrias en el Colegio Naval-Militar, hacía allí también sus estudios de Náutica. Oficial alumno del Colegio del Espíritu Santo en su sección naval, comprende que la vida de mar era su verdadera vocación. El conflicto con España acelera sus estudios navales, obteniendo en abril de 1864 tras lucidos exámenes sus despachos de Alférez de Fragata y su envío a la Armada Nacional. Se le destina a la "Batería del Muelle" en el Puerto del Callao.

Embarcado en la Fragata "Apurímac" contribuye, como Defensor de la Constitución y de las leyes, a la debelación de la revolución restauradora que en Arica encabezara el Coronel Mariano Ignacio Prado. Obtiene por este hecho de armas su primer ascenso: Teniente Segundo a los diecisiete años de edad. Es designado después ayudante del Comandante General de la Escuadra Contralmirante Juan José Panizo, quien enarbolaba su insignia en la Fragata "Amazonas". El 24 de junio del 65 se subleva la Escuadra - Panizo y otros jefes perecen haciéndose cargo del buque sublevado, la "Amazonas", el Capitán de Navío Juan M. Fanning. Este lo entrega posteriormente al Jefe de la Escuadra Revolucionaria Contralmirante Lizardo Montero. Carvajal se niega a plegarse a la revolución, vuelve en la "Apurímac" al Callao, y al producirse el triunfo de la Revolución Restauradora encabezada por el Coronel Prado, es puesto fuera de servicio.

El Combate del 2 de Mayo de 1866, frente a la Escuadra Española concita el patriotismo de todos los peruanos, todos quieren contribuir con su esfuerzo y con su sangre a la derrota del amo de ayer. Carvajal no es una excepción y pide su reingreso al servicio activo; se le destina en el "Tumbes"

como voluntario. Desde la cubierta de esta nave contribuye a la derrota definitiva de la Escuadra Española y a la consolidación de nuestra independencia.

Después del conflicto con España sirve sucesivamente como Oficial del vapor "Meteoro", Capitán de Puerto de Islay y Comandante del Tercio Naval de Arequipa y Oficial en la Fragata "Apurímac". En 1868 —contaba veintidós años— asciende a Teniente Primero y es destinado como Capitán de Puerto de Iquitos y Comandante del Tercio Naval de Loreto. Por sus estudios y exploraciones de los ríos amazónicos —que estudiamos en otra parte de esta semblanza— asciende en enero del 70 a la clase de Capitán de Corbeta Graduado. En el año siguiente se le destina nuevamente a la Fragata "Apurímac", donde sucesivamente es Oficial de Detall y Segundo Comandante.

El 72, a los veinticinco años, es Capitán de Corbeta efectivo. El 76 es Capitán de Puerto de Chimbote y en el mismo año Ayudante de la Capitanía del Callao. Desde marzo del 77 desempeña el cargo de Sub-Director del Departamento de Marina en el Ministerio del Ramo y es allí donde lo encuentra el estallido de la Guerra con Chile. Al formarse la Primera División Naval al mando del Capitán de Navío don Miguel Grau, Carvajal es designado primero Secretario de ella y después su jefe de Estado Mayor a lado del "Huáscar".

Carvajal hará a las órdenes del ínclito Grau toda la campaña naval. Cuando parte de la Escuadra escoltando al Presidente Prado y al convoy de transportes hacia Arica el "Huáscar" y la "Independencia", inicia Carvajal también las que serán las páginas más claras de su biografía de patriota y de soldado. Está presente cuando el "Huáscar" en Iquique espolonea y hunde a la "Esmeralda". Asiste también a la campaña final del inmortal monitor, recorriendo los puertos chilenos, haciendo presas y sembrando el desconcierto en el enemigo. El 23 de julio el "Huáscar" apresa al transporte "Rímac" con un escuadrón de caballería y elementos de guerra a bordo. El Capitán de Fragata Carvajal es designado por Grau para tomar el mando del buque capturado y conducirlo a Arica, labor que cumple eficientemente.

Nuestro biografiado está presente también en el Monitor inmortal al lado de su jefe Grau, ascendido a Contralmirante por sus hazañas homéricas, y de sus compañeros de gloria y aventuras: Aguirre, Ferré, Palacios, Rodríguez, Gáezon, De los Heros, Sotomayor, Bonnemaïson, en Angamos. Media hora después de iniciada la desigual batalla entre el débil monitor y los poderosos blindados chilenos, una granada del "Cochrane" hace explosión en la torre del Contralmirante Grau y vuela en mil pedazos, llevando consigo al Almirante de Angamos, de cuyo cuerpo sólo se encontró una de sus piernas. Como Grau, perecen los sucesivos Comandantes del "Huáscar". El Corresponsal de Guerra del Diario "El Mercurio" de Valparaíso, testigo presencial del combate desde una de las naves chilenas describe así la actuación de nuestro biografiado. "Después de la muerte del Comandante, el Capitán de Fragata D. M. Melitón Carvajal Mayor de Ordenes de la Escuadra pasó a la torre a comunicar la noticia al Segundo del buque que era el Capitán de Corbeta D. Elías

Aguirre, y a indicarle tomase el mando, cuando una granada que penetró fácilmente las cinco pulgadas de blindaje de la torre, chocó contra el muñón del cañón de la derecha rompiendo el compresor y la sobremuñonera matando algunos hombres y cegando al Capitán Carvajal, quien fue sacado sin conocimiento y llevado al cirujano". Entre otras heridas, el héroe sufrió la incrustación de una pierna del gancho de un cañón. Hecho prisionero por el enemigo fue conducido a Santiago, donde dos meses después era canjeado.

Reincorporado a la patria fue Director de Guerra y Marina en el Gobierno del Contralmirante Montero, hizo varios viajes a Europa para adquirir armas y buques —el 80 y el 90 y el 900— supervigiló la construcción de los Cruceiros "Grau" y "Bolognesi" y en 1907 los condujo desde Europa al Callao, como Comandante General de la División Naval que formaban. Desempeñó en varias oportunidades la Cartera de Guerra y Marina; por Resolución Legislativa del Congreso Nacional del 5 de Noviembre de 1901 y teniendo en cuenta sus relevantes méritos, se le ascendió a la alta clase de Contra-Almirante de la Armada Nacional.

Al 31 de diciembre de 1913, según el Escalafón General de la Armada, sus servicios a ésta eran de cincuenta años y dos meses, sus campañas y hechos de armas incluían el combate del 2 de Mayo de 1866, la campaña naval del "Huáscar" en la Guerra con Chile y los Combates de Iquique y Angamos durante su desarrollo. Figuraba en el Escalafón de Actividad hasta la fecha de su último ascenso —8 de octubre de 1927, a la alta clase de Vice-Almirante de la Armada Nacional— de acuerdo con el inciso c) del artículo 13 de la Ley 2118.

## EL CIENTIFICO, EL GEOGRAFO Y EL EXPLORADOR

Vinculado desde su juventud y por razones de enseñanza con las disciplinas científicas y matemáticas - fue profesor a los diecinueve años en el Colegio Militar de los cursos de Geometría Descriptiva y Trigonometría Esférica y a los veinticinco en la Escuela Naval de los Análisis Matemático, Mecánica Racional, Geodesia e Hidrografía - pasados los trastornos bélicos y en la calma de la paz dedica sus esfuerzos a los estudios científicos, astronómicos y matemáticos. Mucho antes de la Guerra, había realizado intensa búsqueda y mensura de los yacimientos guaneros existentes en las costas e islas de nuestro territorio, labor en la que empleó año y medio recorriendo en el "Mayro" toda nuestra costa de extremo a extremo. "Como hombre de ciencia y como geógrafo determinó posiciones geográficas en la costa, sierra y montaña, - según anotación de "El Comercio" - valiéndose del telégrafo en combinación con observaciones astronómicas, a fin de corregir el mapa del Perú". Fue miembro de la Comisión Oficial encargada de la medición de la hora oficial universal en el Perú y como Presidente de la Comisión Hidrográfica realizó valiosos estudios sobre mareas y sondajes, sobre determinación de la latitud y longitud de algunos sitios y sobre observaciones barométricas. Así tenemos que en la

Memoria Anual de 1904 de la Sociedad Geográfica se da cuenta del viaje que hizo en el "Constitución" a Chimbote, con la finalidad de preparar al personal de la citada comisión. En el citado puerto se determinó la latitud, se estableció la escala de áreas y se efectuaron sondeos para rectificar el plano de dicha bahía, cumpliéndose igual labor en el de Supe.

Otra notable labor llevada a cabo por Carvajal fue la reducción del Mapa del Perú por el sabio Antonio Raimondi, completándolo en su parte oriental y consignando en él algunas situaciones geográficas y cursos de ríos. Carvajal llevó a cabo en dos oportunidades en 1896 y en 1915, la medición de la superficie territorial del Perú sobre los mapas del sabio italiano. Ellas fueron las siguientes (el 96): Superficie del Perú, 1'802,422 kilómetros cuadrados más la parte peruana del Lago Titicaca 4,440 k2., más 32.33 k2. de las islas del Pacífico, las que sumadas hacían un total de 1'806,894.33 kilómetros cuadrados. En 1915 se había hecho cesiones territoriales a países vecinos o se había modificado la división del territorio que comprendía 20 departamentos, dos provincias litorales, una constitucional y 110 provincias. La extensión del territorio nacional comprendía 1'378,360 kilómetros cuadrados, más la extensión conocida de la parte peruana del Titicaca y la de las islas del litoral, daban un total de 1'382,823.33 kilómetros cuadrados. Este cálculo lo hizo Carvajal mediante procedimiento cartográfico y usando para ello el planímetro polar del suizo Jacobo Amsler, sobre el mapa citado a la escala de uno sobre quinientos mil.

Aporte notable del ilustre marino a la Geografía patria fueron sus exploraciones de nuestros ríos amazónicos, que se inician cuando es nombrado en 1868 Capitán de Puerto de Iquitos, Comandante General de las Milicias Navales del recién creado Departamento de Loreto y Comandante del Apostadero Fluvial de esa región. Poco después asumió el comando del Vapor "Napo" - que desplazaba 150 toneladas con el cual realizó importantes exploraciones en aguas fluviales no surcadas hasta entonces por ningún vapor.

Recorrió el Alto Marañón hasta pasar el Pongo de Manseriche, el río Huallaga hasta vencer el Pongo de Aguirre, y todo el Paranapura hasta la confluencia del Cachiyaco comprobando la posibilidad de navegar a vapor por el primero de estos ríos hasta un punto denominado Borja por el segundo hasta Achinamisa y por el tercero hasta Cachiyaco.

Sus exploraciones del Alto Huallaga, en más de setenta millas de su curso aguas arriba de Yurimaguas, del Alto Marañón desde su confluencia con el Amazonas hasta San Francisco de Borja y del Paranapura, en más de cincuenta millas de su recorrido desde su nacimiento hasta su desembocadura en el Huallaga demostraron que estos cursos de agua eran navegables con vapores de siete pies de calado. Sus travesías con el "Napo" de los temidos Pongos de Manseriche y de Aguirre le concitan la admiración de propios y extraños. Pero el estudioso que había en Carvajal completa esta labor con sus trabajos sobre navegabilidad de nuestros ríos orientales que publica en el boletín de la Sociedad Geográfica de la cual era miembro desde su fundación en 1886. Presiden-

te de esta institución supo imprimirle inusitada actividad haciéndola entidad rectora de nuestra ciencia geográfica.

## EL HOMBRE PUBLICO

De regreso al país, tras cumplir en 1880 importante misión en Europa destinada a comprar buques y armamento, fue llamado a Huaraz por el Primer Vicepresidente Contralmirante Lizardo Montero, quien lo nombró Director de Guerra y Marina en el Ministerio respectivo. Junto con Montero hace su penoso viaje por tierra hasta Arequipa donde se incorpora al Congreso de 1883, reunido en dicha ciudad, representando a la provincia de Andahuaylas. Clausuradas las sesiones es nombrado Director General de Correos y Telégrafos.

En 1890 preside la delegación peruana que viaja a Chile en el "Lima" con la finalidad de recoger los restos mortales de los héroes de la guerra del Pacífico. El buque peruano, glorioso cementerio flotante, es escoltado por la "Esmeralda", nave chilena que se auna al homenaje a esos restos ilustres. En este mismo año realiza un nuevo viaje a Europa con la finalidad de adquirir elementos navales, reasumiendo en mayo de 1892 la Dirección General de Correos y Telégrafos.

Durante el Gobierno del Presidente Morales Bermúdez ocupa el Ministerio de Hacienda y Comercio en el Gabinete presidido por el doctor José Mariano Jiménez. Este Ministerio fue acusado de rebelión en el Congreso de 1895 por no haber entregado el poder al Primer Vicepresidente doctor del Solar a la muerte del Presidente Morales Bermúdez. Pero en la instrucción que se le abrió, debido a las razones que tuvo para entregar el poder al Segundo Vicepresidente Coronel Borgoño fue sobreesido después de una sumaria que duró once meses.

Cuando desempeñaba la Dirección General de Correos y Telégrafos en 1899, con motivo de los graves desórdenes ocurridos en el Departamento de Junín se le confió la Prefectura y la Comandancia General de dicha circunscripción territorial. Restablece el orden mediante atinadas y sagaces disposiciones. Es en Junín donde debido a su propia iniciativa y mediante el trabajo gratuito de sus pueblos, más el apoyo de sus concejos municipales, establece la primera comunicación telegráfica por líneas estatales y con material nuevo de Lima, a la Oroya, y de esta ciudad a Tarma, Jauja, Concepción y Huanayo por el sur y Cerro de Pasco por el Norte. Este tendido de líneas lo hacía con la mira de utilizar posteriormente el teléfono en estas comunicaciones.

Otra brillante gestión suya como funcionario de comunicaciones fue el establecimiento del primer teléfono de comunicación pública que se instaló en la República entre las ciudades de Lima y Cañete, sin más gasto que la utilización del mismo conductor para la transmisión telegráfica y telefónica simultáneamente. Aparte de su labor como reconstructor de todas las líneas telegráficas que habían sido destruidas durante la guerra, organizó el perso-

nal creando la Escuela de telegrafistas que dirigió en persona y a la cual tuvieron acceso las mujeres, abriéndoles así un nuevo campo donde desarrollaran sus actividades.

En mayo de 1900 gobernando el Presidente López de Romaña, se le confía el Ministerio de Guerra y Marina, tanto en el Gabinete presidido por el doctor Enrique de la Riva Agüero como el presidido por Enrique Coronel Zegarra.

En setiembre de 1901 en el Gabinete Chacaltana se le vuelve a confiar la Cartera de Guerra y Marina. De su paso quedan fructíferas obras como su gestión para la puesta en marcha de la Ley del Servicio Militar Obligatorio, la cual yacía archivada desde fines del siglo pasado y sus afanes para dotar a nuestras tropas de medios eficaces de combate.

Así, producto de su gestión ministerial fue la adquisición del fusil Mauser Modelo argentino de 1891, las ametralladoras Schneider, los cañones de montaña Krupp y de un conjunto de maquinaria e implementos para fabricar cartuchos.

Como hombre público puro e inmaculado, como militante distinguido del Partido Constitucional, como funcionario público de labor honesta y efectiva, conquistó el respeto y las simpatías públicas que se tradujeron primero en su designación en la Convención de Partidos el año 95 como candidato a la Vicepresidencia de la República y a su posterior elección por el pueblo.

## EL ESCRITOR Y EL MAESTRO

Con definida vocación por la enseñanza, desde su egreso como Oficial del Colegio Naval-Militar del Espíritu Santo, dicta en este mismo centro de estudios cursos de Historia y Geografía del Perú, al mismo tiempo que cursaba sus estudios de Náutica como Oficial alumno. Maestro sumamente joven de la Historia patria —diecisiete años— relata a sus jóvenes e infalibles alumnos los acaeceres de nuestra historia y también, como profesor de Geografía, describe con entusiasmo juvenil nuestro territorio y sus peculiaridades.

Nuevamente caminando por las rutas de la enseñanza lo encuentra el año 1866, en el Colegio Militar dicta los cursos de Geometría Descriptiva y Trigonometría Esférica. Años más tarde, en 1871, es profesor de la Escuela Naval que funciona a bordo del "Marañón"; al año siguiente asume la Sub-Dirección de la Escuela Naval donde dicta, además, los cursos de Análisis matemático, Mecánica Racional, Geodesia e Hidrografía. Desempeña dos veces la Dirección de la Escuela en forma accidental y devoto de la instrucción práctica se embarca con sus alumnos en el "Nereyda" en un viaje donde las enseñanzas teóricas dadas en las aulas de la Escuela se hacen realidad frente al mar. Esta etapa docente en la vida de Carvajal dura hasta 1875.

Pasada la guerra con Chile don Nicolás de Piérola le confía en 1897 la Dirección de la Escuela Militar Preparatoria y Naval, cargo que con algunas interrupciones desempeña hasta comienzos del siglo. En estas aulas de la llamada Escuela de Santa Sofía forjaron su personalidad quienes serían des-

pués destacados jefes de nuestro Ejército y de nuestra Armada, siempre bajo el consejo sabio y la mirada atenta de ese notable maestro que fue Melitón Carvajal.

Otra faceta de la personalidad de nuestro biografiado es la de escritor de estilo claro y fácil, ya sea cuando escribe sobre aspectos técnicos relacionados con la ciencia militar o ya sea cuando aborda temas geográficos o científicos, como figura, en la bio-bibliografía que aparece al final de este trabajo. Ya desde el siglo pasado, superada la guerra, escribe folletos sobre la labor de las patrullas de caballería o sobre el servicio en campaña tanto de la infantería como de la caballería, trabajos que son adoptados como oficiales por nuestro Ejército. En el Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima, de la cual era uno de sus pilares desde su fundación, publica sus trabajos de carácter geográfico y científico como aquellos sobre las alturas de algunas ciudades, sobre la navegabilidad de los ríos amazónicos, sobre la latitud de Lima, sobre la extensión superficial del Perú, sobre la demarcación territorial del país o sobre las posiciones geográficas del Perú.

Otra de las devociones de Carvajal fue el estudio de la historia militar y de las enseñanzas que deja. En una conferencia que pronuncia en el Ateneo de Lima, conferencia que después publica, desarrolla el tema "Explicación Táctica de los Desastres Militares del Perú en la Guerra con Chile". Allí ofrece sus conclusiones derivadas de su conocimiento del tema producto de sus meditadas lecturas y de su propia experiencia personal como uno de los actores principales en el malhadado conflicto. "Atribuye en fin, con inconcusa lógica la pérdida de las armas del Perú, a la falta de preparación militar-material e intelectual- así en la Nación, como en los hombres que dirigieron la guerra" (Cfr. "El Biógrafo Americano" en el artículo referente a Carvajal). En el mismo trabajo que comentamos, escribe el ilustre hombre lo siguiente: "Por esto no vacilo en recordaros que por mucho que los moralistas y filósofos pidan en elocuentes y sentidos discursos la paz universal y condenen la guerra como bárbara, seamos nosotros más prácticos que lo que hasta ahora hemos sido y tomemos como punto de partida esta verdad: La guerra es inevitable en los tiempos actuales "Tal es el sentido del inmortal principio: SI VIS PACEM PARA BELLUM".

Carvajal fue uno de los fundadores de la "Revista Militar y Naval" órgano del Centro Militar del Perú, entidad que agrupaba a los hombres de uniforme del siglo pasado y de la cual fue también uno de los iniciadores. En la citada revista que vio la luz en 1888, ejerció con acierto el cargo de Director que renunció a fines de ese año" por serle imposible continuar desempeñándolo en razón de las numerosas ocupaciones que actualmente absorben su atención en el servicio de telégrafos". En la citada publicación aparecieron muchos artículos sobre cuestiones de su especialidad debidos a su pluma.

## TRANSITO A LA GLORIA

Al día siguiente del fallecimiento del héroe —20 de setiembre de 1935— “El Comercio” en un titular decía: “Ayer falleció en esta ciudad el Vice-Almirante Carvajal”. Se iniciaba la información diciendo que “después de larga enfermedad ha dejado de existir ayer en esta capital, a las cinco y diez minutos de la tarde, el Vice-Almirante de la Armada Nacional don Melitón Carvajal”. A los pocos momentos de conocerse la sensible pérdida que experimentaba la peruanidad se hicieron presentes en la casa mortuoria de la calle Corazón de Jesús, discípulos, amigos, correligionarios y compañeros de profesión del ilustre extinto. El Supremo Gobierno teniendo en cuenta que el Vice-Almirante Carvajal, entre otros muchos altos méritos, ostentaba el que en grado heroico cumpliera como Jefe de Estado Mayor en la memorable campaña del “Huáscar” que culminó en la gloriosa batalla de Angamos, dispuso que a sus restos se va a todos los honores de Ministro de Estado en ejercicio de los Despachos de Guerra y de Marina y Aviación.

Al conocerse en el Congreso Constituyente la muerte del héroe, sus miembros se pusieron de pie en homenaje a su memoria y por unanimidad se aprobó un proyecto disponiendo que sus restos reposaran en la Cripta de los Héroes, levantándose la sesión en señal de duelo. Antes de ello pronunciaron sentidas oraciones los representantes José M. Tirado, José Ignacio Portocarrero, Domingo Sotil y Manuel Diez Canseco. Sotil, representante por Junín, dijo entre otras cosas que “el Vice-Almirante Carvajal después de haber desempeñado los puestos máximos de la República, baja a la tumba pobre. pobreza que podemos decir, gloriosa; también con su muerte da un ejemplo de cómo se va a todos los puestos y cómo en todos ellos se trabaja con desinterés, con austeridad, con patriotismo, sólo por el servicio y la grandeza de la patria y luego se pasa a mejor vida sin dejar, ¡oh! desinterés y abnegación de los hombres superiores: nada para su familia”.

Durante la noche del 19 de setiembre, poco después de haber ocurrido el fallecimiento del ilustre marino, una compañía de desembarco de la Armada con bandera enlutada se constituyó en la casa mortuoria de la calle Corazón de Jesús, haciendo guardia de honor al pie del féretro. De acuerdo con el ceremonial confeccionado el día 20 el cadáver fue trasladado a la Basílica del Rosario, Templo de Santo Domingo, donde se realizaron las solemnes honras fúnebres a las cuales concurrió el Presidente Benavides acompañado de su Gabinete Ministerial. A las siete y tres cuartos de la mañana de ese día una sección de cadetes de la Escuela Naval llegó a la Basílica con el objeto de reemplazar a la marinería que durante la noche montó guardia de honor al pie del ataúd. Estos cadetes se turnaron en número de cuatro en cada guardia, hasta el momento de ser sacado el féretro del templo.

Realizadas las honras fúnebres, en la mañana del 21 de setiembre el féretro precedido de doce batidores fue conducido en solemne cortejo al Cementerio General. Una división formada por tropas del Ejército y de la Arma-

da rindió los honores acordados al héroe como Ministro de Guerra y Marina en Ejercicio. Antes de ser depositado el féretro en la Cripta de Héroes, como lo dispuso una Resolución Legislativa del Congreso, hicieron uso de la palabra ocho oradores. Estos fueron el Capitán de Navío José M. Tirado, por el Congreso Constituyente, el General Manuel E. Rodríguez, Presidente del Gabinete Ministerial, a nombre del Gobierno, el Contralmirante José M. Olivera por la Armada Nacional, el General Enrique Ruiz Buenaño por el Ejército, el Contralmirante Federico Sotomayor y Vigil, compañero de Carvajal en la cubierta del "Huáscar" en Angamos, en nombre de sus camaradas; el doctor Gonzalo Herrera por la Sociedad Fundadores de la Independencia y Defensores Calificados de la Patria, el Coronel Pásara, por el Partido Constitucional Renovador y el doctor Horacio H. Urteaga por la Sociedad Geográfica.

## FLORILEGIO DEL ALMIRANTE

Del discurso del Capitán de Navío José M. Tirado, representante por el Callao, quien habló ante la Cripta de los Héroes frente a los despojos mortales del héroe, a nombre del Congreso Constituyente: "Hombre de ciencia de gran prestigio, sobresale por su talento insigne sólo comparable al del famoso Villarreal en los últimos tiempos" y nada envaneció su existencia. Sabía muy bien que las situaciones con que el mundo colma a los hombres son transitorias y que sólo el bien, la inteligencia y el heroísmo son los únicos legados que perduran". Carvajal escribió también su nombre en el Congreso en 1883 que se reunió en Arequipa en trágicas circunstancias para salvar de la anarquía a la Nación: "Almirante: al despediros los pabellones de combate de nuestras unidades de mar y tierra, se inclinan reverentes ante su glorioso pasado y los cañones de nuestros buques anuncian con sus salvas tu paso a la región de los héroes".

Del discurso del General Manuel E. Rodríguez, quien había sido su alumno en la Escuela Militar Preparatoria y Naval de Santa Sofía, Presidente del Gabinete Ministerial, a nombre del Gobierno: "Como maestro dedicó su tesonera voluntad y sus capacidades nada comunes a la formación de entidades útiles que inspiradas en sus sabias enseñanzas, trabajan por el progreso y el engrandecimiento patrio". De la oración fúnebre que a nombre de la Armada Nacional pronunciara el Contralmirante José M. Olivera "Leal por sentimientos y convicción, como marino, como ciudadano y como miembro de un partido político, nunca claudicó ni transigió con penumbras ni con situaciones equívocas, fue recto y rígido por el culto por la verdad y la disciplina"; "Como profesional poseía vastísima ilustración, demostrada en diversas ocasiones en el país y en el extranjero; ya en la cátedra dictando cursos que como Mecánica Racional, Geometría Descriptiva y Análisis, son básicos para el estudio de ciencias aplicadas"; es de anotar todo lo que la Geografía Nacional debe a su talento y a su incesante laboriosidad y constancia; bajo su dirección se terminó un polígono de coordenadas geográficas de verdadera impor-

tancia, tanto bajo el punto de vista militar, científico y para las industrias; el mapa del Perú ha sido corregido y rectificado de acuerdo con su iniciativa y métodos y nuestra sociedad Geográfica experimentó vigoroso impulso bajo su inteligente presidencia"; en el puente de navegación: siempre vigilante y activo a pesar de las molestias que le ocasionaba el casco de la granada chilena que recibió en la cubierta del "Huáscar".

Del discurso del Contralmirante Federico Sotomayor y Vigil, compañero de aventura y de gloria del héroe en la cubierta del Monitor inmortal: "Llegó con la conciencia del saber y el aplauso de sus compañeros a escalar, con inteligencia y brillo, desde la clase de Caballero Cadete hasta la Alta de Vice-Almirante de la Armada Nacional". Del discurso del doctor Gonzalo Herrera, quien pronunció una sentida oración a nombre de la Sociedad de Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la patria, a la cual pertenecía por derecho propio el héroe: "Terminando sus estudios ingresó al Ejército y con la clase de Alférez vuelve a la Escuela de Espíritu Santo como Oficial alumno en la sección naval, por comprender que esa era su verdadera vocación"; "a los diecinueve años se inició como profesor de la Escuela Naval y a los veinticuatro era Sub-Director".

Del discurso del doctor Horacio H. Urteaga, a nombre de la Sociedad Geográfica; "Como personajes de las leyendas heroicas de la antigüedad clásica, con la misma destreza y valor con los que luchaba en las batallas, combatía por el deber en el campo de las ciencias, lucubrar paciente para descubrir los secretos del Cosmos o abrir a la actividad de los hombres las fuentes de la Naturaleza. Soldado y sabio, paradigma de la más fecunda dualidad espiritual emula a Sócrates, que cae herido en Potidea y después predica el deber en el Agora". En la guerra inevitable: valiente e hidalgo como su jefe, ese paladín sin miedo y sin tacha que fue Grau; en las faenas de la paz, laborioso y fecundo empuñando con igual maestría y competencia la espada y la pluma, el cañón y el telescopio".

De la "NOTA NECROLOGICA" aparecida en el boletín de la Sociedad Geográfica Nacional: "Se debe mucho al malogrado marino que acaba de desaparecer. Fue explorador de nuestros ríos amazónicos; cruzó los temibles Pongos de Manseriche y de Aguirre en embarcaciones a vapor, demostrando la navegabilidad de los ríos Marañón y Huallaga; fijó varios polígonos de coordenadas geográficas para el levantamiento del mapa del Perú; recorrió nuestro litoral marítimo haciendo estudios hidrográficos y colaboró con valiosos trabajos a la redacción del Boletín de la Institución. Por todos estos méritos, la Sociedad Geográfica de Lima, honrándose así misma, le discernió una de las Medallas de Oro al mérito geográfico, prescritas en nuestros estatutos".

## LA GRAN UNIDAD ESCOLAR QUE LLEVA SU NOMBRE

En 1948 el crecimiento de la población escolar de la gran Lima y el superpoblamiento de las aulas de los que hasta ese momento eran los plante-

les tradicionales de enseñanza secundaria determinaron la creación de nuevos Colegios Nacionales. La Resolución Suprema No. 25 de 23 de enero de 1948 —que lleva la rúbrica del Presidente José Luis Bustamante y Rivero y la firma de su Ministro de Educación, General N. Torres B.— decía en sus considerandos que el número excesivo de secciones con que contaban los Colegios Nacionales Nuestra Señora de Guadalupe, Alfonso Ugarte y Rosa de Santa María, superaban la capacidad de sus locales, que con el fin de evitar los problemas de carácter pedagógico y administrativo que surgían era necesario establecer las secciones supernumerarias como planteles independientes y que se había incluido en el Presupuesto General de la República las cantidades asignadas a los Colegios antes mencionados.

Por estas razones el artículo 1º de esta Resolución Suprema disponía que el antiguo Anexo del Colegio Nacional Nuestra Señora de Guadalupe que funciona en Miraflores se establecerá a partir del año en curso como Colegio Independiente con el nombre de Ricardo Palma.

El artículo segundo establecía que los nuevos Colegios de Varones y Mujeres que se constituyen con las secciones supernumerarias de los Colegios Nacionales de Nuestra Señora de Guadalupe, Alfonso Ugarte y Rosa de Santa María, funcionarán con los nombres de Melitón Carvajal, Mariano Melgar y Mercedes Cabello de Carbonera”.

Se honraba así la memoria del Vice-Almirante Carvajal, cifra ilustre de nuestra historia, al designársele como patrono de un plantel educativo que años más tarde se convertiría de acuerdo con renovadoras doctrinas pedagógicas en Gran Unidad Escolar, centro pedagógico integrado por los planteles de educación secundaria común, primaria y técnica. El Decreto Ley No. 10907 de 3 de diciembre de 1948 expedido por la Junta Militar de Gobierno que presidía el General Manuel A. Odría e integraba como Ministro de Educación el Coronel Juan Mendoza R., que estableció el “Fondo de Educación Nacional” hizo posible que con partidas de este fondo se construyera un amplio y cómodo local para este nuevo tipo de establecimiento educativo.

El 20 de julio de 1949 se colocaba la primera piedra en un terreno de 50 mil metros cuadrados, expropiado al efecto, situado en el Distrito de Lince y Lobatón, con frente a la Av. Leonidas Yerovi, El sábado 15 de abril de 1950 tuvo lugar la ceremonia de inauguración de la nueva Gran Unidad que se constituía en el Perú, en acto que revistió brillantéz y solemnidad. La obra inaugurada en su primera fase constaba de 3 pabellones de dos pisos con 24 aulas y un pabellón de administración de tres pisos. El costo total alcanzaba la cantidad de S/. 3'097,008.43. En la ceremonia inaugural pronunciaron sendos discursos el General Manuel A. Odría, Presidente de la Junta Militar de Gobierno; el Coronel Juan Mendoza R., Ministro de Educación Pública, el señor Carlos Campodónico, Alcalde del Distrito de Lince y Lobatón; la señora Aurora Carvajal de Cervantes nieta del héroe, la cual donó al Museo del plantel la espada y el sombrero de pico del ilustre marino, el doctor Julio A. Chiriboga, Director de la Unidad y teórico de este nuevo concepto de Gran

Unidad Escolar; y el señor Augusto Ureta, Presidente de la Asociación de Padres de Familia de la flamante Unidad.

## PARA UNA BIBLIOGRAFIA DE M. MELITON CARVAJAL

1847 10 de Marzo — Nace en Lima. 1856—1857 Alumno del Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe. 1863 egresa de la Escuela Naval Militar con el grado de Sub-Teniente y es nombrado Profesor de Geografía e Historia del Perú de la misma. 1864 - 24 de abril, tras rendir examen y con motivo del conflicto con España pasó a la Marina de Guerra como Alférez de Fragata en la "Batería de Muelle" en el Callao. 1865- Ascendido a Teniente 2º es nombrado ayudante del Contralmirante Panizo, Jefe de la Escuadra. Sublevación en la Fragata "Amazonas", muerte de Panizo y otros jefes. Se niega a plegarse a la revolución. Regresa al Callao en el "Apurímac". 1865 - 9 de Noviembre- queda fuera de servicio al triunfar la revolución restauradora del Coronel Mariano Ignacio Prado. 1866 - 2 de Mayo- Solicita su reingreso a la Armada y sirve como voluntario en el "Tumbes". 1866 -Profesor durante un año del Colegio Militar donde enseña los cursos de Geometría Descriptiva y Trigonometría Esférica. 1867 - 1868 Oficial en el vapor "Meteoro", Capitán de Puerto de Islay y Comandante del Tercio Naval de Arequipa. Asciede, sirviendo en la fragata "Apurímac" a Teniente Primero. 1868- Capitán de Puerto de Iquitos y Comandante del Tercio Naval de la región. Poco después asume el mando del vapor "Napo", con el cual realizaría importantes estudios en aguas fluviales no surcadas hasta entonces por ningún vapor. Recorrió el Alto Marañón hasta pasar al Pongo de Manseriche, el río Huallaga hasta vencer el Pongo de Aguirre, y todo el Paranapura hasta la confluencia del Cachiyaco, comprobando la posibilidad de navegar a vapor por el primero de estos ríos hasta un punto denominado Borja, por el segundo hasta Achinamisa y por el tercero hasta Cachiyaco. 1870 - Enero. Por esos estudios asciende a Capitán de Corbeta Graduado. 1871 - Febrero. Profesor de la Escuela Naval a bordo del "Marañón". Sirvió luego en la Fragata "Apurímac", donde fue Teniente Primero Encargado del Detall y segundo Comandante sucesivamente. 1872- Capitán de Corbeta efectivo Sub-Director de la Escuela Naval hasta mayo de 1875, desempeñando dos veces la Dirección en forma accidental. Dictó además los cursos de Geodesia e Hidrografía y realizó en el "Nereyda" un viaje de instrucción con sus alumnos. 1875- Junio. Miembro de la Comisión Técnica para explorar, reconocer y medir los yacimientos guaneros de la República. Esta labor duró año y medio. 1876- Capitán de Puerto de Chimbote y Ayudante de la Capitanía del Callao, sucesivamente. 1877-5 de Marzo. Sub-Director del Departamento de Marina en el Ministerio de Guerra durante dos años. Asciede a Capitán de Fragata Graduado. 1879- 16 de Mayo. Nombrado primer Secretario y después Jefe de Estado Mayor de la Comandancia General de la Primera División Naval a bordo del Monitor "Huáscar". Con este buque hizo toda la campaña marítima, estuvo presente en el bombardeo de Antofagasta, en el Combate de Iquique, en la captura del trans-

porte chileno "Rímac", al que por orden del Contralmirante Grau, condujo a Arica y finalmente en el glorioso combate de Angamos, el 8 de Octubre de 1879. Una granada chilena que perforó el blindaje del Monitor, estalló matando algunos hombres y cegando al Comandante Carvajal quien fue sacado sin conocimiento, llevado donde el cirujano y finalmente hecho preso por el enemigo, siendo conducido a Santiago. 1879-31 de diciembre. Tras estar prisionero durante dos meses en un hospital de sangre de Santiago de Chile, es canjeado por un prisionero chileno y devuelto a la patria. 1880 - 4 de Marzo. Forma parte de la comisión presidida por el Capitán de Navío Alejandro Muñoz para adquirir en Europa buques y Armamentos.

1881- 31 de Octubre. Llamado a Huaraz por el Gobierno del Primer Vice-Presidente Contralmirante Lizardo Montero, quien lo nombró Director de Guerra y Marina en el Ministerio respectivo.

1883- Tras hacer por tierra un penoso viaje con el Contralmirante Montero, se incorpora como representante por Andahuaylas al Congreso reunido en Arequipa este año. Clausuradas sus sesiones es nombrado Director General de Correos y Telégrafos.

1884.- Publica un folleto sobre "Patrullas y Reconocimientos Oficiales de Caballería". Otros sobre "Servicios en Campaña de la Caballería". El Gobierno adoptó ambos como reglamentarios para ambas armas.

1885.- Por Resolución Legislativa de la Asamblea Nacional Constituyente asciende a Capitán de Navío.

1866- Aparece publicado este año el "Dictamen de la Comisión Informadora sobre la región fluvial de Loreto", que suscribe como uno de sus Miembros.

1888.- En la Revista Militar, que dirige, publica "La Educación y la Instrucción Militares de la Juventud en Suiza" (Cfr. números 1, 2 y 3).

En la misma revista "Método para enseñar al soldado el Combate en orden disperso (Traducción) (Cfr. número 3 al 10).

1890- Preside la Comisión para la repatriación de los restos de los Héroes de la Guerra del Pacífico, que integran el comandante Gáezon y el Coronel La Torre. Viajan a bordo del Crucero "Lima" que de regreso es escoltado por la Fragata chilena "Esmeralda".

1890- Hace un nuevo viaje a Europa para adquirir elementos navales.

1892-Mayo Reasume la Dirección General de Correos y Telégrafos.

1893- Publica en el Boletín de la Sociedad Geográfica, Tomo II, su trabajo "Altura de algunos puntos del interior del Perú sobre el nivel del Mar".

1894- El Presidente Morales Bermúdez le confía el Ministerio de Hacienda y Comercio en el Gabinete presidido por el doctor José Mariano Jiménez.

1896- Publica en el Boletín de la Sociedad Geográfica su trabajo "Navegabilidad de los Ríos orientales del Perú" (Cfr. Tomo V de este año).

1897- El Presidente don Nicolás de Piérola lo nombra Director de la Escuela Militar Preparatoria y Naval de Santa Sofía. Este cargo lo desempeña hasta abril de 1898.

1897- Publica en el Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima su trabajo "La

Latitud de Lima" (Determinación Astronómica) (Cfr. Tomo III de este año). En el mismo Boletín aparece su trabajo "Extensión Superficial del Perú" (Mediciones) (Cfr. Tomo VI de este año).

1899- Con el Presidente López de Romaña vuelve a la Dirección General de Correos y Telégrafos. A los pocos días con motivo de graves desórdenes en el Departamento de Junín se le encomienda la Prefectura y la Comandancia General de dicha Circunscripción. Restablece el orden merced a sus sagaces medidas. Cuando vuelve a Lima se hace cargo de la Dirección de la Escuela Militar Preparatoria y Naval de Santa Sofía.

1899- En el Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima aparece su trabajo "Proyecto de Demarcación Territorial con cálculos sobre Población del Perú" (Cfr. Tomo VII, de este año).

1899- En el mismo Boletín aparece su Trabajo "Posiciones Geográficas del Perú" (Cfr. Tomo VIII, de este año).

1900-Mayo Ministro de Guerra y Marina en los Gabinetes Riva Agüero y Coronel Zegarra, sucesivamente - En Setiembre volvió a la Dirección de la Escuela Militar Preparatoria y Naval - Viajó a Europa a comprar armamento.

1901- Desde setiembre Ministro de Guerra y Marina en el Gabinete Chacaltana.

1901 - 5 de Noviembre- Por Resolución Legislativa del Congreso Nacional es ascendido a la alta clase de Contralmirante de la Armada Nacional.

1907- Después de supervigilar en Inglaterra la construcción de los Cruceros "Grau" y "Bolognesi" los conduce hasta el Callao como Comandante General de la División que forman.

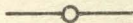
1912- Publica el folleto "Rectificación de algunas coordenadas geográficas de la vía central".

1913- Al 31 de diciembre sus servicios a la Armada, según su Escalafón General, eran de cincuenta años y dos meses. Las Campañas y hechos de armas más importantes en su foja de servicios eran el combate del 2 de Mayo de 1866, la campaña del "Huáscar" en 1879 y los combates de Iquitos y Angamos.

1927- Octubre.- El Congreso Nacional lo promueve a la alta clase de Vice-Almirante de la Armada Nacional.

1932.- Suscribe como Presidente de la Sociedad Geográfica la "Sociedad Geográfica y el Instituto Histórico del Perú sobre la cuestión de Leticia", que aparece publicada en un folleto.

1935-19 de Setiembre.- Falleció en Lima a la edad de ochentiocho años. Sus restos por disposición del Congreso Nacional son trasladados a la Cripta de los Héroes.



**CAPITAN DE NAVIO**

**LUIS GERMAN ASTETE**

**Fernando Gamio Palacio**



*Capitán de Navío*  
**LUIS GERMAN ASTETE**

## CAPITAN DE NAVIO LUIS GERMAN ASTETE

Fernando Gamio Palacio

La campaña llevada a cabo por el Ejército de la Breña, después de la ocupación de la capital y sin contar con los más indispensables recursos y elementos, contra las sucesivas y pertrechadas divisiones enemigas enviadas a destruirlo, prueba su acendrado patriotismo y espíritu de sacrificio guiado por el indómito Cáceres. Entre los principales jefes breñeros se cuenta el Capitán de Navío Luis G. Astete, quien resistió el bloqueo y bombardeos del Callao y en la última y definitiva etapa de la contienda, se dirige al Centro y al mando de la cuarta división, combate heroicamente en Huamachuco, donde muere como valeroso e irreductible abanderado del honor nacional.

Del respetable hogar de don Pedro Astete y doña Manuela Fernández de Paredes, nació en Lima a los 28 días del mes de mayo de 1832, Luis Germán Astete. Sus ascendientes remotos por ambos lados, fueron peninsulares que vinieron a desempeñar importantes cargos en América, donde lucieron aptitudes reconocidas en títulos nobiliarios. Radicados en el Perú prendió vigoroso sentimiento nacional en el corazón de sus hijos, que impulsó a los varones y también a las mujeres, a abrazar con fervor y entereza, la causa emancipadora. Nacieron en sus solares Domingo Luis Astete, miembro de la Junta de Gobierno de la revolución de Pumacahua; José Fernández de Paredes, entusiasta auxiliar del Protector; y doña Carmen Manuela Noriega y su hija doña María M. Fernández de Paredes, matronas que merecieron la calificación y honores de PATRICIAS: abuelos, abuela y madre, respectivamente, del héroe. Junto a los viejos pergaminos españoles de lejanos antepasados, Germán Astete contempló desde su niñez, los novísimos títulos republicanos otorgados por San Martín y por Bolívar a sus ascendientes próximos, alimentando su patriotismo el ejemplo de su padre, destacado político y diplomático de los primeros cinco lustros de la República, y de su madre, inteligente colaboradora en las funciones desarrolladas por aquél. Astete rivaliza con sus antepasados en el amor a la Patria que ellos formaron, superándolos en su heroísmo.

Realizó sus estudios en el Colegio de San Carlos, sobresaliendo por su facilidad para las matemáticas y su afición a las artes. Poseía privilegiada in-

teligencia para el cálculo y eran sus principales distracciones la música clásica y las buenas pinturas. A pesar de los deseos de sus padres para que comenzara la carrera de las leyes, por ser la profesión del doctor Pedro Astete, pudo obtener, tras de persistente y respetuosa defensa de su vocación por la armada, la anuencia de aquellos e ingresar como guardiamarina el 12 de enero de 1850

Sin haber transcurrido un año de su permanencia en el Colegio Militar, fue elegido para recibir preparación náutica en el buque de guerra francés "Algerie". Gobernaba el Gran Mariscal Castilla y nuestra marina recibe los beneficios de su dedicación que se traduce en adquisiciones navales y cuidadosa preparación de su personal. A este plan concebido con perspicaz visión del futuro, correspondía el embarque de sobresalientes guardia-marinas para su adiestramiento en la flota francesa. En la comunicación que pasa con este objeto el ministro del ramo al comandante general de marina, precisa el propósito perseguido por el presidente Castilla, pues, manifiesta: "Ha dispuesto Su Excelencia que los guardia-marinas de la armada nacional Germán Astete... se dispongan a embarcarse en la fragata de guerra francesa "Algerie", para que perfeccionen sus conocimientos marítimos y adquieran la práctica necesaria a esa arma; por manera que mañana que regresen a prestar sus servicios en los buques de nuestra escuadra, desempeñen con mayor utilidad el cargo de oficiales y que hagan carrera brillante y ventajosa para la Patria". En el mismo documento se invoca el honor de los jóvenes seleccionados para que demuestren su espíritu naval, al decirles y también recomendarles que "el Gobierno espera de estos caballeros guardia-marinas subordinados a los señores jefes y oficiales de la fragata y a las ordenanzas que en ella rijan den con su decente comportamiento una prueba de la buena educación que han recibido y se capten el aprecio y distinción de sus superiores". Astete regresa al país después de dos años de aprendizaje en dicha nave de guerra y trae el certificado expedido por su jefe, quien no sólo hace referencia a las características intelectuales y prendas morales de su subordinado, sino que, entusiasta con sus cualidades, vaticina "ser un marino de gran porvenir". El Supremo Gobierno no estuvo en error al designarlo para embarcarse en el "Algerie" ni el comandante francés exageró sobre el destino que avizoraba para su contraído y aprovechado discípulo.

El 22 de abril de 1853, Astete es ascendido a Alférez de Fragata; el 18 de marzo del año siguiente a Teniente Segundo, y le otorgan los despachos de Teniente Primero, el 25 de abril de 1854, los que le fueron revalidados el 10 de marzo del 55, con la antigüedad que le correspondía. Durante estos años unas veces se le destaca a bordo del "Amazonas", "Héctar", "Apurímac" y "Almirante Guise", y otras, vuelve al Colegio Militar para provecho de los estudiantes navales. También prestó servicios en el departamento de Marina y en la capitanía del Puerto del Callao. Ya en tierra o embarcado, ya en la docencia o en la administración, respetábanlo superiores, compañeros y subordinados, pues su capacidad profesional era indiscutida.

Astete participó en la revolución contra Echenique, entusiasmado con el nuevo estado de cosas que proclamara Castilla "el libertador", desapareciendo su optimismo al observar en el orden político, que la presidencia provisoria no decidía la renovación del ejecutivo dentro de las normas constitucionales. En estas circunstancias, Arequipa se pronuncia por Vivanco "el regenerador" y Astete que simpatiza con los insurrectos, enterado por Grau y por Montero de la sublevación del "Apurímac", resuelve hacer causa común con dichos oficiales a quienes los unía fuerte amistad. No vaciló un instante sobre la bondad de tal actitud y no lo perturbaban los decretos en los que se ofrece premios por el sometimiento de la nave y se dispone la separación de la oficialidad rebelada. Se produce la toma de Arequipa y la entrega de la escuadra al gobierno, dejando Astete la carrera. El pesar que experimenta por su obligado apartamiento de la armada, es compensado, ventajosamente, con la satisfacción que le produce la convocatoria a elecciones presidenciales. El movimiento revolucionario, pues, surtía, sus efectos provechosos, ya que Castilla triunfante, confrontando la realidad política, enmendaba rumbos. La revolución se había perdido para las personas que la hicieron, pero, en cambio se había ganado para la causa que ellas mismas propugnaron. El país recibía los beneficios y para el joven revolucionario esto era suficiente.

Castilla tuvo oportunidad de apreciar a Germán Astete, en la campaña contra Echenique y no varió el criterio que de él se había formado por el hecho de haberse adherido a la insurrección contra su gobierno provisorio. Realizada la convocatoria a elecciones para el Congreso del sesenta, le propone que intervenga en la contienda electoral, lanzando su candidatura a una representación. Para Astete, dicho proceder significaba el reconocimiento de la generosidad que animaron sus intervenciones en política, y para Castilla, constituía obtener el aporte inteligente y valeroso del joven marino en la política general del país y en la política naval que convenía seguir y a la que en su primer gobierno diera gran impulso, iniciando nuestra marina su época de oro.

Elegido representante por Huarás, interviene en la dación de la nueva carta fundamental y en su labor parlamentaria en las legislaturas del 60 hasta el 65, se acredita como hombre de certero juicio, trabajador y de firmes convicciones. Defiende el desarrollo de la armada, con argumentos reales e irrefutables y expone el plan para conseguir la mejor formación de los futuros marinos. En la ignorancia del auténtico y trascendente valor de la escuadra, se formula un pedido para que se prevenga al poder ejecutivo que por ninguna razón aumente la marina de guerra, sea comprando o armando buque alguno", y Astete fundamenta su rechazo, exponiendo entre otros argumentos, los siguientes: "El Perú tiene 26 grados de litoral en el que está extendida su mayor fortuna, porque todas nuestras costas están llenas de guano. Yo quisiera que se me dijese si con tres buques se puede andar su litoral; y si tal cosa no es posible, no se puede decir que son bastantes para el servicio las tres unidades que tenemos". "Se ha exitado el patriotismo de los representantes, es decir, el provincialismo, olvidando que del sostenimiento de la marina de

guerra, resulta un beneficio para todos. El fomento de la marina de guerra es el origen del progreso de la marina mercante; y la marina mercante es la fuente del adelanto de la industria". En propicia ocasión manifiesta: "El convencimiento de que los jóvenes desde su tierna edad, o sea, desde los 14 o 15 años, deban hacer largos viajes", y termina afirmando "que sería útil recomendar al gobierno el establecimiento de una escuela práctica de náutica, es decir, un buque que continuamente esté navegando, aun cuando sea sobre nuestras costas, para que así los jóvenes estudiantes adquieran, además de la parte científica, la parte verdaderamente práctica del manejo de las embarcaciones". El tiempo se encargó de darle la razón respecto al aumento de la armada, desde que la escuadra española vino al Pacífico y pudo ocupar, fácilmente, las Islas de Chíncha; y sobre la preparación práctica de los guardia-marinas, hablaba con la autoridad de la propia experiencia adquirida en su aprendizaje en la fragata francesa "Algerie".

Como miembro de la comisión principal de marina, demostró sentido comprensivo para juzgar los acontecimientos en los cuales la desgracia se había dejado sentir con su influencia. Así, informa favorablemente al indulto del oficial responsable del naufragio del vapor "Huáscar" y al indulto de los individuos de tropa del regimiento "Lanceros de la Unión" que se amotinaron Pero, tratándose de la defensa de los preceptos constitucionales, que considera la base en que descansa la organización del país, acalla en su persona y lucha porque en los demás no se manifieste el sentimiento que señala en estos asuntos, como prueba de debilidad. Exigiendo se cumpla las disposiciones de la Constitución, dice: "Pienso que lo que reclaman con derecho los intereses bien entendidos de los pueblos, no se debe sacrificar ante la compasión, ni ningún otro de los afectos humanos; y que ante la infracción flagrante de los preceptos constitucionales, debe callar el corazón para dejar a la inteligencia fallar con la severidad y acierto que exige la conveniencia pública". Si son palpables estas infracciones, no creo que por compasión, vayamos a destruir la Constitución que cada uno de nosotros pueda llamar hija suya, y que hemos dado con toda madurez, con toda la circunspección que una obra de tan alta importancia se merece; que la hemos dado con toda madurez, con toda la circunspección que una obra de tan alta importancia se merece; que la hemos dado, en fin, para que el país marche por el sendero del orden y la prosperidad".

Astete había ganado gran influencia entre sus compañeros del parlamento debido a su actuación inteligente y oportuna, sincera y definida. Los intereses subalternos no existían para quien sólo fijaba su mirada en los altos destinos del país. Versado ya en la política y desempeñando la secretaría de la Cámara de Diputados, se le asciende a Capitán de Corbeta, el 8 de diciembre de 1873. Sin embargo de la naturaleza de la situación de por sí transitoria que ocupa y que él considera un paréntesis, el cual una vez cerrado volverá al ejercicio de su carrera de marino, renuncia al ascenso y, por lo tanto, a los beneficios permanentes de esta clase. En carta que dirige al ministro de gue-

rra y marina, le dice: "Yo no he admitido ascenso alguno y, en consecuencia, se ha de servir Ud. hacer cancelar el despacho de la clase de capitán de corbeta que el gobierno tuvo a bien librar a mi favor, porque prefiero ocupar un asiento como legislador a obtener un ascenso en mi carrera de marino".

Su actitud la explica al exponer en el Congreso: "Antes de entrar a la orden del día, ruego a la Cámara me permita decir dos palabras que mi dignidad hace indispensables. Me encuentro considerado como capitán de corbeta, clase que no he tenido, que no he solicitado, que no apetezco y que no acepto. Yo no cambiaría la representación de mi provincia por medrar con el gobierno". Pensó, pues, que sufriría merma en su honra con un grado que le otorgaba el ejecutivo cuando estaba fiscalizando sus actos y lo combatía desde su curul parlamentaria en los procedimientos que no consideraba convenientes al país, desde que podría creerse que su actitud en la oposición obedecía al designio de conseguir ventajas.

Llegada la escuadra española al Pacífico y conocidas sus inconsultas pretensiones, se descubre en el parlamento el descendiente de próceres y patriotas. Lleno de indignación, deja escuchar su voz en el recinto del Congreso y apunta las medidas navales que deben tomarse de inmediato, como era la defensa del Callao. Impaciente con la calma en que se desenvuelven las cosas y el giro que ellas toman, formula su acusación. Claro en sus intervenciones y valiente en la censura, obedece al impulso del profundo patriotismo. Su palabra se torna vibrante y sentenciosa cuando exclama: "Recapitulando todas estas circunstancias, debéis tenerlas presentes en el corazón para que declaréis sin temor, con el valor que debe tener el representante que defiende la honra y los derechos del pueblo, si eso se puede llamar simplemente debilidad. No nos echemos tierra a los ojos ni tratemos de engañarnos a nosotros mismos". "En las circunstancias solemnes, la debilidad conduce a la muerte". "Ahogar los impulsos de nuestro corazón, cerrar nuestros oídos a los clamores de una imprudente piedad; he ahí el primero de los sacrificios que exige de nosotros el país, he ahí el primero y más esencial de los deberes que hoy impone el patriotismo".

Considerando sus conocimientos en legislación de guerra y marina se le elige miembro de la comisión que redacta el Código Militar, cuya obra mereció del senado la moción para que se le otorgara, lo mismo que a los otros autores, una medalla. Y en prueba de confianza, se le designó para integrar la comisión permanente que durante el receso del Congreso, debía supervigilar la acción del Ejecutivo.

Vuelto al servicio es embarcado en la fragata "Amazonas" primero, y en la corbeta "América", después, el 29 de setiembre de 1865, es ascendido a capitán de corbeta. Producida la revolución restauradora, participa en ella, pues, considérase obligado a demostrar con los hechos, su actitud en el Parlamento cuando reclamara enérgica resolución. Para el combate del Dos de Mayo y a pesar de que no es destinado a ninguna de las unidades de la escuadra, se embarca como voluntario en el "Sachaca", con el objeto de prestar sus

servicios. sin tener en cuenta su clase militar. Declarado el triunfo de nuestra parte, recibe las medallas que le otorgan la nación y la República de Bolivia y el título de "Benemérito de la Patria en Grado Heroico".

Retirado del servicio, cultiva estrecha amistad con don Nicolás de Piérola, quien lo compromete para que participe, de manera principal, en el movimiento revolucionario que debe estallar en mayo de 1877. En la noche del día 6 de ese mes, Astete, en compañía de los conjurados reunidos en el pontón escuela "Apurímac", aborda al "Huáscar". El monitor sale de la bahía del Callao y en busca de combustible y diversos artículos, recala en las Islas de Chincha; sigue después por el litoral Sur y toca en diferentes puertos: Mollendo, Iquique, Cobija, y Caldera. En Antofagasta, embarca el caudillo revolucionario, así como a varios de los lugartenientes. En su recorrido se encuentra entre otros vapores, con el "Santa Rosa" y el "John Elder", a los que detiene en demanda de la correspondencia oficial que conducían, la que no consigue debido a la negativa de sus capitanes y, sobre todo, por haber respetado su actitud. Aprovechando la ocasión, se surte en estos barcos de mercaderías que le fueron libremente vendidas.

Algerman M. de Horsey en su carácter de "Almirante Comandante en Jefe de las Reales Fuerzas Navales de su Majestad Británica en el Pacífico", se dirige al jefe del Huáscar, en 16 de mayo, manifestándole con motivo de su trato con las naves anteriormente nombradas, que "cualquier acto como el ejecutado por el "Huáscar", lo obligará a tomar posesión de ese buque y entregarlo a la autoridad legal"; "será considerado como justa causa para su captura por las fuerzas navales de su Majestad Británica que están bajo su mando" Y en 22 del mismo mes de mayo, el comandante Astete que es el jefe de la escuadra revolucionaria cuyo único buque es el "Huáscar", en severa y valiente respuesta, le dice: "Las fuerzas que me obedecen conocen bien los derechos y deberes que el Código de las Naciones y la práctica establecida en nuestras costas le señala; lejos de incurrir en la más leve violación de esos deberes, no han ejercido por el contrario, con la extensión que podían aquellos derechos en el caso de los vapores mercantes "John Elder" y "Santa Rosa", pudiendo añadir que son inexactas las informaciones suministradas a este respecto", y termina: "Por lo demás, apoyado en mi derecho y anteponiendo a todo otro interés, la soberanía y dignidad de la República, rechazo con tranquilidad, pero firme resolución, no solo en mi nombre y en el de los que me obedecen, sino en el del Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesto, declarando al señor Almirante, que si, lo que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con que se consuman, sabré cumplir con mi deber". Astete consideró tales amenazas como un atropello a la bandera que enarbolaba el "Huáscar" y a su honor de marino, y, poniendo de lado todo aspecto político, así como el poderío de las fuerzas inglesas, aceptó con serenidad y altivez, el reto lanzado, criterio que era también el del caudillo revolucionario y unánime en todos los del monitor.

Entre tanto, el "Huáscar" en Punta Pichalo, tiene que combatir con la "Independencia", "Unión" y "Pilcomayo", buques de la escuadra de operaciones que trataban de apresarlos. Los resultados fueron que la "Independencia" sufrió averías de importancia y la "Unión" de carácter leve, no recibiendo el "Huáscar" sino tiros de fusil. Comenzada la noche, continuó el monitor su derrotero al Norte, no siguiéndole ninguno de los buques con los cuales se había batido.

El 29 de mayo, recién vencida la mañana, el "Huáscar" navegaba frente a Pacocha y es avistado por la división de la escuadra británica del Pacífico, constituida por los buques de guerra "Shah" y "Amethyst". Sin embargo de que el Almirante inglés refería sus amenazas para los hechos que ulteriormente verificara el monitor, envió en una embarcación al teniente primero Rayner, con las siguientes instrucciones: "Diga Ud. al Comandante del "Huáscar" que he venido a tomar posesión del buque en nombre de su Majestad la Reina de la Gran Bretaña". "Que si la bandera del "Huáscar" es arriada inmediatamente y el buque entregado en el acto, serán respetadas las vidas, libertad y propiedad personal de todos los de a bordo"; "que en tal caso no los entregaré a su gobierno, sino que los desembarcaré en sitio neutral, a una distancia racional que su comandante desee". "Vista la indudable superioridad de fuerzas del "Shah" y su gran velocidad, instará usted al comandante del "Huáscar" para que evite la pérdida de vidas de sus oficiales y tripulaciones, cuando no la destrucción total que su resistencia puede acarrearle". De manera que el almirante comandante de la división de la escuadra inglesa en el Pacífico, pensó que era llegado el momento de tomar el monitor. Su resolución estaba sustentada en el poder de las fuerzas a sus órdenes y en el convencimiento del fácil éxito de la empresa. Creía suficiente indicar el poder y andar de la nave capitana, y hacer el ofrecimiento de perdonarles vida, cosas y el propio buque. El almirante inglés ignoraba en lo absoluto, la envergadura espiritual del comandante Astete y los suyos, desconociendo también, su magnífica preparación marina, y concibió que la aceptación de su reto, contenida en la parte final de la nota respuesta del jefe peruano, no la respaldaba verídica y firme decisión.

A la sorpresa que causa la respuesta recibida del "Huáscar", de que no se rendiría, dada de viva voz por el caudillo revolucionario, en concordancia con la ya citada nota de Astete, siguió la orden del Almirante Horsey para que se abra el fuego. Dos buques de guerra con cuarenta cañones y ochocientos marineros, pertrechados con los elementos destructores más nuevos y variados de la época, se enfrentaban a sólo cinco cañones y cien marineros de nuestra solitaria nave. La clase y número del armamento de los contrarios, eran compensados con diestras disposiciones y actos de múltiple valor, en homenaje al pabellón naval del Perú. Hubo un instante en que el almirante inglés dispuso que cesara el fuego, por creer que el "Huáscar" se rendía, pero los hechos vinieron a demostrar lo contrario. Así, explicando la orden dictada y que se vio obligado a rectificar, dice en su informe sobre el combate: "Se paró el

fuego un momento porque la bandera del "Huáscar" cayó por haber sido cortada con un tiro las drizas, pero luego fue vuelta a izar". Los marinos peruanos del monitor: Astete en Pacocha, primero, y Grau y los que lo sucedieron en Angamos, después, legaron el ejemplo de su heroico comportamiento, pues tocándoles luchar con fuerzas muy superiores en ambos casos, mantuvieron al tope su bandera. El almirante Horsey en su informe, llega a imaginar al "Huáscar" desarrollando un andar que nunca tuvo y declara —lo que es todo un elogio— que realizó una bella acción naval. Es decir, que no sólo considera excelente el comportamiento de Astete, que acreditó su pericia, sino que arriba al resultado de que su dominio técnico del mar, lo juzga perfecto.

Aun aceptando el propio informe del almirante inglés, que a las 5 y 45 ordenó cesar el fuego, que como ya hemos visto fue iniciado por orden suya, permaneciendo los buques de su división haciendo guardia al "Huáscar" y que éste durante la noche salió mar afuera, se llega a la conclusión de que el combate aceptado por Astete, contra fuerzas manifiestamente superiores, en protesta de no rendirse, fue comenzado y concluido por los ingleses, que el "Huáscar" durante el combate, rechazó a la división de la escuadra inglesa. hasta combatirla ofensivamente, pues como consta de los documentos oficiales contrarios, llegó a embestir sus unidades repetidas veces, para emplear el espolón; que con su bandera en alto y a pesar de la celosa guardia que le hacía, en el momento oportuno, sigue su derrotero, dejando burlados al "Shah" con un gran andar y a los cañones de éste y del "Amethyst". Astete había triunfado: el almirante inglés intimó la rendición apercibiéndole que si no se hacía de inmediato hundiría el monitor; y después de tres horas de combate, el "Huáscar" sale de las aguas de Pacocha.

El jefe revolucionario resuelve deponer las armas ante las fuerzas navales del gobierno y arribando a Cobija, así se hizo. Tratándose del extranjero que ofrecía conducirlos a puerto neutral, Astete no se rindió, pero teniendo en cuenta la actitud política asumida por el caudillo de la revolución, el combatiente con éxito de Punta Pichalo y de Pacocha, se entrega a la escuadra de operaciones con la que días antes había luchado en el primero de dichos combates. La acción de Pacocha, hace desaparecer el asunto revolucionario que tiene un carácter interno, para exaltar su acción por el respeto a la bandera que enarbolará el monitor: la bandera del Perú. Astete prefirió someterse a la prueba durísima de un desigual combate, asumiendo toda la responsabilidad, como primera autoridad naval antes que arriar su pabellón. Así lo comprendieron aun los enemigos políticos prisioneros a bordo del monitor, pues el coronel Varela y el teniente coronel Espinoza, fueron puestos en libertad al ofrecer sus servicios para la lucha a iniciarse, convencidos de que ante un ataque extranjero, desaparecía el bando político y surgía una causa nacional. La acción desarrollada por Astete como jefe de la escuadra revolucionaria cuyo único buque es el "Huáscar", que por su perfección marina califica el adversario de bella, acredita su pericia y, sobre todo, su corazón de héroe, para quien con el enemigo extranjero, antes que la rendición estaba la muerte.

Como el gobierno no aceptara las condiciones en que el jefe del movimiento revolucionario fijara la entrega del "Huáscar" al comandante de la escuadra de operaciones, Astete fue puesto preso a bordo de la "Independencia". A su llegada, los habitantes del Callao y de Lima, con espontáneo y fervoroso aplauso, públicamente premiaron al victorioso de Pacocha. A su casa concurrieron nacionales y extranjeros y hasta funcionarios oficiales, en testimonio de felicitación. El propio gobierno asumió el reclamo diplomático consiguiente y "El Comercio" y la prensa en forma unánime, protestaron del atropello cometido por el almirante británico, haciendo resaltar que la "nave rebelde había sabido defender el honor de su bandera con altivez y valor". En el combate de Pacocha, Astete perfila su personalidad de marino y de patriota. Caracterizando a la primera su preparación y a la segunda su poderosa voluntad.

Dedicado a las actividades particulares, pasa varias horas del día en su biblioteca en la que cuenta con numerosos y selectos libros de marina, literatura e historia, en castellano y en francés. Observador juicioso, multiplica en las páginas, notas e intercala, a menudo, pensamientos y apreciaciones personales. Amante de la pintura y del dibujo, son notables sus colecciones de grabados de obras célebres y sus valiosas pinturas en bronce de artistas franceses, no faltando cuadros españoles, alemanes y de las escuelas de Quito y del Cusco. De estatura media, cuerpo delgado y porte distinguido, destaca el pronunciado posterior del cráneo, que denota su inteligencia, y alta y desplegada frente que impresiona por sus generosas líneas. La mirada serena y escrutadora, refleja su espíritu comprensivo y el mentón agudo y pronunciado, dice de su carácter. Sus decisiones resultantes siempre de raciocinios, distaban de ser interesantes, pues sus sentimientos no eran apagados por sus juicios, antes bien, los iluminaban y sostenían. En el trato familiar y social era sencillo y afable, y en el puesto de jefe, resuelto e imponente, capaz de concitar al sacrificio. Para sus subordinados, tenía la autoridad moral de su preparación y carácter, y el sentido del mando que lo presentaban seguro y decidido en la acción.

Declarada la guerra del Pacífico, Astete recibe el encargo para adquirir en Norte América, unidades navales. Obstaculizada su gestión porque las personas que debían obtener los fondos necesarios en Europa, fracasaron en sus propósitos, no desmaya y consigue concertar la compra del "Stevens Betley". La nota que dirige a Lima, relatando su labor desarrollada y objeto logrado, precede en pocos días a la llegada de la que a su vez le envían manifestándole el acuerdo de dar por concluida su comisión. Lamenta lo ocurrido y atendiendo al conflicto que afronta el país, se embarca de regreso a fin de presentarse a la superioridad y esperar que se disponga su participación en la guerra. Tratándose de la Patria, su contingente personal no lo escatima y ni siquiera le condiciona a situación alguna, importándole, exclusivamente, servirle. Dispuesto a su defensa, estará pronto hasta rendir la vida.

El 8 de octubre en Angamos, terminaba la gloriosa campaña del "Huáscar" y el enemigo conseguía la soñada supremacía del pacífico. Bloquear con su poderosa escuadra el Callao, sin nave que pudiera ofrecerle resistencia de consideración, bombardearlo con sus numerosas bocas de fuego, sin temor de seria réplica, y dominar sus viejas defensas y la ciudad, significaban para el adversario, la reparación de su quebrantado prestigio naval, y, al mismo tiempo, le aseguraba el triunfo definitivo de la guerra. El "Blanco Encalada", el "Cochrane", el "Huáscar", la "Pilcomayo", el "Matías Cousiño", el "Amazonas", el "Angamos", el "Magallanes", la "Janaqueo", la "Huacolda", la "Tucapel" y otros buques auxiliares, eran los acorazados, cruceros, transportes artillados y torpederos, que realizarían "el bloqueo del Callao" que en realidad era el bloqueo de Lima y el Perú". El éxito lo consideraba descontado, desde que sólo teníamos en el mar una corbeta, un monitor en deplorable condición, e inservibles y desarmados transportes convertidos algunos de ellos en pontones. Al decir de Vicuña Mackenna, "tales cascos desde que cerrara el puerto a sus correrías iban a servir más de embargo y cuidado que de utilidad a sus guardadores"; "serían harto ineficaces contra la poderosa artillería moderna de los acorazados enemigos". Y en tierra, teníamos un castillo colonial, baterías, torres y reductos, dotados de armamento traído en mayoría el 66, cuando la cuestión española, menos la batería de a mil colocados en La Punta, resultando las primeras anticuadas y todas, inclusive la última, con alcance de tipo inferior al de "la poderosa y moderna artillería de los acorazados enemigos". No poseíamos elementos para rechazar el bloqueo, ni para contestar el fuego del adversario, si se pusiera a distancia de su máximo alcance.

Se verifican los bombardeos de abril, mayo, agosto y setiembre, viéndose obligados los barcos enemigos a retirarse a sus respectivos fondeaderos, por la forma cómo respondían nuestras defensas, que les causaban serias averías y poníanlos en graves riesgos. Alternativamente se verifican peligrosas expediciones a la Isla de San Lorenzo y ataques con lanchas que conducen torpedos, en acciones heroicas que el adversario elogia. Y podemos hundir el "Loa" en aguas de Chancay y la "Covadonga" en las propias del Callao.

El gobierno teniendo en cuenta el comportamiento del Capitán de Navío Astete, como comandante general de las baterías del Norte, lo había designado jefe político y militar de la plaza, confiándole la difícil tarea de defender nuestro primer puerto contra la escuadra contraria que aumentaba sus unidades para hacer más efectivo el bloqueo y producir las desastrosas consecuencias que esperaba de los bombardeos. En la capital enemiga se multiplican las protestas por los fracasos de su escuadra en el Callao; en el Parlamento se reclama sanción por los hundimientos, y la prensa, haciéndose eco de esas actitudes, llega a extrañarse de que la noticia de las voladuras no hubieran llegado, al mismo tiempo, que la de la ejecución de las represalias. Indeciso y vacilante el jefe de la escuadra enemiga, almirante Riveros, pide órdenes y al recibirlas se dirige por oficio de 21 de diciembre al comandante Astete, expresándole: "He recibido instrucciones de mi gobierno para bombardear los puer-

tos de Chorrillos, Ancón y Chancay, si en el término de 24 horas el gobierno del Perú no ha entregado a esta escuadra la corbeta "Unión" y el transporte "Rímac", previniéndole que si mañana 22 del corriente a las 12 m. no me han sido entregados los citados buques, se llevará a cabo el bombardeo de los puertos arriba mencionados, sin otra prevención". El comandante Astete respondió a este ultimátum, manifestando el rechazo que merecía por parte del gobierno y finalizaba su nota devolviendo el reto al almirante enemigo, en estos términos: "Honroso sería para V.E. avanzar sobre las fortalezas de esta plaza y no hacer el simple papel de espectador en el largo plazo de cinco meses transcurridos desde el establecimiento del bloqueo". El jefe de la escuadra bloqueadora prefirió llevar a cabo los bombardeos ofrecidos que resultaron, también infructuosos.

Astete, en el desempeño de la comandancia general de las baterías del Norte, primero, y en las funciones de la autoridad política y militar de nuestro principal puerto, después, combatió a la escuadra enemiga, consiguiendo que fracasara rotundamente en la integridad de su plan. Salió airoso de la delicada y difícil empresa que se le confiara como defensor del Callao e implícitamente de Lima, salvando la inferioridad de las defensas de la plaza con inteligencia militar y probando valor. Vicuña Mackenna, juzgando los resultados del bloqueo, dice: "Nos costaba la pérdida de doscientas vidas, un transporte valorizado en medio millón de pesos, un barco que no admitía tasación posible en dinero, una valiosa lancha cañonera, las continuas zozobras de los torpedos, el deterioro de todos estos buques y por encima de todos estos daños, las humillaciones que dejamos recordadas; tal era el sucinto epítome de la vida y el fruto del bloqueo del Callao, sin contar con la impunidad con que de todas partes llegaban a las caletas y puertos del Perú, víveres y armamentos".

Y después de haber rechazado con sus baterías los bombardeos y desafiado al Almirante enemigo a que viniera a tomarlas, en lugar de dirigirse a atacar puertos que carecían de ellas, vese obligado a ordenar la voladura de sus defensas y ser testigo del hundimiento de nuestros cascos surtos en la bahía, antes de que cayeran en poder del ejército que acababa de vencer en las batallas de la toma de Lima. El Héroe del "Shah", como en justicia lo califica Vicuña Mackenna, pasaba por el tremendo dolor de ordenar la desaparición de sus defensas no rendidas y presenciar la voladura de los restos de nuestra escuadra. Ante el enemigo extranjero, no existía para Astete la capitulación, su sendero lo había trazado en Pacocha y lo seguía con altivez que señala su vida naval y ciudadana.

Ocupada la capital, Astete regresa al seno de los suyos, donde seis hijos pequeños, todas mujeres menos el último, entre cuatro y catorce años de edad huérfanos de madre, lo reciben alborozados al verlo a plena luz del Sol, después de nueve meses del bloqueo, durante el cual sólo venía a Lima a medianoche a saludarlos por breves momentos. Y a los pocos días, ante el asombro y dolor de sus hijos, es sacado preso de su domicilio por el enemigo que no olvida su acción en el fracaso de los bombardeos, y, sobre todo, su desafío

al Almirante de la escuadra para que avanzara a tomar las defensas del Callao. Cumplidos varios meses de prisión y el pago de un fuerte cupo, retorna al hogar, pasando las horas de sosiego dedicado a la lectura. Sus hijas conservan con grata fidelidad el recuerdo de su última permanencia entre ellas, pues solían interrumpirlo con frecuencia en su gabinete de trabajo, ocasiones que con solfícito cariño aprovechaba el comandante Astete para hacerles reflexiones sencillas y fundamentales que han guardado como dogmas. Comprendiendo que su estada en Lima sería más o menos breve, tales actos los constituía en el digno preámbulo de su despedida.

El enemigo estuvo en error al creer que obtenida la victoria de Angamos, conseguiría dominar las defensas del Callao, y experimentó no menor equivocación al abrigar el convencimiento de que con la ocupación de Lima la guerra había concluido. Es indudable que todo propendía a confirmar este criterio; los desastres de San Juan y de Miraflores; la disposición del ejército; la falta de armamentos y recursos, y hasta la anarquía política que ya se iniciaba. Pero, tan razonable convencimiento sustentado en lógicas apreciaciones de los hechos, es quebrado por el General Andrés Avelino Cáceres que lleva a cabo la gesta de La Breña con su ejército formado en el crisol de los más grandes sacrificios, sin contar con la esperanza del triunfo y animado sólo del firme propósito de defender la dignidad del país. Civiles, profesionales y comerciantes, marinos y militares, se dirigen al Centro de la República para constituir el nuevo ejército; ancianos, mujeres y adolescentes, ayudan a la consecución de armas y recursos, en lo que participa la esposa del General Cáceres. El valor, la inteligencia y hasta la imaginación, se ponen de manifiesto para atacar al enemigo y también para burlarlo.

Al ejército de La Breña no le amedrenta el trabajo excesivo, ni los obstáculos del terreno ni las distancias, y tampoco las expediciones bien pertrechadas que se mandan para combatirlo. Mal armado, con fusiles variados, escasamente dotado de municiones y los guerrilleros con instrumentos de labranza y listos para lanzar las galgas por los rodaderos, siguen al jefe que blande en alto el estandarte del honor nacional. El General Cáceres recorre una y múltiples veces los departamentos del Centro. Tan pronto atraviesa la cordillera como acampa en el valle, ladea el río como ingresa a la ciudad, adiestra a sus soldados como atrae a sus filas, por la persuasión, a los indígenas, resuelve la división de sus escasos recursos como traza el nuevo plan de ataque. Siempre adelante, su prestigio crece ante los nacionales y los enemigos. Experimenta la adversidad bajo la forma de las defecciones que al reducir enormemente sus fuerzas permiten que el enemigo exagere sus exigencias. Pero a todo esto Cáceres responde con las victorias de Pucará, Marcavalle, Concepción y Ñahuinpuquío. Las tropas chilenas llegan a considerar propio de artes extraordinarias los hechos de este hombre que los acosa de día y de noche, sorprendiéndolos, diezmándolos y haciéndoles sufrir derrotas. Los expedicionarios enemigos reemplazan el nombre del General Cáceres por el de "Brujo de los Andes".

Y Astete que desafiara al Almirante Horsey en Pacocha y al Almirante Riveros en el Callao, se sintió identificado con el Ejército de La Breña.

A su casa concurren personalidades que se hallan en comunicación con el General Cáceres. Con patriótica simpatía observa la resistencia que éste hace y cree de su obligación cooperar a su mejor desempeño. Y cuando previó que el Ejército de La Breña libraría su campaña final, considerando que su puesto está en él, furtivamente parte a la sierra y encarga el cuidado de sus hijos a su madre política doña Jesús Alvarez Calderón de Guerrero. El vencedor de Pacocha y defensor del Callao, el marino de la ocupada Lima y desaparecida la escuadra podía permanecer entre los suyos con la plena satisfacción de haber cumplido con su deber profesional y ciudadano, toma el camino del sacrificio porque cree que la Patria así lo reclama. En procuración de su defensa pone de lado bienes, derechos y porvenir, y sin importarle lugar ni posición, sube a la grupa de un caballo y convertido en breñero asume la comandancia de la cuarta división del Ejército del Centro.

El comandante en jefe de las fuerzas de ocupación, General Patricio Lynch, considera que es oportuno que los ejércitos expedicionarios enviados al Norte y al Centro, deban "cooperar eficazmente al movimiento combinado de estrechar y encerrar a las fuerzas del General Cáceres". Una de las expediciones la integran la división del General Gorostiaga y las fuerzas del comandante Gonzales, que juntas actuarán bajo el mando del primero; y de la otra, la constituyen las divisiones del Coronel Canto y la del Coronel León García, que reunidos serán dirigidas por dichos jefes, sucesivamente, hasta que recaer el mando en el coronel Arriagada. El General Cáceres burla a este último ejército y se dirige al Norte a fin de combatir con el que actúa en esa zona.

El comandante Astete refiriéndose al sustento del ejército y al propio que atendía con su peculio, les escribe a sus hijos: "Se sufre la carestía y carencia de todo, separado el rancho o alimento que es abundante, cuesta un triunfo conseguir pan, azúcar y otras cosas necesarias". "Ya he agotado casi todo lo que traje, porque a pesar de lo económico que me he vuelto, aquí las cosas valen el cuádruple que en Lima y lo mismo por los pueblos de tránsito". Su organismo se afecta con las variaciones de climas y marchas forzadas, y escribe: "Estoy muy bien de salud, aunque muy trabajado y ya la edad se resiente un poco para esta vida tan activa". Pero, sin embargo de la falta de recursos, de la escasez de medios y del agotamiento físico, su espíritu no declina y con su peculiar fortaleza de carácter, dice a sus hijos: "mucho deploro los medios y las lágrimas, tengan fe y entereza en la Providencia que mucho espero de ella". "Como ustedes se conserven bien, todo lo demás es poco para mí". El cristiano de corazón, mantiene en la adversidad, viva su fe y reclama a sus hijos la conserven, pues comprende que un día u otro, no lejano, el porvenir de ellos sólo dependerá de la Providencia. El patriota decidido que conociendo de las penalidades que le esperaban marcha y se incorpora al ejército donde va a ser ejemplo de esfuerzo, al escribir a sus hijos, aparece lleno de ternura, dando gracias al Creador porque los sufrimientos que le aquejan no los

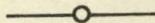
comprendan a ellos. Seguramente dentro de un concepto de justicia retributiva, esperaba que la Providencia acogiera bajo su amparo a los suyos, ya que él había ofrendado su vida a la Patria.

El Ejército de La Breña alcanza Huamachuco, después de penosas marchas, atravesar territorios y vencer accidentes geográficos que parecían insalvables. La decisión de atacar al ejército expedicionario de Gorostiaga, la explica el General Cáceres en su parte oficial, pues en él, dice: "En esta situación viendo que los cuerpos del ejército habían quedado en cuadro por las enfermedades y la fuerte deserción y que la fuerza que existía estaba imposibilitada por el cansancio para seguir peregrinando, resolví atacar Huamachuco con los mil cuatrocientos hombres que me quedaban, no obstante la superioridad numérica y de condiciones del enemigo, que con el refuerzo recibido debía tener muy cerca de dos mil hombres de las tres armas". Y el 8 de julio el Ejército de La Breña ocupa la ciudad de Huamachuco, obligando al enemigo a abandonarla, perder parte de su vestuario, pertrechos y caballada, y replegarse al cerro Sazón. El 9 sosteniendo el fuego, consigue apoderarse del botín abandonado la víspera por el adversario. Y el 10 en la madrugada, comienzan a descender sucesivamente los batallones chilenos, iniciando el ataque sobre el ala derecha. Sus primeras fuerzas son rechazadas por guerrillas nuestras. Precisada la tercera división a tomar parte en el encuentro, generalízase la batalla y entra por la izquierda, la primera división, la segunda división por el centro, y por la derecha, la cuarta división que comanda el Capitán de Navío Astete. Cinco horas de combate hacen que los nuestros consigan que el enemigo retroceda hasta sus primeras posiciones. Al decir de un testigo extranjero "Cuántas batallas se han librado en la actual guerra, no ha existido ninguna donde se haya expuesto a la suerte tanto valor y patriotismo", y el propio adversario declara que es "un deber imperioso de justicia reconocer el heroísmo del soldado peruano en Huamachuco". Y cuando los breñeros coronan las alturas de Sazón y se escuchan los acordes de las bandas que tocan diana, cesan de repente en el ataque porque se les ha terminado las municiones y no pueden calar las bayonetas, porque sus rifles carecen de ellas. El enemigo ante el hecho inesperado que percibe, se rehace y lanza cerrado fuego, al mismo tiempo que ordena sucesivas cargas de caballería contra nuestros soldados y que sólo pueden oponer el golpe de culata. Ante el imperio de las circunstancias, ceden terreno y lo que se vislumbraba como una victoria, se torna en la iniciación de la derrota. Los jefes en su mayoría perecen y el Comandante Astete delante de su diezmada división sostiene a sus huestes en su puesto, y al comprender que la derrota es inevitable, lejos de ampararse en honrosa retirada, da frente al enemigo. Sordo a las voces de sus subalternos que reclaman se repliegue, sin ceder un palmo de terreno se presenta como seguro blanco a su nutrido fuego. Un balazo en la frente lo mata al instante. Su sacrificio se había consumado y si la victoria pudo resarcirlo de la campaña que venía realizando, al surgir la derrota y mantenerse a la cabeza de su división que carece de municiones y bayonetas, escoge su propia suerte. El General Cáceres

que ha perdido la batalla y ha ganado la gloria para él y para los suyos, al mencionar el comportamiento de los breñeros, dice: "Basta declarar que todos los jefes han rivalizado en valor, señalándose además entre los muertos, a los coroneles Astete..." En justo reconocimiento abre con su nombre la cita que hace de los Héroe.

En los campos de Huamachuco escenario de heroísmo, los cadáveres de los oficiales y soldados de la cuarta división montan fúnebre guardia alrededor de los despojos mortales de su glorioso jefe. Enterrado provisionalmente en el propio campo de batalla, con posterioridad y con las debidas solemnidades, sus restos desfilan por las calles de Lima, con los de Grau, Bolognesi, Espinar.. hasta el cementerio. En la Cripta de los héroes reposan definitivamente.

La vida del capitán de navío Astete aparece dedicada a la Patria en la marina de guerra y en el parlamento, figurando como hombre de singular inteligencia, sólida preparación y gran valor. En la contienda supo acreditar cuánta verdad animaba sus actitudes. Su intervención en el congreso para que se rechazara a la escuadra española, tuvo cumplida confirmación al embarcarse como voluntario en el "Sachaca" y tomar parte en el combate del Dos de Mayo. El reto que aceptara al Almirante de la escuadra inglesa en defensa de la bandera del "Huáscar", precedió al combate de Pacocha en que asombró al propio adversario. Al desafío lanzado al Almirante chileno en el Callao, lo antecedían sus acciones en el bloqueo y lo siguieron las que realizó hasta su término. Y con su ingreso al ejército del Centro abre la campaña que realiza en las breñas, exaltándolo su muerte en Huamachuco al frente de la cuarta división cuando iniciada la derrota por la retirada en masa de nuestros soldados que eran acibillados por el fuego de los infantes y destrozados por las cargas de caballería, permanece cara a cara a la muerte. En el mar de Pacocha y en las playas del Callao, es el jefe que se multiplica en esfuerzo y abnegación, y en La Breña el jefe que pronto al máximo sacrificio, resuelto y sereno demuestra al adversario que espera la muerte antes que retroceder.



**CAPITAN DE NAVIO**

**JUAN FANNING GARCIA**

**Néstor Gambetta.**



*Capitán de Navío*  
**JUAN FANNING GARCIA**

## EL CAPITAN DE NAVIO DON JUAN FANNING GARCIA

Néstor Gambetta

### ITINERARIO BIOGRAFICO

Este distinguido marino cuyo nombre perdura en el recuerdo de la historia por su patriotismo y la rectitud de sus actos, nació en Lambayeque el 3 de Abril de 1824. Fue hijo del señor Juan Fanning, acaudalado comerciante norteamericano, uno de los más entusiastas sostenedores de la independencia americana, por cuyo triunfo coadyuvó con casi toda su fortuna y de la señora Micaela García, virtuosa de la mejor sociedad lambayecana. Huérfano desde muy tierna edad e impulsado por su ardiente vocación a la esforzada carrera de marino el joven Fanning se embarcó en un buque mercante, luego hizo sus estudios profesionales en la Escuela Militar y Naval del Callao, bajo la dirección del prestigioso marino, Contralmirante don Eduardo Carrasco. Desde que comienza su carrera, la vida le presenta situaciones en las que debe revelar su energía moral y la entereza de su carácter. Un año después de la Batalla de Yungay, 8 de Enero de 1843, salían a la luz los Primeros Decretos relacionados con la Marina. Por ellos creaban dos Escuelas: La Central, en Lima y su filial en Paita. El objeto primordial era "crear pilotos facultativos que puedan dirigir con inteligencia y acierto la navegación de la Marina Mercante". Los alumnos al egresar, podían elegir el servicio de la Marina de Guerra con el grado de Guardia Marina. A la Escuela de Lima se le asignaron veinticinco alumnos al principio y a la de Paita veinte. Se nombró Director de las dos Escuelas al Cosmógrafo Mayor de la República Comandante don Eduardo Carrasco, y se dedicó para prácticas de los alumnos al único buque de guerra, el Pailebot "Vigilante" que estaba al mando del Tercer Piloto don Juan Fanning García.

El 14 de Junio de 1844 recibe su Despacho de Guardia Marina, principio de un porvenir en su carrera que se le presentaba promisorio; se le trasladó a la Corbeta de Guerra "Limeña", en la que permaneció el resto del año durante la Junta de Gobierno presidida por el General don Domingo Nieto el año de 1844. Ingresó a continuación al Ejército con la clase de Sub-Teniente de Infantería. Volvió a la Armada con la clase de Alférez de Fragata.

El 28 de Agosto de 1845, se embarcó en el Bergantín "Almirante Guise" solicitando su baja temporal el 20 de Diciembre de 1846, por enfermedad. El 11 de Enero de 1847 se le nombra Ayudante de la Mayoría de Ordenes, desempeñando esta colocación hasta el 20 de Marzo del mismo año, fecha en la que se embarcó en el Bergantín de Guerra "General Gamarra".

Durante la administración del Gobierno del General don Ramón Castilla en 1845, formó parte de la primera comisión de marinos peruanos exploradora del río Amazonas y sus afluentes en dos pequeños vapores, el "Tirado" y el "Huallaga", mandados construir exprofeso en los Estados Unidos de Norteamérica; ardua empresa que se llevó a cabo bajo las órdenes del Comandante de la Marina de Guerra don Manuel Villar, donde hizo gala de tenacidad y valor para vencer las inclemencias de aquellos vírgenes parajes a bordo de naves que resultaron inadecuadas y mal construidas.

El 30 de agosto de 1848 se le concedió licencia por tres meses para trasladarse al Departamento de Moquegua. El 4 de enero de 1849 fue destinado a la Ayudantía de la Capitanía del Callao, y el 25 del mismo mes, a su solicitud, obtuvo licencia sin goce de haberes. Por Resolución Suprema del 2 de agosto de 1850 fue nombrado Capitán de Puerto de Chala. El 3 de diciembre de 1851 asciende a Teniente Segundo efectivo. El 29 de enero de 1852 fue nombrado Capitán de Puerto de Iquique y el 18 de abril del mismo año, se le nombró Ayudante de la Mayoría del Departamento.

El 8 de agosto de 1853 obtuvo su ascenso a Teniente Primero y efectivo. Se hallaba sirviendo como Segundo Comandante del Bergantín de Guerra "General Gamarra" y como consecuencia de la Batalla de la Palma, realizada el 5 de enero de 1855, por la revolución triunfadora encabezada por el General don Ramón Castilla contra el Gobierno del General don Rufino Echenique, se le dio de baja hasta el mes de febrero de 1860, en que regresó al servicio en su misma categoría y se le destinó como Capitán de Puerto de Cerro Azul.

En 1863 fue ascendido a la clase de Capitán de Fragata. Contagiado por el movimiento nacionalista de rechazo al Tratado Vivanco-Pareja, firmado el 5 de febrero de 1865 a bordo del buque de guerra español "Villa de Madrid", surto en la rada del Callao, el Capitán de Fragata Fanning tomó parte activa en la Revolución Restauradora que acaudillara el Prefecto de Arequipa, Coronel don Mariano Ignacio Prado, el 28 de febrero del mismo año, contra el Gobierno del General don Juan Antonio Pezet. Por la intensa campaña que se hizo de repudio al mencionado Tratado, en Arica se sublevó la tripulación de la fragata "Amazonas" que bloqueaba el Puerto; rebelión que por desgracia, se hizo mortífera, porque fueron victimados distinguidos Jefes y Oficiales de la Armada, entre ellos el Capitán de Navío don Juan José Panizo que había sido ascendido a Contralmirante por el Gobierno del General Pezet, pero esta clase no fue reconocida por el régimen triunfante. Así como el Capitán de Fragata don Abel Raygada, el Comandante Fanning se hallaba en Tierra,

en Arica, con el Capitán de Corbeta don Lizardo Montero, nombrado Comandante General de la Escuadra Revolucionaria, y otros Jefes de Marina. Al tener conocimiento de la rebelión en el "Amazonas" Fanning de inmediato tomó una embarcación y se dirigió a la Fragata insurrecta mientras duraba la sangrienta lucha y consiguió por su acción y por su palabra dominar a la tripulación salvando de este modo la vida a los Oficiales que aún resistían la violencia. Fanning fue nombrado entonces Comandante del "Amazonas", ya al servicio del Gobierno de la Restauración. En el Puerto de Arica se apoderó de inmediato del transporte "Lerzundi" y se dirigió a Islay, donde también capturó al buque de guerra "Tumbes", y después a Pisco, donde logró apresar a la Corbeta "América", unidades de la Escuadra en las que germinaba la subversión. La actividad y el coraje de Fanning habían proporcionado una Escuadra muy valiosa y necesaria a la Revolución Restauradora. El 24 de julio de 1865, Fanning ascendió a la clase de Capitán de Navío Graduado. Declarada la Guerra con España, el prestigioso marino ejerció el cargo de Mayor de Ordenes de la Escuadra aliada.

El 9 de abril de 1879, cuatro días después de iniciadas las hostilidades contra el Perú por la República de Chile, se embarcó con destino a Arica, en cuyas baterías trabajó activamente como Jefe de Estado Mayor en las Fuerzas de la Plaza que el 7 de junio de 1880 inmortalizará el Coronel don Francisco Bolognesi y los heroicos mártires de la Patria que lo acompañaron en esa épica jornada. Desempeñó aquel cargo de Jefe de Estado Mayor hasta el mes de setiembre de 1879, en cuyo mes se le otorgó licencia para atender al restablecimiento de su salud.

El 31 de diciembre del mismo año, mereció el nombramiento de Jefe de la Batería "Santa Rosa" en el Callao, y el 20 enero de 1880, le fue encomendada por el Jefe Supremo de la Nación, don Nicolás de Piérola, la organización y luego el mando del Batallón "Guarnición de Marina", formado casi exclusivamente por los bizarros chalacos que anteriormente habían proporcionado las guarniciones a nuestras lanchas durante el bloqueo del Callao, y habían asimismo participado en aquellos repetidos combates nocturnos con las lanchas chilenas desprendidas de la Escuadra bloqueadora, adquiriendo esa confianza en medio del peligro que caracteriza a las tropas aguerridas.

Después del desastre de la Batalla de San Juan, el 15 de enero de 1881, por orden superior los batallones chalacos de reserva "Guarnición de Marina" "Guardia Chalaca" y la Columna de "Celadores del Callao", se pusieron en marcha del Callao a Miraflores para ponerse a órdenes del Coronel don Andrés Avelino Cáceres, que ocupaba el frente comprendido entre los Reductos número "uno" y número "dos", que se extendía del mar a la Quebrada de Armondáriz, y que venía a ser el ala derecha de la última línea de defensa de la Capital. Al romperse los fuegos en Miraflores el 5 de enero de 1881, fracasada la tregua negociada por los Diplomáticos extranjeros interesados en evitar que se repitiera en Lima la masacre de sus connacionales como ocurriera con Chorrillos, donde fue quemada y saqueada la población sin que se respetara la

propiedad ni las vidas de las mujeres; ni de los hombres, ni de los extranjeros, el General Baquedano y sus acompañantes partieron al galope de Miraflores a Barranco, y ya en este lugar el Jefe Chileno de hecho precipitó los acontecimientos, ordenando el ataque por la infantería. Se había incumplido la tregua por los chilenos que se aprovecharon de la mañana del día 15 para adelantar al máximo su fuerza y ataque.

Los primeros elementos de la División Lagos se pusieron en marcha hacia el frente peruano que defendía la División Cáceres, que inmovilizó al invasor con sus disparos. El Coronel Cáceres, con el espíritu ofensivo que distinguió su vida incomparable de soldado durante la guerra con Chile, y que es con el que se ganan las batallas, decide lanzarse afuera de sus cubiertas en la primera oportunidad que se le presentase y que no tardó en llegar ante una nueva progresión de la infantería enemiga. En efecto, había en el frente chileno, precisamente delante de los Reductos "uno" y "dos", un claro que debía ocupar el Regimiento "Aconcagua" que se aproximaba a la lucha. Estaba estabilizada la situación; pero, Lagos, desesperado por su inactividad, ordenó nuevamente a sus subalternos que emprendieran la ofensiva. Este fue el instante cumbre de Miraflores.

El minuto crucial del marino que de la tierra se transporta por su heroísmo a las celestes regiones de la inmortalidad. Cáceres esperaba este contraataque para introducir como una cuña a los chalacos en el claro que debía ocupar el regimiento "Aconcagua". Había llegado la hora, los chilenos inician su progresión y Cáceres dio la orden que tenía prevista. El hecho culminante de esta batalla de Miraflores fue reiterada pujanza y tenacidad del Batallón "Guarnición de Marina", que comandaba Fanning. Aquí aparece el hombre y el héroe resplandeciendo en su espíritu combativo y en su firme decisión de vencer o morir. Tenía confianza en que sus Oficiales, clases, soldados lo seguirían, y no se equivocó. En el instante de la prueba, pocos minutos después de las 3 de la tarde, el veterano Fanning montó a caballo y apoyándose en los estribos para ser visto por todos sus soldados que estaban con la bayoneta calada, irguió su robusto cuerpo, agitando en la diestra su espada para cumplir lo dispuesto por Cáceres. Igual actitud tomaron el Batallón "Guardia Chalaca" y la Columna "Celadores del Callao". Fue algo imponente. Estas tropas salieron como dardos rugientes a introducirse en el claro que los esperaba; vencieron los atrincheramientos, saltaron los obstáculos que los separaban de los chilenos, furiosos e incontenibles se lanzaron contra el enemigo. Pero dejemos que el escritor chileno Bulnes describa este hecho. Dice Bulnes: "Difícilmente la pluma puede establecer el cuadro de aquella fase del combate. El ímpetu de la acometida fue resistido por el Batallón "Navales", sólo con sacrificios indecibles y al fin, oprimidos, retrocedió junto con el "Aconcagua". Los oficiales recordaban a las tropas sus deberes y su honor, pero los soldados se retiraban o se ocultaban tras de las tapias y en vano era que se les ordenase reunirse para atacar, porque no obedecían". Mientras tanto, la retirada ordenada de los chilenos se convertía en precipitada fuga.

El escritor chileno Vicuña Mackenna, al respecto dice lo siguiente: "Incalificable y nunca visto hasta aquel momento era el arrojo y encarnizamiento con que se batían los peruanos, los enemigos parecían caer de las nubes y brotar de debajo de la tierra". La banda de músicos tocaba diana; el ardor crecía mientras Lagos solicitaba más y más refuerzos que el Comando chileno desesperadamente le enviaba sin escatimar tiempo ni sacrificios. El Comandante chileno La Rosa se expresa así: "En vano era que se les ordenara a los soldados reunirse para atacar, porque no obedecían; los momentos eran angustiosos. No era raro ver grupos que se ocultaban en las zanjas, a orillas de las tapias, o tras de los muros, de donde los Oficiales los sacaban a planazos, como lo hizo el propio Coronel Lynch".

El Sargento Mayor peruano don Alejandro Montani se pronuncia de este modo: "Movidos por el ardimiento que los dominaba, los bravos chalcos saltaron de sus parapetos y embistieron de tal suerte al enemigo cuerpo a cuerpo y amenazaron con tal furia la derecha chilena, que lograron esparcir espantosa confusión. Los inimitables batallones "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca" habían comprado una página de la Historia que hoy la consagramos agradecidos y reverentes". Este brillante éxito que prolongara la actitud y el arrojo tuvo que detenerse. El Coronel Cáceres, a pesar de ir profundizando con éxito la brecha se iba cerrando poco a poco, en vista de que carecía de refuerzos en su progresión para reemplazar a los muertos y heridos y de municiones, para continuar alimentando el fuego que ahora sostenía utilizando los cartuchos de los muertos; y por este gran tiempo que no puede evitar, se ve precisado a detenerse. Entre tanto, mientras las filas chilenas aumentaban su espesor con la llegada como refuerzos de vida o muerte de los Regimientos "Valparaíso", "Caupolicán", "Santiago" y otros, las filas peruanas clareaban sin cesar, sin recibir ni un solo esfuerzo. Fanning gritaba con voz enronquecida: "Guarnición de Marina"... ¡Adelante! "Guarnición de Marina"... ¡Adelante!! Tres veces cargó la bayoneta a la cabeza de sus bravos muchachos, donde se enteró, con tenacidad digna de mejor suerte, pero ya sin resultados favorables.

Un destacamento al mando del Comandante Chamorro fue enviado a traer municiones; pero el destino o la falta de previsión que nunca pudo ser más lamentada, presentó su negro semblante a los heroicos combatientes peruanos. ¡Las municiones no correspondían al calibre de los fusiles en uso y no entraban en sus recámaras! Era lo peor que podía ocurrir. Así, en estas difíciles circunstancias, sin poder progresar, sin reservas, sin el elemento material indispensable, pasaban los minutos que parecían horas en espera de apoyo en hombres o en fuego para continuar el movimiento adelante, hasta que, como tenía que suceder al no dar un paso atrás, llegó el trágico momento en que esos resueltos mozos combatieron al arma blanca, cuerpo a cuerpo, con toda el alma; y abrumados por la superioridad numérica se fueron fecundándola con su sangre generosa, allí donde están los reductos actuales en Miraflores y en sus alrededores porque no quisieron, siguiendo

do el ejemplo de su heroico Jefe, volver la espalda al enemigo. Y no la volvieron.

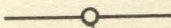
Así, sólo del Batallón "Guarnición de Marina", compuesto de 600 piezas, quedaron tendidos para siempre con sus blancos uniformes y las cuadradas de vivos encarnados, 400 muertos y de los 25 oficiales que formaban el cuadro superior, 22 cayeron también al lado de sus valientes muchachos, quedando solamente tres oficiales con vida. Esos seres humanos ya en la paz del Señor afirmaban su testimonio de vencer o morir. En el fragor del combate Fanning cayó a su vez mortalmente herido por un proyectil que le penetró cerca al corazón. Fue recogido por una ambulancia que lo trasladó casi agónico a su casa en Lima, donde expiró al día siguiente, 16 de enero, en brazos de su esposa doña Teresa Gonzáles de Fanning. Las últimas y repetidas palabras del Capitán de Navío don Juan Fanning, como si musitara una oración al expirar, fueron: "Muerdo por la Patria..." "Muerdo por la Patria", y en verdad moría por este Perú nuestro, al que le había ofrendado fortuna, honor y vida, para seguir viviendo en la inmortalidad. Había cumplido 57 años de edad. Sus restos reposan en la Cripta de los Héroes, de la Guerra del Pacífico. Santuario del Patriotismo Peruano, inaugurado el 8 de setiembre de 1908 en el Cementerio Presbítero Maestro.

En el Callao no se ha olvidado a Fanning. En el Distrito de La Punta, una calle lleva su glorioso nombre. En el Cementerio Baquijano un obelisco levantado por la colecta pública e inaugurado por el Presidente de la República don Nicolás de Piérola, el 15 de enero de 1897, perenniza la memoria del bravo Primer Jefe del Batallón "Guarnición de Marina", y evidencia la gratitud del pueblo chalaco a ese auténtico héroe y a los bravos que lo acompañaron. Todos los años la Beneficencia Pública del Callao organiza una romería el mismo día 15 de enero al Cementerio de Baquijano, para recordar a quienes honraron con su valor y heroísmo en el campo de batalla de Miraflores en 1881, al pueblo de donde salieron, integrando los Batallones "Guarnición de Marina", "Guardia Chalaca" y Columna de "Celadores del Callao".

Fue su esposa la señora Teresa Gonzales de Fanning, una notable educadora y escritora. Nació el 12 de agosto de 1836 en la Hacienda "San José" de La Pampa, ubicada en la provincia de Santa, departamento de Ancash. A los 17 años desposó con el joven marino don Juan Fanning García. La señora Teresa Gonzales del Real remitía sus artículos periodísticos a los diarios usando los seudónimos de Marfa de la Luz o Clara del Risco. Cuando el infortunio laceró hasta lo más recóndito su noble corazón, no se arredró su espíritu y a poco de terminada la guerra, junto con Elena Gonzales del Real, que la acompañó en el trance doloroso de la pérdida del esposo de su hermana Teresa, resolvieron fundar un Colegio para señoritas, teniendo en cuenta, además, que Elena era una virtuosa poetisa y una destacada pintora. Ya había visto destruidas todas sus propiedades incendiadas por los chilenos en Chorriillos.

Así nació el "Liceo Fanning", que llegó a ser famoso en su tiempo y en que sobresaliera la alumna y recordada intelectual señorita Angélica Palma, hija del insigne tradicionista. Los temas predilectos de la señora Gonzales de Fanning fueron el patriotismo y el levantamiento moral de la mujer. Su pluma escribió estas palabras: "Patria!... Alza la humillada frente, que la Nación que guarda en sus fastos hechos de armas como los del 8 de octubre en Angamos y del 7 de junio en Arica, si la victoria les negó sus favores, supo al menos conquistar una refulgente aureola de inmarcesible gloria. Madres, enseñad a vuestros hijos a venerar la memoria de los que derramaron su sangre generosa en Angamos, en Arica, en San Juan, en Miraflores y en Huamachuco. Enseñadles a honrar y a bendecir agradecidos los nombres de los ínclitos varones que fueron mártires del patriotismo y del deber..." Su libro "La Educación Femenina", la consagró como la primera educadora peruana. En el curso de sus enseñanzas se adelantó indiscutiblemente a su época y tuvo la entereza de manifestar públicamente su idea y demostrar que la instrucción debe estar subordinada a la educación. Al cabo de siete años de trabajo, por una penosa enfermedad de su Directora, la señora Teresa Gonzáles, el "Liceo Fanning" fue traspasado a la notable maestra y escritora señorita Elvira García y García, que lo regentó hasta el año de 1916, cuya Dirección asumió entonces otra infatigable educadora, la señora Rebeca C. de la Roud, quien a su vez fundó por primera vez el año 1917, la Brigada de Girls Scouts, sobre la base de 42 niñas, para el caso de que la nación necesitara de sus servicios. Después de 40 años de fructífera labor el "Liceo Fanning" cerró sus puertas dejando un gran vacío, pero había cultivado con esmero y con amor en el surco de las inteligencias juveniles de entonces, enseñanzas luminosas para el futuro de sus educandas. Esas dignas Directoras y Profesoras tuvieron plena conciencia de que podían erguir su frente con orgullo al titularse Maestras, que en la vida de los pueblos son almas escogidas para la juventud cuando se entregan íntegramente y con verdadera vocación a ese campo sagrado del Magisterio, que es la esperanza más justificada del porvenir de la Patria.

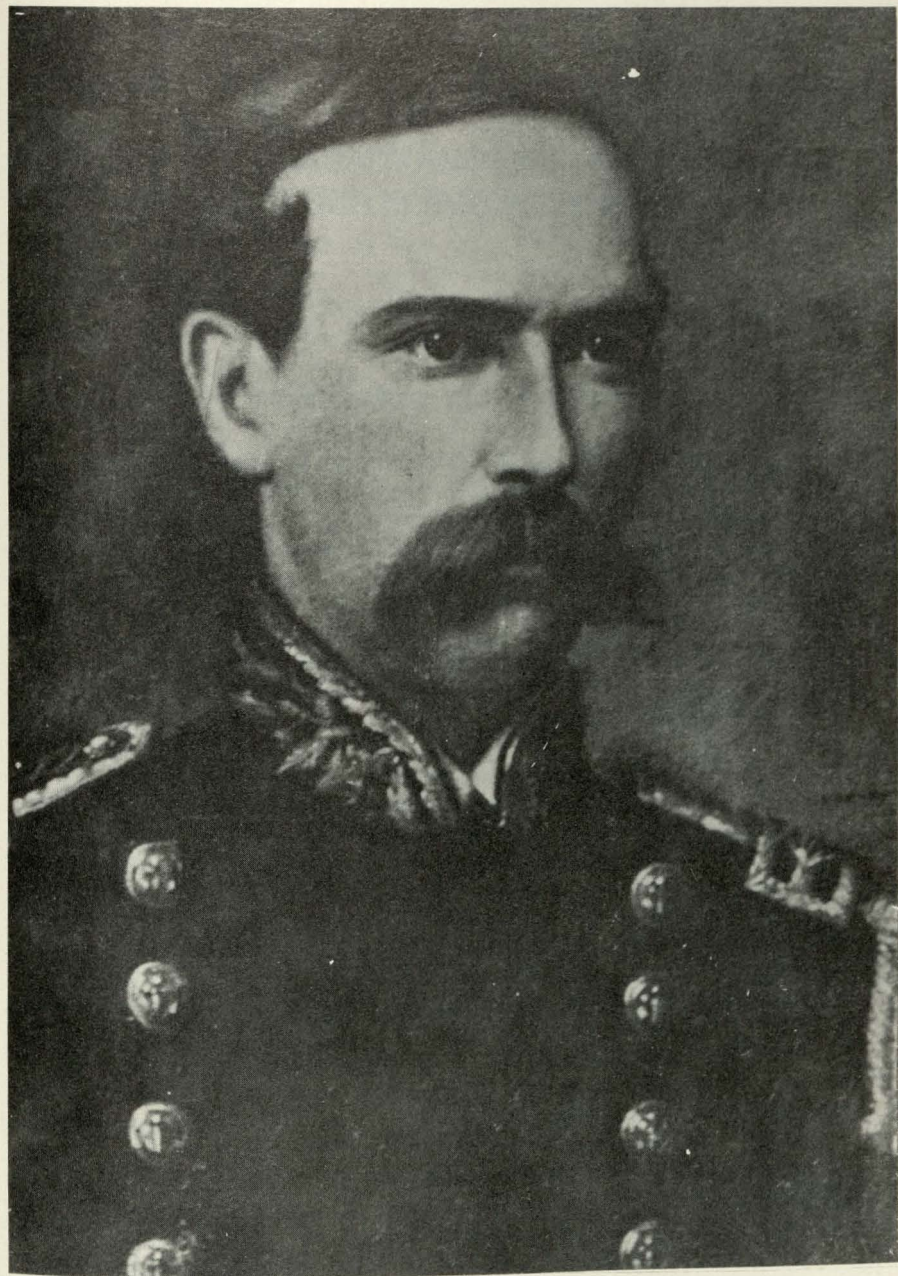
En la actualidad, aquella virtuosa dama no ha sido olvidada: Una Gran Unidad Escolar de Mujeres lleva el nombre de "Teresa Gonzales de Fanning".



**CAPITAN DE NAVIO**

**JUAN GUILLERMO MORE**

**Néstor Gambetta.**



*Capitán de Navío*  
**JUAN GUILLERMO MORE**

## EL CAPITAN DE NAVIO JUAN GUILLERMO MORE RUIZ

Néstor Gambetta

### ITINERARIO BIOGRAFICO

Nació en Lima el 27 de setiembre de 1836 y fue bautizado en la Parroquia del Sagrario. Hijo del matrimonio de Sir Juan More, caballero distinguido, perteneciente a la nobleza escocesa, y de la señora Dolores Ruiz, oriunda de la ciudad de Ayacucho y relacionada con notables familias del lugar. Pasó su infancia sucesivamente en Lima, Pisco, Chincha e Ica, y cuando recién cumplía nueve años, su padre con el deseo de darle una educación completa y apropiada a sus tendencias e inclinaciones, lo envió a Londres en donde ingresó a una Escuela Preparatoria para ingenieros. Allí obtuvo como premio extraordinario, por su contracción al estudio, una medalla de honor. Pero al poco tiempo murió su padre, dejándolo en completa orfandad, sin protección, sin recursos, en tierra extraña.

El joven More comienza entonces a sufrir esos golpes de los vaivenes de la fortuna. Lejos de la familia materna se ve privado del consuelo que hubiera disfrutado a su abrigo. Entonces principia la serie de sufrimientos que robustecieron la energía de espíritu de este niño de doce años, que los soportó con entereza hasta los 17 años, en que pudo sentar plaza de aspirante en la Marina Británica. Hallándose en Londres el Capitán de Navío don José María Salcedo, quien a la sazón vigilaba la construcción del "Apurímac", el "Loa" y el "Tumbes", le ofreció al joven More, en nombre del Gobierno, respetarlo con la clase de Guardia Marina, promesa que aceptó, embarcándose luego en el "Apurímac" el 4 de setiembre de 1845. En el viaje de regreso a la patria, se distinguió More al poner en relieve sus condiciones especiales para la carrera, la solidez de sus conocimientos sobre náutica y pilotaje adquiridos en la Marina Inglesa y la serenidad y exactitud en el cumplimiento de las órdenes superiores, granjeándose así las simpatías del Comandante Salcedo, quien, en diversas comunicaciones refiriéndose a More, decía: "Yo me comprometo a sacar de este muchacho un buen marino", promesa que, se afirma, escribió de Río de Janeiro a su Protector, el General Miguel Medina, felicitándolo por las distinciones a que su recomendado se había hecho acreedor.

A partir del año 1845, el Guardia Marina More presta ya sus servicios a la nación en los buques de la Armada. El 12 de diciembre de 1855 se le ascendió al grado de Alférez de Fragata. El 4 de noviembre de 1856 fue trasladado del "Apurímac" al "Loa", cuyo jefe era el Capitán de Corbeta don Federico Alzamora. El 22 de abril de 1857 pasó al vapor "Izcuchaca", bajo las órdenes del Comandante don Emilio Días. Con motivo de una dolencia que aquejara al Comandante Días, desempeñó interinamente, por espacio de seis meses, la jefatura de la referida nave. Fue promovido a Teniente Segundo graduado el 12 de junio de 1858. El 6 de diciembre se le nombró Segundo Jefe del Vapor "Huaraz", mandado por don Amado G. Tizón; y el 9 de abril de 1859 pasó otra vez con el mismo cargo al vapor "Izcuchaca" en la ría de Guayaquil. El 2 de octubre se embarcó en la fragata "Amazonas".

El 16 de enero de 1860 fue nombrado Segundo Comandante del bergantín de guerra "Almirante Guise" al mando del Capitán de Corbeta don Alejandro Muñoz. Desde 1859 hasta 1860 tomó parte en la campaña marítima y bloqueo de la República del Ecuador a órdenes del Contralmirante don Ignacio Mariátegui. Formó parte también, de la Comisión encargada del estudio de nuestras costas y de mensurar y levantar los planos hidrográficos de las guaneras del norte, a cuyo efecto se hizo cargo del mando de la barca "Iquique" el 2 de diciembre de 1860, permaneciendo en dicha comisión durante seis meses. El 20 de setiembre de 1862 ascendió a Teniente efectivo. El 13 de julio de 1863 pasó como Segundo Jefe al vapor de Guerra "Tumbes", al mando del Capitán de Corbeta don Juan Pardo de Zela, a cuyo bordo permaneció hasta marzo de 1865, fecha en que la citada nave se sublevó en Arica, junto con la tripulación del vapor "Lerzundi", uniéndose el movimiento restaurador que acudillado por el Coronel don Mariano Ignacio Prado estallara el 28 de febrero en Arequipa, como consecuencia del Tratado Vivanco—Pareja. Fue apresado por los insurrectos que a poco lo dejaron en libertad. More se dirigió al Callao, para conseguir prestando sus servicios al Gobierno que lo promovió entonces a Capitán de Corbeta efectivo el 10 de mayo de 1865 y le confió la Segunda Comandancia de la "América". Desempeñaba este cargo cuando su nave fue capturada en el Puerto de Pisco el día 7 de julio del mismo año por la Fragata "Amazonas" al servicio de la revolución antes mencionada; y More por continuar firme con la confianza en él depositada, fue desembarcado en las Islas de Chíncha con otros Oficiales, que tampoco se sometieron.

El 6 de noviembre de 1865 había triunfado el Gobierno de la Revolución y este acontecimiento dio lugar a que por haber sido consecuente con el Gobierno legítimo, se le desconociera la clase de Capitán de Corbeta. Sin embargo, el día 30 del mismo mes fue considerado en la Clase de Teniente Primero, Segundo Comandante del "Apurímac", cuyo cargo desempeñó hasta el 5 de febrero de 1866 en que fue nombrado Secretario de la Comandancia General de la División de Operaciones en Chile. En esta nave asistió al glorioso combate de Abtao el 7 de febrero de 1866, que contra las naves españolas

"Blanca" y "Villa de Madrid", emprendió el Capitán de Navío don Manuel Villar, mereciendo por su brillante comportamiento y valor, ser citado en la orden del día, y ganar su ascenso nuevamente a Capitán de Corbeta.

La acción de Abtao es una página brillante y honrosa de la historia de la Marina de Guerra del Perú. Después del Combate de Abtao, More puso de relieve su pericia y temple de alma durante el furioso temporal que sorprendió al "Apurímac". El 25 de julio de 1866 se le confió la Comandancia del Transporte "Chalaco" y el 13 de octubre pasó a comandar la Corbeta "Unión". Habiendo estallado otro movimiento revolucionario en setiembre de 1867, que reclamaba el restablecimiento de la constitución de 1860, y en cuyo frente se encontraba el General don Pedro Diez Canseco, Segundo Vice-Presidente de la anterior Administración, el General Prado salió personalmente a campaña; pero sus tropas fueron rechazadas en el asalto a Arequipa, More, siempre leal, recibió a bordo de su Corbeta al ya caído Mandatario, quien al llegar a Lima, dimitió. El nuevo Gobierno también consideró necesarios los servicios del competente marino a quien su respeto por la autoridad constituida libertaba de las veleidades de la política; y lo comisionó el 10 de enero de 1868 a los Estados Unidos de Norte América, a fin de que se hallara entre los marinos que iban a formar parte de las dotaciones de los Monitores "Oneto" y "Catawaba", después llamados "Atahualpa" y "Manco Cápac", comprados durante la administración derrocada por el Ministro de Guerra y Marina, Coronel don Mariano Pío Cornejo.

El 12 de diciembre de 1868 zarpó con destino al Callao la División del Atlántico, a órdenes del Capitán de Navío don Camilo N. Carrillo; habiendo sido nombrado More Comandante del "Atahualpa". Las malas condiciones de aquellas pesadas máquinas dieron lugar a que en la arriesgada expedición un diario neoyorquino expresara que ... "Los peruanos marchaban en un ataúd..." Durante la travesía, More fue promovido a Capitán de Fragata efectivo, con la antigüedad del 26 de enero de 1869, por la Ley que favorecía a los vencedores en Abtao. Al llegar al Callao, donde la expedición fue recibida con gran entusiasmo, ascendió a la clase de Capitán de Navío graduado, como recompensa por el éxito en las dificultades de tan peligroso viaje, según Decreto Supremo fechado el 19 de mayo de 1870.

El 19 de junio de 1872 fue relevado del mando de aquel monitor y se le concedió licencia hasta el 14 de agosto del mismo año, en que recibió el nombramiento de Capitán de Puerto del Callao. El 10 de enero de 1874 se le nombró Comandante de la Fragata "Independencia". En el mes de octubre de 1874, se tiene noticias que el Jefe del movimiento revolucionario señor Nicolás de Piérola había adquirido el vapor "Talismán" para expedicionar en sus operaciones de incitación a la subversión. Estos hechos fueron notificados por el señor Ministro de Guerra y Marina a todas las reparticiones de su dependencia. En estos momentos se encontraba More al comando de la "Independencia", junto con el "Chalaco", patrullando las aguas del Norte; en estas condiciones el vapor "Talismán" tocó en Pacasmayo con los revolu-

cionarios haciendo algunas gestiones y se retiró al Sur, donde fue apresado por el "Huáscar". Este final trajo consigo el inmediato cambio de More del buque y su enjuiciamiento. No nos incumbe pronunciarnos si el enjuiciamiento fue llevado con razón o no, sino establecer la mala suerte que perseguía a More, pues de haberse encontrado en su ruta con el "Talismán" y de haberlo apresado, era indudable que hubiera conseguido un ascenso o una situación envidiable.

Cuando el 16 de mayo de 1877 se subleva el "Huáscar" en la rada del Callao, se nombra a More, Comandante General de la División Naval de Operaciones, que debía perseguir y someter a la nave en rebeldía. El día 11 de mayo dejó el Callao la división, llevando al Ministro de Guerra y Marina General don Pedro Bustamante, y unidades de Tropas. El Jefe revolucionario don Nicolás de Piérola, dirigió comunicaciones a More, quien demostrando nobleza, caballerosidad y firmeza raras para convencer al caudillo revolucionario, aceptó las condiciones convenidas para que depusiese las armas y lo consiguió, haciendo entrega Piérola del "Huáscar", el 31 de mayo en Iquique; pero el Gobierno del General Prado desconoció el pacto y More renunció inmediatamente el mando en documento admirable por la prudencia como por el respeto a la palabra empeñada, cuando en 1879 rompió Chile las hostilidades contra el Perú, la "Independencia", siempre comandada por More y el "Huáscar" bajo las órdenes del inmortal Grau, formaron la primera División Naval al mando de Grau.

El Comandante More y sus compañeros comprendieron desde el primer momento las dificultades de la campaña naval por el desarreglo de las máquinas y la impericia de las tripulaciones; pero la División Naval no podía retardarse en hacerse a la mar en vista de la excitación general que reinaba en el país desde la declaración de la guerra, por las atroces violaciones del derecho internacional cometidas por el enemigo al bombardear los puertos peruanos indefensos. El 16 de mayo de 1880 la División abandonó el Callao para conducir al Puerto de Arica al Presidente de la República General don Mariano Ignacio Prado, y algunos refuerzos que desembarcaron el 20 de mayo. Al conocerse que parte de la Escuadra Chilena se hallaba en Iquique, el "Huáscar" y la "Independencia", se dirigieron a ese punto, al que llegaron al amanecer del 21 de mayo; encontraron en su fondeadero a los buques de guerra chilenos "Esmeralda" comandado por el Comandante don Arturo Prat, la "Covadonga" por el Comandante Condell y el Transporte "La Mar", que al divisarlos emprendió la fuga al sur izando bandera norteamericana. "El Huáscar" rompió sus fuegos sobre la "Covadonga" y la "Independencia", sobre la "Esmeralda". Pero habiendo aprovechado la "Covadonga" de una coyuntura para escapar, el Comandante del "Huáscar" encomendó la presa a More y avanzó sobre la "Esmeralda" que echó a pique después de tres embestidas con el espolón. "La Independencia", mientras tanto salía en persecución de la "Covadonga", que merced a su pequeño calado navegaba muy ceñida a la costa, hasta donde llegaban las rompientes de la playa. More le hacía fuego in-

cesante; pero no le causó daños de consideración. Resolvió entonces recurrir al espolón, y la embistió dos veces sin resultados favorables. Muy inmediato a las rocas de Punta Gruesa, cegada posiblemente por el ardor de la lucha, se precipitó para arremeter de nuevo. Pero el golpe fue fatal: la gallarda nave peruana quedó súbitamente detenida por un tremendo choque con un peñasco submarino que le destrozó los fondos llenándose enseguida de agua. Pasado el primer momento de estupor, el Comandante More dio orden de incendiar la "Santa Bárbara", y al observársele que la pólvora estaba mojada, trató el mismo de prenderle fuego. No lo consiguió; y continuó impartiendo órdenes de un lado a otro de la nave. La Fragata luciendo al tope del palo mayor, el Pabellón peruano, se hundía paulatinamente. El cuadro desgarrador se dilataba sobre las aguas del mar.

More al referirse a este lamentable suceso dijo lo siguiente: "Habían transcurrido entonces más de tres horas de combate, y viendo lo incierto de los tiros de nuestros cañones, por falta de ejercicio, pues toda la tripulación era nueva, acometí con el espolón por dos veces cuando las circunstancias me lo permitieron, pero encontrando poco fondo, tuve que retroceder, lo que dio tiempo al enemigo para ganar el sur. Resolví por tercera vez embestirle con el ariete, pegándome a Punta Gruesa para impedirle la salida de la Bahía, estrechándola en la última caleta. Cuando los sondajes repetidos marcaban de 8 a 9 brazas de agua, y siendo limpia la bahía, según las cartas, en este momento, notando que se pegaba más a las rompientes de la punta, ordené poner la caña a babor, para rebasarla y atacar con ventaja por el otro lado, lo que no pudo realizarse con la rapidez necesaria, por haber sido heridos tres timoneles por el fuego nutrido desde sus cofas; mandé dar atrás con toda la fuerza de la máquina, contando durante ese tiempo los timoneles el mismo fondo anterior; es decir, 8 a 9 brazas de agua. En ese instante y cuando tocaba con el oriente la "Covadonga", se sintió un gran choque y quedó detenida la Fragata. El golpe había sido sobre una roca que no está marcada en la carta, pues se encuentra al norte del último bajo que aparece en ella. No obstante esta desgracia, al pasar la "Covadonga" por el costado del estribor, haciéndonos fuego con su artillería, nuestros cañones contestaron cuando el agua casi los cubría". Esas fueron las declaraciones de More.

Pues bien, al notar la "Covadonga" lo sucedido a la "Independencia", ya sin temor alguno vuelve sobre sus pasos, detiene su carrera y continúa el fuego a mansalva sobre los naufragos que en bote o a nado se dirigían a la playa. Era el "repase" en el mar que los chilenos acostumbraron hacer posteriormente en tierra. Mientras esta actitud adoptaba Condell en Punta Gruesa, en los mismos precisos momentos en Punta Angamos por orden de Grau, los peruanos actuaban de distinta manera: Salvaban a los sobrevivientes de la "Esmeralda", que al subir por la escala del Monitor prorrumpían en gritos de "... Viva el Perú generoso..." La llegada del "Huáscar" al lugar de la tragedia puso término al inhumano proceder de los chilenos, porque la "Covadonga" huyó ante la aproximación del Monitor, que intentó perseguirla, pero la

“Covadonga” le llevaba alguna ventaja, optando Grau, por dirigir personalmente el salvataje de los náufragos.

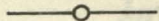
Recogió a More y al resto de la tripulación después de haber comprobado con profundo dolor la irreparable pérdida que nuestra Marina sufría con el hundimiento de la “Independencia”. Los sobrevivientes de la “Independencia” y de la “Esmeralda” fueron trasladados al Transporte “Chalaco”, que después de haber sido avistado por Grau, recibió órdenes de este Jefe de conducir a los prisioneros y heridos a Iquique. Era sencillamente imposible que More se resignara a sobrevivir a tamaña desgracia, que tanto había de influir en el curso de la Guerra. Ya en el “Chalaco”, More le había dicho al Comandante de la nave don Manuel Villavisencio...” He perdido el buque que la nación me confió; asumo la responsabilidad y pagaré con mi vida el desastre” En efecto, el drama de Punta Gruesa cubrió su alma con el negro crespón del infortunio y lo afectó tan profundamente que juró expiar su falta, porque su vida la había hecho trizas el terrible embate de la suerte que le arrebatava la esperanza del triunfo y de la gloria. Solicitó del General Prado una lancha torpedo, que le fue negada. Su destino ya estaba trazado y marchó a cumplir su auto sentencia dirigiéndose a Arica, donde al llegar fue sometido como enjuiciado a un Consejo de Guerra, que, previos los pronunciamientos del caso lo sobresee.

En el combate naval del 27 de febrero de 1880 en Arica, More se presenta como voluntario en el momento de la salida del Monitor “Manco Cápac”, al Comandante de la nave Capitán de Navío don José Sánchez Lagomarsino, solicitando cualquier puesto, y se destaca por su valentía al enfrentarse contra el “Huáscar”, ya en poder de los chilenos. El 3 de abril de 1880, al partir el Contralmirante Montero con su Estado Mayor a Tacna, nombra al Coronel don Francisco Bolognesi, Jefe de la Plaza de Arica y al Capitán de Navío More, Jefe de la Batería del Morro. El tiempo no permitió a More llevar a cabo obras sólidas: apenas pudo More construir una serie de cinco parapetos con un saco de arena de espesor. Obstáculo relativamente insignificante.

El General Baquedano, Jefe de las fuerzas invasoras, envió al Parlamento Mayor Juan de la Cruz Salvo, a las 6 de la mañana del día 5 de junio de 1880, para que ofreciera a su nombre honrosa capitulación a quienes con 1,600 defensores, iban a rendir su existencia en una lucha insostenible ante un anemigo siete veces superior en número. Bolognesi manifestó al Parlamento que su opinión era no rendir la Plaza confiada a su custodia, pero que iba a consultar a la Junta de Guerra. Reunidos, el Coronel Bolognesi les explicó la situación y su opinión de combatir hasta morir. More que se encontraba en el fondo del destartado salón, dijo esa era también su manera de pensar y solicitó que la Junta resolviera por aclamación la defensa de la Plaza, y un coro de voces, más que un coro, un himno de voces, sellaba con caracteres indelebiles la opinión idéntica de todos los presentes. Bolognesi, orgullo de sus Jefes, dirigiéndose al Parlamento chileno le dijo estas palabras que perdurarán en la

historia militar hasta el fin de los siglos: ...“Tengo deberes sagrados que cumplir y los cumpliré hasta quemar el último cartucho”... Apoyados desde el mar por su Escuadra, las fuerzas chilenas atacaron la plaza al amanecer del 7 de junio y la tomaron después de un sangriento combate, en el cual Bolognesi y los suyos cumplieron con abnegación su heroica determinación: quemar el último cartucho.

Allí sucumbió a los 44 años de edad Juan Guillermo More Ruiz, el último Comandante de la Fragata “Independencia”. Allí cayó en Arica, batiéndose como todos aquellos héroes mártires. Después de recibir varios disparos que hicieron impacto en su cuerpo, fue ultimado a tiros. En el momento del “repase” un soldado chileno le destrozó el cráneo. Así murió el marino sin tacha, el hombre de la mala suerte, ante cuya memoria debemos inclinar la frente en señal de respeto y comprensión, porque fue desde su niñez un infortunado, y porque contuvo en su pecho, además, hasta su último suspiro un sentimiento de pesar que no tenía consuelo en su corazón afligido de patriota la pérdida de la Fragata “Independencia”... More, al fin, unió su voz serena y firme a la de los titanes de Arica, que pudieron decirle con orgullo a la Patria el 7 de junio de 1880 como los gladiadores al César: ... “Los que van a morir te saludan...”.



Javier Buenaño Muro

**CAPITAN DE NAVIO**

**AURELIO GARCIA Y GARCIA**

**Javier Buenaño Muro**



*Capitán de Navío*  
**AURELIO GARCIA Y GARCIA**

## EL CAPITAN DE NAVIO AURELIO GARCIA Y GARCIA

Javier Buenaño Muro

### ITINERARIO BIOGRAFICO

Nació en la ciudad de Lima el 28 de noviembre de 1834, fueron sus padres don José Antonio García y Gonzáles y doña Josefa García Urrutia. Al marino y diplomático don Aurelio García y García, le tocó vivir y actuar en una época de nuestra historia que abarca desde los primeros años de nuestra vida independiente hasta fines del siglo XIX, participando en todas las guerras internacionales y contiendas civiles en que tomó parte nuestro país en ese lapso de vida. Fue excelso patriota, un experto marino, muy amante de su profesión, y un sagaz diplomático quien obtuvo para su patria muchos beneficios de índole internacional.

Desde su juventud manifiesta su interés por el mar, previendo que el futuro del país dependía del vasto Océano que baña sus costas y que había que tener la fuerza suficiente para ejercer nuestra soberanía sobre sus aguas, como nuestra primera línea de defensa. Sus primeros estudios desde luego fueron dirigidos por seguir la profesión de marino, habiendo ingresado al mejor centro de estudios de la época o sea el Convictorio de San Carlos. Allí estudió matemáticas, física, filosofía, derecho público y otros, habiéndose graduado el 6 de abril de 1852, a la edad de 17 años con el título de Guardiamarina y pasando luego al Colegio Naval Militar cursó estudios profesionales.

Como es de rigor para todo joven Guardiamarina, la práctica en el mar se impone después de los estudios teóricos de la escuela y el Guardiamarina García y García se embarca el 1º de enero de 1853 en la Fragata "Mercedes", al mando del Capitán de Navío Juan Noel, quien al año siguiente perece heroicamente al naufragar el buque de su mando. Estuvo en este buque hasta agosto de ese año cuando fue trasferido a la Fragata "Amazonas", a órdenes del Capitán de Navío Domingo Valle Riestra, aprovechando las enseñanzas de estos dos prestigiosos jefes de nuestra armada. En este último buque conoció su primera acción de guerra, pues en él tomó parte en la campaña del sur, con motivo de la guerra con Bolivia, asistiendo al bloqueo y toma del puerto boliviano de Cobija.

El 18 de marzo de 1854 obtiene su primer ascenso al grado de Alférez de Fragata y el 11 de noviembre fue comisionado para formar parte de las dotaciones de los buques "Apurímac", "Loa" y "Tumbes", que se estaban construyendo en Inglaterra. Durante el tiempo de su estadía en ese país aprovechó el Alférez García y García para perfeccionarse en artillería y construcción naval, y en el estudio del inglés y francés, pues logró visitar Francia y todos los establecimientos militares y navales de importancia en ambos países. En Junio de 1855 se embarca en Londres en el "Tumbes", como segundo Comandante bajo las órdenes del Capitán de Navío Diego de la Haza, llegando al Callao el 11 de noviembre después de haber hecho escala en Santa Cruz de Tenerife, Río de Janeiro, Talcahuano y Valparaíso.

El 15 de octubre de 1856 fue ascendido a Teniente Segundo y destinado al "Ucayali", pero con el fin de lograr aun más práctica marinera, solicita licencia al mes siguiente para mavegar en la Marina Mercante Nacional, y así pasa cinco años de gran actividad mercantil. En 1858 adquiere el buque "María Cristina" y navega por todos los puertos del litoral. Al año siguiente adquiere en sociedad el "Encarnación" del cual asume el mando y entrega a su compañero Miguel Grau el mando de la "María Cristina". Ambos buques navegan por toda la costa y hasta Colombia, Ecuador y Chile. Por último, asume el mando de otro Mercante, el "Angela Reyes", en el cual casi naufraga en las costas de Chile en un fortísimo temporal pero gracias a su pericia de marino logró salvar el buque, tripulación y carga. Durante estos años en que navegó en estos buques mercantes por todos los puertos del Pacífico, aprovechó su recalada en ellos para tomar datos geográficos, sondeos, coordenadas, etc., para luego publicar su "Derrotero de la Costa del Perú", que mereció los más altos elogios, no sólo de nuestro Gobierno, sino del extranjero. Su trabajo fue traducido al inglés y francés y recibió honores y felicitaciones de gobiernos e instituciones científicas de muchos países.

El 25 de noviembre de 1862 fue nuevamente llamado al servicio de la armada dándosele el mando del bergantín "Almirante Guise" y el 1º de diciembre asciende a Teniente Primero. El 8 de enero de 1863 fue trasladado al mando del vapor "General Lerzundi". El 4 de diciembre fue ascendido a Capitán de Corbeta graduado y el 8 de enero de 1864 obtiene la efectividad en el grado.

El 13 de enero es comisionado nuevamente a Inglaterra para dirigir e inspeccionar la construcción de la fragata blindada "Independencia", la primera de su tipo destinada a nuestra Marina de Guerra. Durante su estada el 31 de mayo de 1865, fue ascendido a Capitán de Fragata efectivo y se le concede el mando de la nave. Estando el país en litigio con España por las pretensiones reivindicadoras de ese reino, era preciso acelerar al máximo la terminación de la fragata y su salida de Inglaterra debido a las actividades de los agentes españoles que presionaban al Gobierno Británico para la incautación de la nave. El Comandante García y García debió ejercer su tino, diplomacia y energía para lograr sus propósitos. Tuvo que zarpar sin tener la artillería mon-

tada pues tenía que ir encajonada como carga, así como todo el material bélico, librándose de correr igual suerte que las naves chilenas "Chacabuco" y "O'Higgins", que fueron detenidas fundándose en la ley de la neutralidad de la Gran Bretaña. La "Independencia" se dirigió a un puerto holandés aun con algunos operarios ingleses a bordo para terminar sus instalaciones, las que fueron ejecutadas parte durante la travesía y el resto en el puerto de Terneuzen. Sin embargo, aun hasta aquí seguía la perfidia española para tratar de lograr la detención del buque. Los agentes de España habían dado falsos datos sobre la verdadera nacionalidad de la fragata, pero su Comandante logró demostrar a las autoridades holandesas su verdadero origen y logró luego su más amplia colaboración para terminar la preparación del buque.

Estando la "Independencia" lista para su larga travesía hasta el Pacífico, zarpó de Holanda a mediados de febrero de 1866 dirigiéndose primero al puerto francés de Brest donde se unió al Monitor "Huáscar" para seguir juntos su viaje al Perú. El 24 de ese mes salían las dos naves, pero un fuerte temporal las obligó a regresar al puerto de partida para nuevamente salir el día 27. Bastantes dificultades tuvieron los dos buques para cruzar el Atlántico iniciándose éstas con un roce de la proa de la "Independencia" con la popa del "Huáscar" debido a una intempestiva parada de la máquina del monitor. El "Huáscar" sufrió la pérdida de una aspa de su hélice y otros daños en su casco, lo que obligó a reducir su andar y dirigirse a Funchal, Madeira, donde no hubo facilidades para reparar los daños. Luego siguieron a San Vicente, Cabo Verde, e Isla San Pedro. Tomaron carbón del buque inglés fletado de nombre "Thames" que los acompañaba. La próxima recalada fue Río de Janeiro donde permanecieron 29 días hasta quedar reparadas las averías del "Huáscar". Estando en Guerra con España desde el 14 de enero cualquier buque de esa bandera podía ser presa de nuestras naves y así sucedió que la "Independencia" apresó a los bergantines españoles "Dorotea", "Manuel" y "Pepita Victoria", habiendo hundido a los dos primeros y el último fue enviado al Perú con dotación de presa.

Después del cruce del Estrecho de Magallanes el 6 de junio ancló la "Independencia" en Ancud uniéndose a la escuadra Perú-Chilena al mando del Vicealmirante Blanco Encalada, para luego seguir viaje hasta Valparaíso donde permanecieron los buques algún tiempo. Por esta fecha nuestro Gobierno tuvo un desatinado plan de iniciar una ofensiva sobre las Islas Filipinas entonces colonia española y para cuyo fin había contratado los servicios del Contralmirante Tucker de la marina de los EE.UU., por ser considerado como un oficial con experiencia en esas aguas. Este nombramiento de un jefe extranjero fue rechazado por la mayoría de los jefes y oficiales de los buques peruanos surtos en Valparaíso entre los cuales estaban Miguel Grau y Aurelio García y García. En total unos treinta Oficiales fueron relevados de sus puestos y traídos al Callao el 9 de agosto. Todos estos oficiales fueron sometidos a juicio, pero el Consejo de Oficiales Generales los absolvió de toda culpa según fallo del 11 de febrero de 1867.

En marzo de ese año fue nombrado para tomar el mando del "Chalaco" cedido por el Gobierno a una empresa comercial para establecer un servicio de navegación en el litoral. El 15 de octubre deja este buque para la difícil tarea de traer de los EE.UU. los dos monitores de río recién adquiridos y que se llamaron "Atahualpa" y "Manco Cápac". Estuvo en esta Comisión hasta febrero de 1868 cuando fue relevado por otro Jefe y pasó al Departamento Marítimo del Callao, donde sirvió hasta el 22 de agosto, cuando fue nuevamente nombrado Comandante de la "Independencia". El 27 de junio de 1870 asciende a la clase de Capitán de Navío graduado.

El 4 de abril de 1872 fue relevado del mando de este buque por no haber sido partidario del Gobierno del Coronel Balta y luego, el 22 de julio, cuando estalló la revolución encabezada por el Coronel Tomás Gutiérrez, movilizó la Escuadra de acuerdo con otros jefes en contra de las pretensiones de este Coronel Revolucionario. La Escuadra apoyó al Presidente electo Manuel Pardo asegurando así la sucesión constitucional del mando y librando al país de una larga contienda civil. El 12 de agosto volvió el Comandante García por tercera vez al mando de la Fragata "Independencia".

Con fecha 5 de noviembre de 1872 recibió el importante nombramiento del Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú ante las cortes de los imperios del Japón y la China iniciando así el Comandante García y García una actuación diplomática muy fructífera para el Perú que por primera vez acreditaba una misión diplomática ante esos imperios asiáticos. La "Independencia", había sido designada para llevar a su destino a la misión diplomática peruana, conservando su jefe el mando del buque, pero por motivos de política interna el Gobierno suspendió el viaje de la fragata debiendo seguir a su destino por vapores mercantes.

El 22 de Diciembre sale del Callao con once miembros de la misión diplomática llegando a la bahía de Yedo el 27 de febrero de 1873 y desembarcando ese mismo día en el puerto de Yokohama. Fue recibido nuestro Jefe de misión con todos los honores por el Gobierno Japonés quien haciendo uso de una extraordinaria deferencia hacia nuestro país, jamás puesta en práctica con otras representaciones diplomáticas le fue ofrecida como residencia el espléndido Palacio Imperial de Hamagoten donde sería alojada la delegación peruana como huésped del Mikado. El 3 de mayo fue recibido en audiencia solemne por S.M. Montson Hito, Emperador del Japón rodeado por toda su corte, y siendo acompañado por todo el personal de la Legación Peruana.

Largas y difíciles fueron las negociaciones que llevó a cabo para cumplir con la misión encomendada por nuestro Gobierno. El 1º de junio de 1873 firmó en la ciudad de Yedo con el Ministro de Relaciones Exteriores del Imperio Japonés un acuerdo en el que se estipulaba que los reclamos del Perú por ciertas tropelías sufridas por el buque peruano "María Luz" en Yokohama serían sometidas al arbitraje del soberano de un país amigo. El 25 de ese mes se firmó el Protocolo, designando al Emperador de Rusia como árbitro. Prosiguiendo con su habitual firmeza y buen tacto la feliz conclusión

de este asunto, logró lo que el Perú nunca había conseguido en casos análogos honores para nuestro pabellón. El 21 de agosto la bandera del Perú fue izada en los fuertes de Kanagarva en la bahía de Yedo y saludada con 21 cañonazos en desagravio por las ofensas recibidas. La misión del marino y diplomático peruano en el Japón se puede decir que fue sellada con broche de oro, pues ese mismo día se firmó el tratado de paz, amistad, comercio y navegación entre el Perú y Japón con las cláusulas más favorables para nuestro País.

Mientras tanto en el Perú, el 23 de abril de 1873, el Congreso aprobaba la propuesta del Ejecutivo para concederle la efectividad en el grado de Capitán de Navío, otorgándosele los despachos de grado el día 28.

Terminadas sus gestiones diplomáticas en el Japón nuestro diplomático se trasladó a la China para dar cumplimiento a las instrucciones de nuestro Gobierno de entablar negociaciones con el Celeste Imperio y limar ciertas asperezas que se habían presentado por el tráfico de los trabajadores chinos al Perú. La misión era difícil y estaba rodeada de obstáculos, pero García y García logró todos sus objetivos en la forma más favorable para el Perú. En octubre se traslada a Shangai para luego seguir al puerto norteño de Tientsin donde llegaba a mediados del mes. El 26 de octubre de 1873 fue visitado oficialmente por el Virrey Li Hung Chang, designado por el Emperador para comunicarse con él. Entabló con esta autoridad las negociaciones para su recepción oficial pero para esto encontró dificultades embarazosas por los informes que se tenía sobre el maltrato de chinos en el Perú. Los pormenores de estas difíciles negociaciones constan en los archivos de nuestra Cancillería y se puede ver que gracias a la constancia del diplomático peruano se pudo establecer las relaciones con el Imperio Chino que a todas luces parecían rotas para siempre.

Se trasladó a Pekín en diciembre después de haber vencido los primeros obstáculos con el Virrey y allí se entrevistó con el Príncipe Kung, tío del Emperador Foug Chih que era un niño y no podía ejercer autoridad. Conseguido su reconocimiento el 5 de enero de 1874, recibió la Legación del Perú la visita oficial de este Príncipe rodeado de toda la pompa oriental de estilo para este acto. Finalmente, y después de una estadía de casi once meses, se firmó el 26 de junio el tratado de Paz, amistad, comercio y navegación entre el Perú y el Imperio Chino con las cláusulas del país más favorecido. En seguida se firmó una Convención para poner término a las quejas y reclamos sobre la inmigración de chinos en el Perú regularizando el sistema que debía adoptarse en el futuro, dejando así resuelto este enojoso problema.

Dando por terminada su misión diplomática en el Asia aprovechó de su estada en esa parte del mundo para visitar los puertos del sur de la China tales como Cantón, Makao, Hong Kong y otros, optando por regresar al Perú por la vía de Europa pasando por Singapore, Ceylán, Adén, Suez, dando así la vuelta al mundo. En Egipto fue recibido por el Virrey Ismail Pachá y luego en Italia fue honrado con una audiencia personal de su Santidad Pío IX, haciendo conocer en todas estas tierras lejanas el nombre del Perú. Luego de una

corta estada en Europa se embarcó el 17 de noviembre de 1874 en Southampton, llegando el mes siguiente al Callao, después de dos años de misión diplomática.

Poco después de regreso al país fue nombrado Ministro de Gobierno y Obras Públicas, cargo que desempeñó desde febrero de 1875 hasta agosto del año siguiente. Asimismo, durante este período desempeñó durante dos meses la Cartera de Relaciones Exteriores por ausencia del titular. En 1878 fue elegido Diputado por Tumbes y a la vez Senador por Ayacucho habiéndosele calificado en ambas representaciones pero optó por ejercer únicamente la última.

Luego vinieron días aciagos para el país con la declaratoria de la guerra por Chile al Perú el 5 de abril de 1879. El Comandante García y García en su condición de marino no podía aceptar ocupar puestos políticos en tierra mientras su patria corría peligro en el sur y, renunciando a todo, se reincorpora a la Marina de Guerra en la cual tuvo una destacada actuación durante toda la contienda con el enemigo chileno. De inmediato fue nombrado Comandante de la Segunda División Naval constituida por la "Unión" y "Pilcomayo" enarbolando su insignia en el primero. A sólo dos días después de la declaratoria de guerra sale esta división naval al mando de García y García para incursionar sobre la costa chilena para entablar combate con el enemigo, tomando así la Marina Peruana la iniciativa y la ofensiva que siempre mantuvo sobre los chilenos pese a su inferioridad material.

Cinco días después, o sea el 12 de abril, los buques peruanos se encuentran cerca a Iquique con la corbeta chilena "Magallanes", la que trataba de llegar a ese puerto para reunirse con su escuadra que lo bloqueaba. De inmediato los buques peruanos inician la persecución del enemigo y lo toman bajo sus fuegos pero después de un corto cambio de tiros que el enemigo fue tocado, una falla en los tubos de las calderas de la "Unión" le tocó vigilar a 20 millas sur del puerto y al "Huáscar" la entrada del norte. La "Unión" fue el primero en avistar al buque que se aproximaba e inmediatamente inicia su persecución. Al ponerse a distancia de tiro le abre fuego haciéndole 54 disparos de los cuales algunos acertaron causándole un muerto, heridos y daños materiales. Viendo al "Huáscar" aproximarse por el norte, el buque chileno se rinde. Esta valiosa presa fue incorporada a nuestra Marina de Guerra prestando muy útiles servicios durante el curso de la contienda. La captura de este buque causó en Chile la dimisión del gabinete y renunció de altos jefes militares y duras críticas sobre la prosecución de la guerra contra el Perú.

Ya sabemos por la historia la actitud heroica y el sacrificio de nuestro Almirante Grau en Angamos. La actuación de la "Unión" en este combate bajo las órdenes del Capitán de Navío García y García como Jefe de la Segunda División fue asimismo digna de los más altos elogios. Sin embargo, para comprender la actuación de esta corbeta hay que tener presente que era un pequeño y débil barco de madera, con cañones de avancarga de reducido calibre, construida para la guerra de corso y no para combatir contra buques de guerra

de la categoría de los blindados chilenos. Es por eso que su comandante, conociendo bien las características de su nave y las del enemigo, eludió el combate con unidades vastamente superiores, lo que está de acuerdo con la mejor táctica y tradición naval. Eludió sus fuegos maniobrando diestramente entre los buques chilenos y atrajo hacia sí la persecución de la "O'Higgins" y "Loa", dos enemigos menos para el "Huáscar", mas no se podía esperar de tan frágil nave pero lo más importante fue que al salir indemne de Angamos, nos permitió seguir siquiera con un buque de guerra de alta mar. Si la "Unión" hubiera entablado combate junto con el "Huáscar", indudablemente hubiera corrido igual fin y hubiera sido de gran satisfacción y alivio para el mando chileno haber acabado de un solo golpe con todo nuestro poderío naval. Sin embargo, como ignorancia o malicia la actuación de la "Unión" fue objeto de errados comentarios por algunos, el Comandante García y García solicitó la apertura de un proceso de investigación sobre su participación en ese combate. Como era de esperarse por votación unánime del Consejo de Oficiales, quedó absuelto de todo cargo y aprobada su conducta en ese memorable encuentro.

Después de Angamos dejó el mando de la corbeta "Unión" y pasó en 1880 al Fuerte Santa Rosa en el Callao, participando en la Defensa del Puerto contra los bombardeos de la Escuadra chilena.

El 29 de setiembre de ese año fue designado como delegado para representar al Perú en las conferencias celebradas en la rada de Arica a bordo de la nave de guerra de los EE.UU., "*Lackawana*", en unión de los Plenipotenciarios de Bolivia y Chile para tratar de lograr la paz mediante los buenos oficios del Gobierno de los EE.UU. La Conferencia fracasó por la poca energía de los mediadores y por las demandas exorbitantes de los chilenos que exigían la cesión de Tarapacá y el pago de una fuerte indemnización de guerra.

Seguía su curso la guerra y cuando el ejército chileno desembarcó el 22 de diciembre de 1880 en la caleta de Curayacu de Chilca, el Comandante García y García fue nombrado Secretario en Campaña del Presidente Nicolás de Piérola y con este cargo asistió a las batallas de San Juan, Chorrillos y Miraflores que tuvieron lugar entre los días 13 al 15 de enero de 1881.

Habiendo sufrido nuestras armas estos desastres, el enemigo entraba a Lima el 17 de enero y habiéndose ordenado el hundimiento de todos los buques que quedaban surtos en el Callao, no había ya medios para combatir al enemigo en la capital. Ante esta situación, el Jefe Supremo emprendió la retirada hacia el interior y nombró al Comandante García y García, Secretario General de Estado teniendo a su cargo el despacho de todos los ramos de la Administración Pública y designado como el próximo sucesor al Mando Supremo.

En su recorrido por el interior del país con el propósito de reorganizar la resistencia al enemigo, visitó los departamentos de Junín, Huancavelica, Ayacucho, Cuzco, Puno y Arequipa. Entre mayo y junio de 1881 fue comisionado como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Go-

bierno de Bolivia. Fue recibido por el Presidente Campero y se firmó un Convenio libre de tránsito entre las dos repúblicas y se acordó un nuevo plan de campaña para atacar a las fuerzas invasoras desde distintos sectores de los dos países. Para este fin envió a dos agentes a Buenos Aires donde lograron adquirir después de muchas dificultades un apreciable armamento que se introdujo al país vía Bolivia, pero la Revolución de Arequipa de octubre de 1881 hizo fracasar este plan de ofensiva y la pérdida de casi todo el material de guerra logrado con tanta dificultad.

El 28 de julio de 1881 se instala la Asamblea Nacional en la ciudad de Ayacucho ante la cual el Secretario General de Estado, presenta su informe de todo lo actuado mereciendo su completa aprobación. Esa misma asamblea el 8 de setiembre, lo asciende a la alta clase de Contralmirante a mérito de los eminentes servicios prestados a la nación.

Habiendo dimitido el mando Supremo de Presidente, Piérola en la ciudad de Tarma el 28 de noviembre de 1881, regresó a Lima el Contralmirante García y García, pero es perseguido por las autoridades chilenas de ocupación ordenándose su captura como montonero, y su fusilamiento. Asimismo, su domicilio en Lima donde vivía su esposa e hijas, fue ordenado que fuese saqueado con todas sus pertenencias, lo que fue llevado a cabo por las tropas de ocupación chilenas, quedando su familia en cruel desamparo.

Obligado a huir al extranjero se dirige a Inglaterra donde por medio de publicaciones hizo conocer la causa del Perú ante la opinión pública de ese país y otros de Europa a donde sólo había llegado antes la propaganda chilena. El 13 de noviembre de 1883 fue nombrado Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú ante la Corte de su Majestad Británica, habiendo sido recibido por la Reina Victoria en su Palacio de Windsor el 24 de junio de 1884, no sin antes vencer las dificultades que se le oponían por la ocupación chilena de parte de nuestro territorio y la existencia de una guerra civil.

El 11 de diciembre de 1883 fue nombrado con igual cargo ante la Santa Sede, conservando siempre la Legación en la Gran Bretaña. Igualmente allí tuvo grandes dificultades para ser reconocido por la Corte Pontificia por las condiciones en que se hallaba el Perú, dividido en bandos que se disputaban el poder y el país ocupado. Finalmente, vencidas todas las objeciones, fue recibido por el Papa León XIII el 12 de diciembre de 1884 y reconocida su Representación Diplomática.

Posteriormente las dos legaciones fueron divididas quedándose con la del Vaticano y al presentar su carta renuncia a la de la Gran Bretaña fue nuevamente recibido por la Reina Victoria el 27 de enero de 1885, ceremonia que rara vez se practica con Ministros que se separan de sus cargos quedando así honrado en forma especial el nombre del Perú.

Deseoso de regresar a la patria, y después de reiteradas renunciaciones a la Legación del Vaticano, el Gobierno aceptó su dimisión del cargo el 6 de febrero de 1886. A su regreso se le nombró miembro de la Junta Consultiva de Gobierno y después de actuar en la Comisión encargada de la obra del camino

Tarma-Chanchamayo, renunció a su cargo para volver a Europa para atender negocios particulares.

Por sus conexiones en Inglaterra logró interesar a capitalistas de ese país en la explotación de las Minas de Montes Claros en la Provincia de la Unión, Departamento de Arequipa, y al regresar al Perú se dirige a Quilca para internarse a ese asiento minero para iniciar su explotación cuando fue atacado de un violento tifus.

Su repentina enfermedad en un lugar tan apartado hizo movilizar todos los medios posibles para darle la mejor atención médica. El Presidente de la República, General Cáceres, ordenó al transporte "Santa Rosa" al mando del Comandante Villavisencio que zarpara de Mollendo a Quilca para recoger a tan ilustre enfermo y traerlo al Callao. Así se hizo pero pese a todas las atenciones y cuidados falleció el Contralmirante García y García el 25 de junio de 1888 a las pocas horas de su arribo al Callao, lejos de su esposa e hijos que se hallaban en Inglaterra.

Con la temprana desaparición del Contralmirante García y García, el Perú perdía a uno de sus más ilustres hijos de su época. Tuvo en su foja de servicios más de 42 años dedicados a la patria, a la cual sirvió tanto en el mar como en tierra, en guerra y en la paz, habiendo hecho conocer el nombre del Perú por todo el mundo y logrando honores extraordinarios a su pabellón en lejanas tierras. Su limpia foja de servicios y su extraordinaria actuación como marino y diplomático quedan como eterno ejemplo para las futuras generaciones de los que aspiran dedicar sus vidas a la patria en nuestra gloriosa Marina de Guerra.

El Contralmirante Aurelio García y García fue casado con doña Teresa Lastres y Riglos, hija del Coronel José María Lastres y Martínez, prócer de la Independencia y vencedor de las batallas de Junín, Matará y Ayacucho. De este matrimonio nacieron ocho hijos, habiendo dejado una numerosa descendencia.

**VICEALMIRANTE**

**MANUEL ANTONIO VILLAVISENCIO**

**Néstor Gambetta.**



*Vicealmirante*  
**MANUEL A. VILLAVISENCIO**

## VICEALMIRANTE MANUEL ANTONIO VILLAVISENCIO

**Néstor Gambetta B.**

Este ilustre marino nació en Lima, el 13 de junio de 1842, precisamente el año en que se iniciaba la navegación a vapor en las costas del Pacífico, y se hacía las primeras adquisiciones de material naval para nuestra Escuadra. Es significativa esta coincidencia, porque Villavisencio, con su patriotismo y su valor, tanto como por su competencia de hombre de mar, estaba destinado a darle a nuestra Armada uno de sus más sonados y brillantes éxitos en la Guerra del Pacífico.

Desde su adolescencia Villavisencio se sintió atraído por la profesión de marino, y no bien terminó sus estudios en el Colegio Peruano-Francés, ingresó como alumno a la Escuela Militar y Naval el 1º de agosto de 1855, teniendo apenas 13 años de edad, y de la Escuela, donde se forjaron también distinguidos Oficiales de la Armada Peruana como Ferré, Aguirre, Lagomarsino, Ferreros, y tantos otros no menos notables, egresó Villavisencio con la Clase de Guardia Marina el 29 de julio de 1857 siendo embarcado en el vapor de Guerra "Izcuchaca". Fueron sus padres, don Manuel Villavisencio y doña Juana Freyre. Su padre, descendiente directo del Excmo. señor D. Felipe Villavisencio, Capitán General de Marina de su Majestad Católica, surcó los mares del Perú a fines del siglo XVIII. Joven aún don Manuel, padre del héroe, combatió por la causa de la Independencia peruana, en la Clase de Mayor de las Guardias Nacionales. Fue el mejor grabador de esa época, y se le nombró Primer Talla de la Casa Nacional de Moneda de Lima, en cuyo establecimiento prestó servicios hasta el resto de sus días. El hermoso Escudo Nacional Peruano, que conserva nuestro Pabellón, hasta hoy, fue su obra y su inspiración.

Con el entusiasmo de la juventud, con sus cualidades morales, su sólida preparación profesional, y, sobre todo, su alto sentido de responsabilidad, Villavisencio pudo hacer una rápida y brillante carrera en la Armada, ascendiendo por riguroso orden de mérito en las distintas Unidades de nuestra entonces naciente Marina a la que fuera destinado. El 30 de Marzo de 1858, pasó a la Fragata "Apurímac". Participa en honrosas Comisiones del Servicio y toma parte también en la Expedición al Ecuador a órdenes del Contralmirante Ig-

nacio Mariátegui, asistiendo al bloqueo de Guayaquil en los años de 1859 y 1860. El 6 de agosto de 1861 fue destinado a la Fragata "Arica". El 9 de noviembre de 1861 ascendió a Alférez de Fragata. El 9 de enero de 1862 pasó a la Fragata "Ucayali". El 11 de diciembre de 1863 ascendió a Teniente Graduado. El 21 de mayo de 1865 es destinado al "Chalaco". Los acontecimientos que sobrevinieron en el conflicto con España, influyeron en el destino de Villavisencio, dándole la oportunidad de poner en manifiesto su personalidad de Oficial de Marina, que el tiempo se encargaría de confirmar en momentos decisivos para nuestra patria. Reorganizada la Escuadra para resistir la agresión española, Villavisencio, ascendió a Teniente Primero efectivo el 29 de setiembre de 1865. Fue trasladado del Transporte "Chalaco" al Monitor "Huáscar", a órdenes del Comandante Miguel Grau. Hizo la campaña en el litoral chileno después del bombardeo de Valparaíso por la Escuadra Española, lo que le impidió hallarse en el Callao en el Combate del Dos de Mayo de 1866 y compartir con sus compañeros de armas los laureles de la victoria naval, en esa memorable acción de armas para los anales del Perú y América. Finalizada la guerra con España, Villavisencio fue ascendido a la clase de Capitán de Corbeta graduado, que obtuvo en recompensa de sus valiosos servicios, el 29 de setiembre de 1869; alcanzó la efectividad en la misma clase que le otorgó el Gobierno el 24 de noviembre de 1870. El 21 de agosto de 1871 fue nombrado al vapor de guerra "Maire", cuya comandancia ejerció con la clase de Capitán de Fragata graduado a partir del 2 de julio de 1872. El 26 de junio de 1876 se le confirmó la clase de Capitán de Fragata efectivo. Apartado temporalmente del servicio activo de las Unidades de la Escuadra, Villavisencio fue nombrado con fecha 16 de agosto de 1876, Segundo Comandante de Arsenales y Miembro de la Junta de Reconocimiento y de las Ordenanzas Navales, desempeñando importantes funciones técnicas, hasta el 12 de julio de 1877, en que recibió el mando del Transporte "Chalaco", armado en guerra, y que hubo de dejar por haber sido ascendido a la clase de Capitán de Navío graduado el 29 de abril de 1879, declarada ya la contienda del Pacífico. Dos hijos suyos eran Cadetes y para ellos pidió puestos de combate. Grimaldo perteneció al "Huáscar" y resultó herido en el Combate de Angamos, y Alfredo actuó al lado de su padre en la "Unión". Alcanzó la Clase de Capitán de Navío.

Cabe recordar los servicios que prestó el Comandante Villavisencio al comienzo de la Guerra con Chile, en que desempeñó importantes comisiones, como la de traer de Panamá el armamento adquirido, burlando la persecución de los Transportes armados enemigos y conduciéndolo hasta Arica, Mollendo e Ilo y aun a Iquique, a través de las líneas enemigas formadas por los Blindados. Esta misión ha sido sensiblemente poco historiada, a pesar de que fue cumplida con valentía y patriotismo por el Comandante Villavisencio, lo que abona mucho en sus fojas de notas, reafirmando su prestigio y su indiscutida reputación de marino. Mientras tanto, la Guerra seguía su curso, las operaciones bélicas no marchaban bien ni mucho menos. La falta de previsión de los

Gobernantes de tiempo atrás para mantener alerta al país en hombres y en armas de un peligro externo, se estaba dejando sentir dolorosamente frente a un enemigo que se había preparado largamente para hacer la guerra al Perú con el propósito de arrebatarle parte de su rico territorio. El Presidente Prado para hacer frente a la situación, había viajado el 16 de mayo de 1879 en la División Naval integrada por el "Huáscar" y la "Independencia" del Callao a Arica, a donde llegó el día 20. Pero un suceso inesperado conmueve a la nación: El Presidente Prado entrega la dirección de las Operaciones y del Ejército al Contralmirante Lizardo Montero, el 26 de noviembre de 1879, embarcándose en Arica para arribar al Callao el día 30 del mismo mes. El 17 de diciembre el Presidente Prado abandona el Callao en el vapor de la carrera "Paita" para dirigirse a Europa; al día siguiente, 18 de diciembre, aparece en los diarios un Decreto Supremo por el cual Prado encarga el mando de la Nación al Vice-Presidente, General Luis La Puerta.

Las muchedumbres recorren las calles en manifestación hostil a Prado y a su Régimen. Es el momento en que don Nicolás de Piérola se aprovecha de la simpatía de las masas y de la opinión de los jefes del Ejército que reclaman una autoridad más enérgica y efectiva. El 23 de diciembre, Piérola se proclama Jefe Supremo de la República. Un nuevo Gobierno toma ahora las riendas del poder, y a poco se producen algunos cambios entre el personal de la Armada.

El Capitán de Navío don Manuel A. Villavisencio del Transporte "Chalaco", es el nuevo Comandante de la Corbeta "Unión". Justo es advertir que la Corbeta había sido construida en 1864. Casco de madera, desplaza 1600 toneladas.

En los primeros días de marzo el dictador Piérola hizo llamar a su despacho al Comandante Villavisencio y le dijo: "Arica está bloqueada por la Escuadra chilena; es imperativo romper el bloqueo y llevar fuerzas suficientes para la defensa de Tacna y Arica".- "Señor -respondióle Villavisencio- durante los diez meses que he hecho la campaña en el Transporte "Chalaco", he desempeñado con feliz éxito comisiones importantes y aunque perseguido muchas veces por los buques enemigos he tenido la suerte de salir bien. Ahora que mando un buque mejor no vacilo en decirle a V.E., que entraré al Puerto sobre la Escuadra bloqueadora... Del regreso no puedo responder, pero cumpliré con mi deber...". Había muerto Grau entre estruendos de gloria que brotaron de todos los cañones de Angamos, pero el ejemplo estaba dado; el alma del Héroe y el nombre del "Huáscar", aunque hubiese cambiado de bandera por los azares de la guerra, vibraba ahora entre los diversos compartimientos de la "Unión", y en lo más profundo del corazón de Villavisencio y de todos sus subordinados la llama del estímulo era ensueño, audacia, capacidad, valentía y esperanza.

Las fuerzas enemigas dueñas de Ilo, Iquique y Antofagasta, mantenían bajo poderosa presión a las tropas peruanas establecidas en el valle de Tacna y el Puerto de Arica, que quedaron prácticamente aisladas. Era preciso abas-

tecerlas desde Lima y por los Departamentos vecinos, y se imponía el llevarles una palabra de aliento de sus compatriotas y del Gobierno, y darles el apoyo, precario por las circunstancias de la Marina Peruana reducida a la Corbeta "Unión" y a los transportes armados. Villavisencio asumió el mando de la Corbeta "Unión" conociendo la enorme responsabilidad histórica y moral que aquello le significaba, pero, llegada la hora, supo demostrar con la ruptura del bloqueo de Arica en dos ocasiones que era capaz de encargarse de cualquier comisión de peligro y de mantenerse dispuesto al sacrificio y a la lucha.

Los Jefes, los Oficiales y la Tripulación tenían conciencia de que cumpliría el mandato de la Nación. ¡Llegaría a Arica!. Villavisencio recibe la misión de llevar a Arica municiones, medicinas, ropa, efectivos de tropa y la lancha "Alianza", y comienza la tarea de embarcar los implementos con la actividad de una colmena. Piérola, a temprana hora del viernes 12 de marzo visita a bordo al Jefe de la "Unión". Le demuestra así que el Gobierno aprecia en todo su valor la empresa que ha asumido. Al fin, a las 11 de la mañana del mismo día 12 de marzo de 1880, la Corbeta "Unión" levaba anclas en el Puerto del Callao, enfilando al Sur. Recaló en Quilca el día 14. Allí Villavisencio recogió informaciones sobre el movimiento de los Blindados chilenos, imponiéndose de que mantendrían el bloqueo de Arica e incursionaban a la vez hasta las inmediaciones de Mollendo.

En la madrugada del día 14 al 15, la Corbeta reanuda su viaje al Sur; se cruza con el vapor de la carrera "Mendoza" que va a Quilca para continuar al Callao, que le proporciona mayores noticias de los buques de guerra enemigos, por lo que Villavisencio adopta las medidas de prudencia para no ser interceptado en su misión trascendental. La hazaña de entrar con la Corbeta "Unión" a la rada de Arica y salir de la misma rada desafiando y eludiendo la persecución de los navíos de guerra enemigos, ha sido narrada repetidas veces dentro y fuera de la República en libros, revistas y periódicos, en los que se ha enaltecido la figura egregia del valeroso marino que preparó y dirigió tan admirable empresa naval. Sin embargo, creemos que es necesario tenerla presente en esta semblanza biográfica del Vicealmirante Villavisencio, trayendo al recuerdo sus palabras al Jefe del Estado de que "entraría al puerto por sobre la Escuadra enemiga, pero que del regreso no podía responder...".

En la noche del 17 a la vista de Arica nadie duerme a bordo. La Corbeta va a ingresar a la zona de peligro. A las 2 a.m., el vigía grita ¡"Tierra"!; instante de gran emoción: se va a romper el bloqueo. Villavisencio se halla en el puente de mando. Todos están atentos a su voz. La Corbeta avanza decididamente a Arica. Pero en Arica marinos, militares y vigilantes ignoran el viaje de la "Unión". Entonces, a las 4 a.m., Villavisencio que sabe prever las cosas ordena detener la marcha y envía en un bote al Alférez de Fragata Carlos Rodríguez y a los Guardia Marinas César Romero y Enrique Chávez, hasta el "Manco Cápac". De a bordo se le dice: ¿quién vive? y el Alférez Rodríguez

responde: ¡La "Unión" está en el puerto"! y le preguntan "¿qué "Unión"? a lo que contesta el Alferez "La Corbeta; soy yo, Carlos Rodríguez, llamen al Comandante Lagomarsino y que vengan a reconocerme..." Se enteran entonces de la llegada de la "Unión", que se prepara a ingresar al Puerto.

En el Morro se observa la presencia de la nave y se aprestan a cañonear-la antes del ataque al "Manco Cápac". Pero el Capitán de Navío Juan. G. More con su anteojo se da cuenta que es la Corbeta "Unión". Sabiéndose Villavisencio reconocido, con la precaución de hombre que tiene serenidad y luz en la mente, se dirige derecho al puerto para ocupar un lugar en el muelle. A las 5 a.m., la Corbeta pasa delante del "Manco Cápac" y toma resueltamente su fondeadero. El ingreso de la Corbeta a la bahía fue recibido con manifestaciones entusiastas tanto por nuestros compatriotas como por las tripulaciones de los buques de guerra extranjeros: "Thetis" británico; "Hussar", francés; "Sannan" norteamericano y "Hansa" alemán, que presenciaban los acontecimientos. Entre tanto, los chilenos no salían de su asombro ante la hazaña tan portentosa sin paralelo en la historia de la marina del mundo... Grande fue, pues, la sorpresa de los jefes de los buques sitiadores: "el "Huáscar", el "Loa" y el "Matias Cousiño", al descubrir a la gallarda Corbeta anclada en Arica descargando el material de guerra que conducía para el Ejército y tomando combustible para su nueva aventura.

Los chilenos solicitaron el concurso de otras unidades navales, para atacar a la Corbeta, y reforzaron sus fuerzas con el "Cochrane" y el "Amazonas" Suben a la cubierta de la "Unión" el Comandante del Monitor "Manco Cápac", José Sánchez Lagomarsino, el Jefe del Estado Mayor de la Plaza Coronel José la Torre y el Capitán de Puerto, Capitán de Fragata Eduardo Raygada, y otros marinos militares. El alborozo inunda el corazón de la gente que llena el muelle donde una banda de músicos toca dianas. A las 8 de la mañana se iza la Enseña Nacional, como es costumbre en la Marina, en medio de una emoción profunda que arranca lágrimas a todos los presentes... Dice el historiador: "Era un instante supremo. La mar estaba apenas rizada por una tenue brisa que hacía ondear calmadamente el mismo Pabellón de Combate que 13 años antes flameara victorioso en el mesana de la Corbeta en Abtao".

Como se esperaba antes de las 9 a.m. el bombardeo a la Corbeta estalló furiosamente. Una bomba de 300 la alcanzó. Una bala se incrustó en el ángulo de una de las calderas. Otra desmontó un cañón; otra rompió la caja de humos; otra partió el puente de mando; otra explotó en cubierta abriendo un boquete y dejando un muerto y varios heridos; otra echó a pique una de las lanchas que la abastecían de carbón... A las 4 de la tarde cesa el fuego. El Comando chileno supone que la Corbeta está inutilizada: había sufrido el impacto de 48 cañonazos. En los buques chilenos nadie duda de la suerte que le espera a Villavisencio. Bulnes escribe que a bordo se decía: "Villavisencio ha caído en la trampa. Ahora no escapará". El Comandante Villavisencio, que a la sazón tenía 38 años de edad, se encuentra conversando con los jefes de la plaza y del "Manco Cápac", cuando el vigía da la voz: "Un bo-

te pasa del "Matías Cousiño" al "Cochrane"; y vuelve el vigía a anunciar al poco rato: "Un bote pasa del "Huáscar" al "Cochrane"... Comprendiendo Villavisencio la situación que se le presenta inesperadamente, dice a quienes le rodean: "Los Comandantes de la Escuadra enemiga se reúnen en el "Cochrane" es el momento de partir"... Los visitantes se despiden, y Villavisencio agrega..." o me friegan o salgo..." , resolución muy distinta por cierto, a la de Vicuña Mackenna, que no ve en el héroe otra decisión que la de "rendirse o varar".

Se producen momentos dramáticos al partir. Villavisencio sabía que todo dependía del arrojo, de la valentía de la tripulación, fatigada y falta de alimentos, a esa misma tripulación a la que reunió el Segundo Comandante de la "Unión", Comandante don Arístides Aljovín, hombre de temple de acero, para preguntarles... "Muchachos, ¿quieren ustedes morir en tierra o en el mar...?", obteniendo esta firme contestación unánime... "¡En el mar! ¡En el mar!" Entonces -agregó Aljovín-, "nos vamos...". Los Comandantes de las naves chilenas cometieron la grave falta, frente a la calidad de un marino como Villavisencio, de reunirse en Consejo a bordo del "Cochrane" por orden del Jefe Comandante J.J. La Torre, con el propósito de resolver "sobre la mejor manera de tomar colocación en la noche para intentar un resultado definitivo respecto a la "Unión"... "Entonces - refiere Villavisencio- se acercaba la noche a pasos agigantados. Era de temerse que la "Unión" fuese víctima de algún torpedo. Preferí atropellar, mediante un esfuerzo, al enemigo que nos acosaba y en alta mar jugarnos el todo por el todo..." Así lo hizo. La cadena del ancla se atraca por el apuro y hay que romperla... y a las 5 de la tarde entre los vítores de los peruanos y de las tripulaciones extranjeras, la Corbeta abandona el fondeadero y avanza audazmente estrechándose hacia el Morro.

Rasgando la Isla del Alacrán para alargar más la distancia al enemigo, el Comandante La Torre no concibe la atrevida e insólita maniobra de la partida de la "Unión" y absorto da sus instrucciones para la captura y emprende una persecución que le iba a resultar infructuosa. En alta mar, sofocado un incendio y desorientado el enemigo, se arreglan las averías y desaparece el peligro.

La "Unión" llega a Pisco el 19 en la tarde. Comunica telegráficamente su próximo arribo al Callao, puesto que amanece en el Callao. Tanto Villavisencio como los Oficiales y la tripulación son felicitados calurosamente, el ambiente refleja una alegría indescriptible. En un viaje expreso desde Lima, el Jefe Supremo se constituye en la Corbeta para felicitar igualmente a ese puñado de valientes. "Había terminado -dice un escritor- la empresa gigante confiada a la pericia, al valor incontrastable y arrogante del Comandante Villavisencio".

Por su hazaña, el marino peruano recibe la Cruz de Acero, que ha creado el Gobierno de Piérola para recompensar el mérito de nuestros soldados y marinos. La Municipalidad de Lima le honra con una medalla de honor, y las de Provincias, le hacen igualmente objeto de extraordinarios homenajes.

Los pueblos que representan a la Nación le tributan su aplauso y lo aclaman al desembarcar Villavisencio en la inolvidable mañana del 20 de marzo. Nunca, aparte de Grau, un marino peruano, recibió del Gobierno, de las instituciones y del pueblo tanto homenaje como Villavisencio al regresar de Arica. La prensa capitalina narra la hazaña y la encomia sin reservas. El Ministro de Bolivia en Lima, señor Flores, escribe declarando: "Se trata de mi valeroso amigo, el Comandante Villavisencio. Cuando todavía se repite de boca en boca los nombres de los héroes de la gloriosísima jornada de Angamos, vemos realizarse una hazaña semejante por un discípulo de Grau. Si esto no es arrojo, audacia, valor, heroísmo, que venga el propio Grau a calificar el episodio de Arica" Monseñor Roca y Boloña le dice en términos patéticos lo siguiente: "Tengo a mi padre moribundo. Enjugo un instante mis lágrimas para escribirle a Ud. estas líneas y rogarle que felicite en mi nombre a su brillante oficialidad y dotación por la hazaña con que acaban Uds. de honrar a nuestra Patria. Yo, el último de sus hijos, se lo agradezco de lo más íntimo de mi alma, y bendigo a Dios que me ha dado tales hermanos. Siempre esperé de Ud. y de ellos algo grande, pero han sobrepujado mis esperanzas. Les ofrezco mi corazón atribulado y agradecido para siempre". El Conde del Pinar, marino español, se aúna a los elogios escribiéndole: "Acabo de leer el brillante hecho de armas que ha llevado Ud. a cabo en la Corbeta "Unión" de su mando en la bahía de Arica. Me ha entusiasmado por la braveza y habilidad que en él ha demostrado. Me envanezco al ver que la raza a que pertenecemos que tantos varones ilustres y distinguidos entre militares de mar y tierra ha dado desde siete siglos, tiene aún en el día dignos representantes".

En Chile, donde la hazaña de Villavisencio ha confundido a todos, Vicuña Mackenna, dice: "No vemos como pueden justificar su conducta los marinos que tomaron parte. Que encontrándonos dueños del mar con una Escuadra relativamente poderosa, y pudiendo reconocer las costas enemigas de un extremo a otro, se haya atrevido la "Unión" a abandonar el Callao para surcar las aguas que nuestros buques dominan y señorean, ya es mucho. Que, todavía, hallándose el "Huáscar" bloqueando Arica haya intentado el buque peruano protegido por las tinieblas de la noche, burlar el bloqueo y realizarlo con toda felicidad, ya es demasiado. Pero ya estando cogido en la boca del león; es decir, dentro de Arica cuya salida guardaban tres de nuestros buques, haya podido salir libre, a la luz del día y burlando a sus bloqueadores eso es inaudito"... El mismo Benjamín Vicuña, expresa: "Villavisencio es de escasa figura, como físico, pero de hígados hinchados y alto pecho..." Otro escritor chileno, Gonzalo Bulnes, manifiesta: "Era una empresa audaz, digna de un jefe valeroso como Villavisencio y que supo desempeñar cumplidamente. Fue de su parte una operación afortunada que honra su destreza marinera" y el escritor Ekdahl, afirma: "El Capitán Villavisencio, encargado de la ejecución de la empresa correspondió dignamente al difícil problema cuya solución le incumbía. Aprovechó con tanta habilidad como energía sus

perfectos conocimientos de topografía marítima del puerto de Arica y las cualidades marineras de su buque. La expedición de la Corbeta constituye una de las hazañas más gloriosas de la Escuadra peruana durante esta guerra"! La campaña militar se terminó en el Sur, con la ocupación por el ejército enemigo de la plaza de Arica al consumarse la épica e inmortal jornada del 7 de junio de 1880. El gobierno se prepara a impedir la ocupación de la ciudad de Lima y el puerto del Callao. Villavisencio que había ascendido a Capitán de Navío efectivo el 17 de marzo de 1880, sostuvo diferentes hechos de armas en el puerto del Callao al mando de la "Unión", al enfrentarse a las naves enemigas que habían iniciado ya el bloqueo de dicho puerto desde abril a diciembre de 1880, o sea en vísperas de las Batallas de San Juan y Miraflores. Defendió al puerto de Chorrillos contra la Escuadra chilena con la batería que se estableció en el barranco de Miraflores. Su último mando frente al enemigo fue el de Comandante de la ciudadela del cerro "San Cristóbal", designado con este fin el 13 de noviembre de 1880. Permaneció sin colocación cinco meses por haber ocupado la capital el Ejército chileno. Perdida Lima, Villavisencio se replegó al Departamento de Ica con las escasas tropas que salvaron del desastre y que tenía bajo sus órdenes.

Por esa época, refiere el historiador señor Luis Alayza y Paz Soldán, esta anécdota interesante. El 15 de junio de 1881, Villavisencio fue nombrado Prefecto de Ica por García Calderón, desde su Gobierno de la Magdalena, llegó a Chíncha a hacerse cargo de su puesto, pero las fuerzas de Iglesias, apoyadas por Chile, dominaban la región. Entonces Villavisencio trató de dar un golpe con el auxilio de dos comerciantes italianos que gozaban de grandes influencias en la localidad; eran don Juan Aicardi y don César Cantelli. Con un puñado de hombres decididos dio el grito subversivo en dicha ciudad y atacó resueltamente la Sub-Prefectura; pero ésta se resistió. Pero ocurrió algo inesperado en nuestro ambiente; el pueblo, siempre revolucionario en potencia, con el que creía contar, se levantó contra los asaltantes, sosteniendo al General Iglesias. Al encontrarse abandonados y perseguidos, huyeron por los campos y no pudiendo escapar, mal montados como se encontraban se atrinchero en una casita de adobes de un modesto labriego. La gente de Iglesias puso fuego a la casa; pero los rebeldes lograron fugar y, a salto de mata, entre innumerables riesgos llegaron a Pisco. Los soldados chilenos que ocupaban esta plaza dieron con ellos en Chiróna. Al día siguiente, el Comandante chileno, Gobernador Civil de Ica, tomó declaración a los detenidos, pero antes dijoles cuatro verdades de grueso calibre, bochornosas con su "punta de ají". Cholitos, malos patriotas. El Perú está bajo las botas de sus enemigos y Uds. pensando en revoluciones, en vez de unirse para defender su territorio. Y así por el estilo. Los cholitos, por supuesto, mudos... Por fin, el Comandante preguntó: ¿Quién los manda a Uds.? Yo, dijo un hombre diminuto y de modestísimo aspecto, dando un paso al frente con naturalidad, no exenta de marcialidad. Midiólo el Comandante con mirada despreciativa, y después de una andanada de reproches sazonados con rojas interjecciones "arrotadas" y

malolientes epítetos, interrogóle:

- ¿Cómo se llama Ud.?
- Manuel A. Villavisencio
- ¿Profesión?
- Marino
- ¿Grado?
- Capitán de Navío.

El Jefe Civil, cambiando de tono, le preguntó: ¿Es Ud. el Comandante de la "Unión", el que rompió el bloqueo de Arica?

- El mismo, contestó con su habitual modestia, Villavisencio.

Bajando del estrado el chileno avanzó hacia el patriota, estrechó sus manos y presentó sus excusas por la forma que con él y sus compañeros había empleado; y acabó lamentando no poder hacer nada por ellos, porque su deber para con el Gobierno amigo del General Iglesias se lo impedía. Pero, continuó, doy a Uds. por prisión la ciudad de Pisco. Y mucho cuidado con acercarse a la playa; porque, como no dispongo de botes patrulleros, no podría evitar la evasión. Y subrayando con una guiñada de ojos sus palabras concluyó socarronamente: sobre todo si es de noche... Y así fue. Aquella noche el Comandante Villavisencio fletó un bote pescador y arrumbó con los suyos hasta la playa de la Chira, contigua a Chorrillos, de donde ganó el escondite que tenía dispuesto en Lima. Sobre pedestales de fuego y sangre; con ese desgarramiento patético, por la culpa de unos y faltas de los otros, es que tenía que producirse, irremisiblemente, el holocausto. Había volado Grau, el Caballero de los Mares al Empíreo, a la inmortalidad, a la Gloria augusta. Mas, aparece en escena, natural y modestamente la figura de Manuel A. Villavisencio, que es luz de esperanza en el alma de la peruanidad abatida. Pero el destino tenía que ser inclemente con nosotros; teníamos que pagar nuestros yerros y purgarlos. Tenía que caer el rayo de los dioses sobre el Perú para redimirlo; para que nos transfiguráramos por el dolor, el martirio y el sufrimiento!

El 5 de abril de 1882, Villavisencio es designado Prefecto del Cuzco y pasó a ocupar igual puesto en el Departamento de Arequipa, el 31 de mayo de 1883. Amigo y admirador del General Andrés A. Cáceres, que mantenía la resistencia en la Breña, lo acompañó resueltamente en su campaña. Permaneció sin colocación dos años diez meses y nueve días. El 14 de diciembre de 1885 fue nombrado Comandante del Transporte "Santa Rosa". El 3 de marzo de 1893, el General Cáceres le nombró Ministro de Guerra y Marina. Volvió el 10 de mayo de 1893 a tomar la Comandancia del Transporte "Santa Rosa". El 25 de setiembre de 1894 se hizo cargo del mando del Crucero "Constitución", recién adquirido por el Perú. Como culminación de una descolante actividad moral, el Gobierno propuso al Congreso el 25 de noviembre de 1894 el ascenso del Capitán de Navío Villavisencio a la clase de Contralmirante. Fue ascendido, asumiendo el 31 de noviembre del mismo año el cargo de Comandante General de la Escuadra, puesto que desempeñó hasta el 30 de mar-

zo de 1895; el Contralmirante Villavisencio, prestó luego valiosos servicios a la República en comisiones técnicas y científicas, además de profesionales, en las que puso una vez más de relieve sus excepcionales cualidades de marino y de patriota. Sirvió con lealtad al país y con abnegación digna de elogio, mereciendo el reconocimiento nacional, que le acompañó hasta sus últimos días, separándose del servicio activo, con licencia indefinida, el 23 de enero de 1896.

El 12 de setiembre de 1900, fue llamado al servicio activo por el Supremo Gobierno para desempeñar una Vocalía de la Junta Superior de Marina, y el 8 de marzo del año siguiente para presidir la Comisión Revisora de los Inventarios de los buques de la Armada y Arsenal, pasando revista de presencia en el Ministerio del Ramo. El 26 de agosto fue nombrado Director de la Escuela Naval de La Punta, plantel de formación de nuestros jóvenes marineros, que Villavisencio regentó con su reconocida integridad moral y su indiscutible prestigio, y que hubo que dejar para encargarse nuevamente de la Cartera de Guerra y Marina, el 4 de noviembre de 1902, que ejerció hasta el 24 de setiembre de 1904. El 3 de setiembre de 1903, el Supremo Gobierno puso el cúmplase a la Resolución Legislativa de ascenso a Contralmirante con la antigüedad del 25 de octubre de 1894. Este mismo año se otorga a Villavisencio la Medalla de Primera Clase de los combatientes de la Corbeta "Unión" y a continuación el Gobierno honra su noble pecho con la Cruz de la Orden del Sol del Perú. Posteriormente el Contralmirante pasó al Consejo de Oficiales Generales con el cargo de Vocal, que sirvió con algunas interrupciones pasando sus revistas en la Mayoría de Ordenes. El 4 de abril de 1910 se le nombra Comandante General de Instrucción, que corresponde en la actualidad a los Cruceros de Verano, que Villavisencio dirigió por varios meses imprimiendo a la juventud de oficiales y cadetes su firme disciplina y su amor a la noble carrera profesional naval, puesto que desempeñó hasta el 10 de enero de 1911. El 10 del mismo mes y año volvió al Consejo de Oficiales Generales. El 20 de enero de 1912, el Contralmirante Villavisencio fue llamado por el Gobierno para desempeñar una honrosa comisión en Europa, cumplida con lealtad, como sabía hacer este ilustre marino en todos los puestos y cargos oficiales que le confiaron los Poderes Públicos. Villavisencio lleva a Francia la delicada misión de vigilar la construcción de los primeros sumergibles adquiridos por el Perú para la Armada Nacional. Llegó a Lorient (Francia) a mediados del año citado, tomando con acrisolado interés y patriotismo esa labor hasta que fueron lanzados al mar desde los astilleros en que se construían. Esos barcos, el "Ferré" y el "Palacios" eran para sus tiempos magníficas unidades que no sólo constituían el mejor homenaje rendido por la Nación a los héroes de Angamos, oficiales predilectos de Grau, sino un refuerzo valioso para nuestra defensa naval y la seguridad de las extensas y casi desguarnecidas costas peruanas. Los dos sumergibles llegaron al Callao, bajo la atenta vigilancia del Contralmirante Villavisencio, a quien el Gobierno honró en justicia encomendándole tan importante comisión profesional.

Ya en el Perú, el Departamento de Ancash lo eligió por gran mayoría de votos Senador de la República, lo que permitió a Villavisencio agregar a sus antiguos, meritorios y valiosos servicios prestados a la Patria, el de una atenta preocupación por el bienestar y progreso de la Nación que le había otorgado su representación senatorial. Como Legislador, el ilustre marino tuvo actuación descollante que los ancashinos recuerdan con estimación y respeto. A la muerte del Mariscal don Andrés Avelino Cáceres el 10 de octubre de 1923, es elegido Presidente del Partido Constitucional.

El Congreso de la República premió en forma definitiva, la actividad naval de Villavisencio, y sus servicios en la guerra del Pacífico, ascendéndolo a Vice-Almirante, el grado máximo en el Escalafón de nuestra Armada, por sus sesentinueve años de incesante actividad profesional, y por su heroico comportamiento en esa infausta contienda a la que el Perú fue arrastrado a pesar de su arraigado americanismo, por Resolución Legislativa No. 4813, promulgada el 3 de diciembre de 1923.

Cuando se inauguró en el patio de honor de la Escuela Naval de La Punta la colocación del mástil de la "Unión", reliquia de una nave invicta, en presencia del Héroe, Vicealmirante Villavisencio, pronunció estas frases: "Delante del último vestigio de nuestra querida nave, perpetuo testimonio del deber cumplido; delante de este mástil que un día rodeamos con nuestras armas, me descubro reverente implorando al Ser Supremo por la ventura de nuestra Patria y por la preponderancia de su Ejército y Marina".

La gloriosa Corbeta había sido llevada el 15 de enero de 1881 a dos millas al Oeste de la boca del río y allí se le abrió su prematura tumba. Pero, no se hundió totalmente, porque dejó como un recuerdo, como queriendo atarse a la vida, parte de su Palo Mayor, lo que llamó "El Palo de la Unión". Los niños del año 1881, que no pudieron combatir por su tierna edad, al igual que sus comprovincianos en la batalla de Miraflores, fueron más tarde los jóvenes del año 1892, que no habían olvidado lo que escucharon en sus hogares de las hazañas de la "Unión", y en su honor, como un acto de reparación a su destino, acordaron por unanimidad rendirle su homenaje bautizando al futuro club que pensaban fundar con el nombre de la Corbeta. Este es el origen que lleva con orgullo en el Callao el "Club de Regatas Unión".

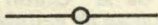
El Palo Mayor de la "Unión" emergió desde el 15 de enero del año 1881 en el lugar mencionado más adelante hasta el 1918, en que por iniciativa del Comandante de la Armada Peruana don Manuel Vegas García, siendo Director de la Escuela Naval el Capitán de Navío don Ernesto Caballero y Las tres, fue sacado e instalado en el patio de ese Centro de Instrucción.

Contaba el Vicealmirante Villavisencio 84 años de edad, cuando falleció en Lima, el 20 de diciembre de 1925, en medio del respeto y la consideración del país, ejerciendo el cargo de Senador por la Provincia Constitucional del Callao. Su sepelio dio lugar a extraordinarias manifestaciones de pesar, de la Marina de Guerra y las Instituciones Nacionales, el Parlamento, el País en-

tero que veía desaparecer una gloriosa figura de nuestra Escuadra, y cuyo nombre quedaba unido a brillantes páginas de la Historia Nacional, escritas por él, con valor, patriotismo y cumplimiento del deber.

Haciéndose intérprete del sentimiento nacional, el Congreso de la República expidió la Ley No. 5841, del 14 de junio de 1927, mandando erigir en el Cementerio General de Lima, un Mausoleo, en nombre de la Nación, al cual fueron trasladados los restos mortales de Villavisencio en una impresionante ceremonia.

Posteriormente, se le ha rendido otro homenaje al intrépido Comandante de la Corbeta "Unión", al colocar su busto en el Instituto Nacional de Educación Industrial Número 28, el que lleva orgullosamente el nombre del Vicealmirante Villavisencio, dentro de la Gran Unidad Escolar "Mariano Melgar", y al mismo tiempo se ha sugerido ante los Poderes Públicos, que un buque de la Marina de Guerra del Perú, lleve la denominación ya histórica de "Vicealmirante AP. Manuel A. Villavisencio".



**CONTRALMIRANTE**

**IGNACIO MARIATEGUI Y TELLERIA**

**César García Rossel**



*Contralmirante*

**IGNACIO MARIATEGUI Y TELLERIA**

## APUNTE BIOGRAFICO DEL CONTRALMIRANTE IGNACIO MARIATEGUI

César García Rossel

La historia de la Marina de Guerra del Perú aún no se ha escrito en toda su amplitud y con criterio imparcial y libre de prejuicios. Muchas páginas que son incuestionablemente gloriosas, las cuales permanecen en la sombra, ignoradas de nuestros compatriotas, por culpa de los que se han dedicado a glorificar a los marinos extranjeros que intervinieron en las guerras de la independencia, muy merecedores por cierto, de la gratitud nacional, y de la fama que se conquistaron por sus grandes hechos, posponiendo a los Oficiales de nacionalidad peruana que no por haber actuado en segundo plano, y a las órdenes de Lord Cochrane y Martín Jorge Guise, son menos dignos al aprecio y a la admiración de su patria. En los estudios históricos, siempre ha prevalecido el concepto de enaltecer a los elementos extraños que contribuyeron a la emancipación del Perú, con mengua del prestigio de los que nacieron aquí, y que aportaron, también, el contingente de su abnegación y desinterés, para el triunfo de la causa sudamericana.

En todas las páginas que perpetúan los hechos de la Escuadra Libertadora, figuran nombres peruanos postergados después, injustamente, y casi sepultados en la penumbra de un olvido a que no tienen derecho. Nombres que deberían recordarse con predilección patriótica, porque, en ello, reside una gran parte de nuestro patrimonio histórico, durante la magna época de nuestra autonomía política. Ir, pues, de frente a la exhumación de nuestros propios prestigios militares, es una labor que los escritores del país, deben emprender con entusiasmo y dedicación, siquiera para demostrar a los que en otras partes sostienen, que no hicimos nada, en el mar, para independizarnos de los españoles.

El elemento nacional, en ningún momento, permaneció al margen, ni se cruzó de brazos, ante el fermento libertario que bullía en Sud América, en el decenio que va desde 1810 a 1820 y que marca con jalones luminosos, el grito de mayo en Buenos Aires, y la presencia en el Perú del Ejército Expedicionario del General San Martín. Los peruanos, hay que decirlo siempre, fueron de los primeros en acudir a la gran cita de la libertad sudamericana, actuando en distintas formas: en la milicia, en la tribuna, en la propaganda escri-

ta, luchando contra los ejércitos realistas, y socavando mediante atrevidas conjuraciones, la autoridad española en el Perú.

En la marina de guerra, tampoco faltó la cooperación resuelta de los elementos nacionales. En la Escuadra Libertadora que trajo a estos mares Lord Cochrane, vinieron varios oficiales de nacionalidad peruana, que desde el primer momento en que se inició la campaña marítima, pusieron su energía, su abnegación y desinterés, al servicio de la patria. Con Cochrane, llegaron ostentando la modesta, pero honrosa, clase de guardiamarinas, Boterín, Elcorrobarrutia, García del Postigo, Villar e Ignacio Mariátegui, llamado a ocupar, con el transcurso del tiempo, los más altos cargos en la marina peruana y distinguirse por sus méritos sobresalientes.

Todos esos oficiales tuvieron descollante actuación en el país. Villar, tuvo el honor de comandar la Escuadra del Perú en la rada de Abtao y ganar el combate naval de este último nombre. Boterín, acompañó al Vicealmirante Guise en el bloqueo de Guayaquil, en 1828, sucediendo al bravo inglés, al caer, éste, mortalmente herido, en la cubierta de la fragata "Presidente". García del Postigo, ascendido a Capitán de Navío, tuvo a sus órdenes la armada de Salaverry, luego la de Santa Cruz. Y en cuanto a Elcorrobarrutia se le encuentra en 1859, sirviendo como Mayor de Ordenes de la Escuadra, que expedicionó a los mares ecuatorianos.

Pero el que, de toda esa reducida pero brillante pléyade de bravos oficiales de marina, alcanzó mayor figuración en la República, fue -sin lugar a dudas- el Contralmirante don Ignacio Mariátegui, el marino en quien Castilla tuvo más confianza, por su lealtad y conocimientos profesionales; al punto de confiarle, en medio de la vorágine revolucionaria de 1857, el mando de la única nave de guerra que apoyaba su autoridad. Los servicios de Mariátegui, abarcan el período de la primera organización de nuestra marina de guerra, desde 1820 al combate del Callao, el 2 de mayo de 1866.

Don Ignacio Mariátegui, nacido en Lima en 1798, de familia bien entroncada en las esferas sociales de la Ciudad de los Reyes y, que, después se habría de ilustrar, por el rol que algunos de sus miembros hubieron de jugar en el movimiento libertador. A ella pertenecía don Francisco Javier Mariátegui, el ardoroso tribuno que con su palabra, dio fuerte impulso a la propaganda antirrealista, llegando a formar parte de la primera Asamblea Constituyente, convocada por San Martín. Pero así como a este prócer, le sugestionaba el tormentoso escenario de las controversias políticas, aquel se sentía dominado por su irresistible vocación por la marina, que lo llevó a ingresar al servicio del Rey, poco antes de que se presentara en Pisco la Escuadra de Lord Cochrane (1).

(1) *Educado en España, en el Colegio de Nobles de Vergara y en la Academia Náutica de Cádiz donde obtuvo el grado de Guardiamarina de la Real Armada. Vino al Perú a bordo de la fragata "Resolution" participando en el Combate de San Gallán. Luego, en 1820 solicitó su retiro de la marina española y se dio de alta en la Escuadra Libertadora a órdenes de Guise, en la "Lautaro".*

La ocupación de Pisco por los Libertadores, produjo en Lima y en todo el Virreinato, una conmoción intensa. Los realistas juzgaron llegado el momento de extremar la vigilancia, y las medidas militares para reafirmar la autoridad del Rey. Los patriotas del Perú se dieron cuenta, de que la independencia se abría paso, y que era preciso cooperar a los esfuerzos desplegados por San Martín y Cochrane, para destruir el poderío español. Muchos peruanos que lograron burlar la vigilancia de las autoridades realistas, lograron pasar al cuartel general libertador. Otros se incorporaron al ejército unido, cuando se trasladó a Huaura. Mariátegui fue de los primeros, y así pudo darse de alta, como guardiamarina, en la Armada libertadora.

Lord Cochrane, mientras estuvo en Pisco, planeó de acuerdo con San Martín, una empresa audaz, temeraria, que sólo el carácter resuelto del Almirante, podía acometer despreciando el peligro: la de picar las cadenas del ancla de la fragata "Esmeralda", que se hallaba al abrigo de las fortificaciones del Callao, y de otro buque, a bordo del cual —lo dice Cochrane en sus memorias— se había embarcado un millón de pesos, y apoderarse de estos buques por sorpresa. Cochrane esperaba que el éxito de este audaz golpe de mano, obligara a los españoles a rendir la capital o abandonarla.

No entra aquí, averiguar si la iniciativa correspondía a Cochrane o a San Martín. Todo lo hace creer que pertenece a los dos, que concertaron el plan en el camarote del "San Martín". La Empresa era de sumo riesgo, pero Cochrane estaba decidido a llevarla adelante, dirigiéndola en persona. No obligó a nadie a seguirlo, dejando a sus subordinados que lo hicieran por su propia voluntad. Al llamamiento de Cochrane, se presentaron las tripulaciones de sus tres buques, entre los que escogió, a los que debían acompañarlo en el abordaje de la "Esmeralda".

A las 10 de la noche del 5 de noviembre de 1820, Cochrane y Guise, se ponían en movimiento sobre el barco realista. Los oficiales comprometidos para el asalto eran 14, la mayoría ingleses, y algunos peruanos, entre estos Mariátegui, quienes tomaron el mando de las 14 falúas en que se embarcaron los expedicionarios. La "Esmeralda" fue capturada, lo que fue un verdadero desastre para el realismo. Todos los oficiales patriotas rivalizaron en valor, en el momento del abordaje, bajo el fuego de los cañones de tierra. La fragata enemiga, en menos de media hora, cambió de bandera (2)

San Martín, refiriéndose a la proeza de 15 de noviembre, decía en comunicación fechada en Huacho "... de Us (Cochrane) merecen también la estimación de sus conciudadanos; y ya que tengo la satisfacción de ser el órgano de un suceso tan importante que ha excitado a los jefes y ejército de mi mando, se me permitirá expresarlos a Us. para que sean comunicados a los beneméritos oficiales, tripulación y toda la escuadra, a los cuales se les

---

(2) *La valerosa actuación de Mariátegui le valió su ascenso solicitado por Guise.*

cumplirá, religiosamente, todas las promesas hechas por Us." Y más adelante agregaba el Libertador: "es muy posible, que a la memoria de acontecimiento tan heroico, se mezclen ideas de pesar, excitados por el recuerdo de la sangre preciosa que se ha vertido; pero espero que muy pronto, esté UD. en disposición de dar nuevos días de gloria a la patria y a su nombre".

Entre 1820 y 1823, año, este último, en que Martín Jorge Guise asumió la Comandancia General de la Escuadra Peruana, que recién comenzaba a organizarse con elementos nacionales, la actuación de Mariátegui, ascendido a Alférez de Fragata, se desarrolló dentro de la aparente normalidad de las operaciones marítimas. Los barcos de la Armada, sólo pudieron prestar servicios a lo largo del litoral, y escoltando a los transportes, que condujeron al sur las tres expediciones a "puertos intermedios".

Las naves realistas, virtualmente, habían desaparecido de las aguas del Pacífico, y las que permanecían, eran impotentes para enfrentarse a las unidades de Guise.

Sólo en 1824, con la pérdida de los castillos del Callao, los barcos enemigos reaparecen en nuestras costas, pero para refugiarse al amparo de las fortalezas. Aquel acontecimiento, dio alguna actividad a las naves patriotas, poniendo a prueba, otra vez, el valor y patriotismo de la oficialidad subordinada a Guise. La escuadra se reforzó luego, con la que envió Colombia, y un navío chileno, que fueron los que mantuvieron el asedio del Callao, hasta la rendición de Rodil.

El Perú, dio un fuerte impulso a los preparativos navales, debido a la guerra con Colombia a mediados de 1828. El Gobierno de La Mar, al iniciarse las hostilidades, en previsión de que fuerzas colombianas pudieran desembarcar en litoral ecuatoriano, envió al norte, a la Escuadra de Guise, encargada de bloquear Guayaquil y proteger el transporte del ejército peruano, entre el Callao y Paita. Mariátegui figuraba en el rol de la corbeta "Monteagudo", como Teniente Segundo, participando en toda la campaña, hasta el término de la desgraciada contienda, en que, si la armada logró éxitos, destruyendo las fortificaciones de Guayaquil, en cambio el ejército, sufrió el rudo contraste de Portete de Tarqui.

Al restablecerse la paz con Colombia, la escuadra quedó en desarme, no teniendo en pie de guerra ningún barco.

Preciso fue, que se produjeran los sucesos militares de la Confederación Perú-Boliviana, en 1836, para que nuestros marinos volvieran a la actividad en el servicio. Mariátegui, que ya entonces ostentaba la clase de Capitán de Corbeta, había tomado partido por la causa salaverrista, teniendo el mando del bergantín "Arequipeño". La lucha de Salaverry y Santa Cruz quedó reducida a las operaciones terrestres y fue decidida en la sangrienta batalla de Socabaya en que vencido Salaverry, fue capturado para caer fulminado ante el pelotón de tiradores que lo ejecutó en Arequipa.

La nota más culminante de la guerra, entre salaverristas y santacruceños la dio el "Arequipeño", pequeño barco de 300 toneladas y armado con 12

cañones. En la madrugada del 7 de febrero de 1836, el "Arequipeño" navegaba al norte de Pabellón de Pica; Mariátegui comandaba el barco, que tenía la misión de impedir que la "Yanacocha", ballenera adquirida por Santa Cruz, recorriera el litoral peruano. Los dos barcos se avistaron ese día, empeñándose el combate.

El Capitán Freeman, antiguo oficial de la Escuadra Libertadora, mandaba el buque boliviano y era reputado por su valor y competencia profesional.

"El combate, dice un historiador, se mantuvo algún tiempo con alternativas, causadas por los cambios de las brisas: la "Yanacocha" se esforzaba por abordar el bergantín, este procuraba mantener su barlovento, aprovechando su mayor número de piezas y el dominio de la cubierta enemiga. Mariátegui hizo cargar la coliza con un chicote de cadena y dejando acercarse a la goleta hasta que el disparo fuera certero, ordenó hacer fuego; como consecuencia; la "Yanacocha" resultó desarbolada y durante el intervalo de confusión que produjo la caída de los mástiles y consiguiente haz de jarcias y de maderos, el equipaje fue diezmado impunemente, desde la cubierta del bergantín. Freeman y parte de su gente sucumbieron. Mariátegui consiguió abordar y tomó posesión de la presa, encargando al Teniente Silva Rodríguez su conducción al Callao".

Infelizmente, para la causa que defendía Mariátegui, la captura de la "Yanacocha" no tuvo mayor repercusión, porque la guerra acababa de decidirse en las inmediaciones de Arequipa, con el triunfo aplastante de Santa Cruz. Al imponerse Mariátegui de la derrota de Salaverry, y de que todo estaba perdido, continuó al Callao, en donde procedió a hacer la entrega del "Arequipeño" a los delegados del Presidente Orbegoso. Luego se trasladó a un buque neutral, que lo condujo a Guayaquil.

Algunos años permaneció Mariátegui proscrito en el Ecuador, dedicado a la enseñanza en la Escuela Naval que funcionaba en Guayaquil, y en la que fue reconocido como Oficial de Academia. Sus esfuerzos se concretaron a formar la oficialidad naval ecuatoriana, aprovechando de sus grandes conocimientos en la profesión y su experiencia recogida al servicio del Perú.

En 1845, al terminar con el triunfo de Castilla, la era anárquica en el país, abandonó Mariátegui la Academia Ecuatoriana, emprendiendo el regreso al Callao. Castilla, que no ignoraba la preparación profesional de Mariátegui, pensó utilizar sus servicios en la reorganización de la escuadra, que el hábil estadista quiso iniciar con criterio científico y a base de unidades modernas construidas en el extranjero.

Con este fin, el Capitán de Fragata Mariátegui, fue comisionado para vigilar la construcción de un buque en los astilleros de Inglaterra, en 1846, dirigiéndose a Europa en compañía de dos oficiales de la armada, el Teniente J.M. Carreño y el Guardiamarina M. Palacios. Esta comisión no llegó a terminar su labor, porque teniendo el Gobierno de Castilla, propuestas americanas, más ventajosas para el Perú, envió a los Estados Unidos una nueva mi-

sión naval, a cargo del Capitán de Fragata Vallerriestra, la que trajo al país, el buque de guerra "Rímac" a mediados de 1848.

Durante la administración —indudablemente progresista— del Mariscal Castilla, la escuadra nacional adquirió considerable desarrollo, llegando a ser en Sudamérica la primera, por el número y calidad de sus unidades a flote. Su oficialidad era también la más preparada e idónea, educada en la rígida disciplina, y en el cumplimiento del deber, que aún da sus frutos entre nosotros.

Castilla no se limitó a asegurar en el país, el desenvolvimiento de la Armada, sino pretendió probar, ante el mundo, el adelanto que la Marina de Guerra había alcanzado en el Perú.

En 1856, en el mes de agosto, salía del Callao la fragata "Amazonas", en viaje alrededor del mundo, bajo el mando del Capitán Boterfn. Siete meses empleó el barco peruano en recorrer casi todos los mares, recalando en Hong Kong, Calcuta, Cabo de Buena Esperanza, isla de Santa Elena, Londres, Río de Janeiro, Estrecho de Magallanes y Callao. El crucero del "Amazonas" tenía como objeto inmediato, el que esta nave revisara sus fondos en los astilleros ingleses, y se aprovechó de ese motivo, para que la oficialidad nacional efectuara un provechoso viaje de perfeccionamiento.

Antes de que el "Amazonas", en su viaje de regreso, tocara en Sud América, el Mariscal Castilla comisionó al Capitán de Navío, don Ignacio Mariátegui, para que con el carácter de Comandante General de la Escuadra, se hiciera cargo de la fragata en Río de Janeiro, y la trajera al Callao. Mariátegui se dirigió a Río de Janeiro con varios oficiales de la armada, y emprendió el regreso por el estrecho de Magallanes, llegando al Callao a fines de mayo de 1857.

Por primera vez la bandera del Perú había flameado en todas las latitudes del globo.

Al volver al Perú, Mariátegui encontró al país en plena lucha revolucionaria. El General Vivanco se había revelado contra la autoridad de Castilla, consiguiendo que se plegaran a su causa los buques de la Escuadra.

Tanto la fragata "Apurímac", como los vapores armados en guerra "Loa" y "Tumbes", desconocieron al gobierno constitucional, procediendo a hostilizar los puertos y a apoderarse de las islas de Chincha, fuente de cuantiosos ingresos para el fisco. Frente a esa situación, difícil para Castilla, el Mariscal sólo contó con la lealtad de Mariátegui, a quien le entregó el mando de la única nave que se mantuvo fiel a su autoridad: el "Ucayali", pequeño buque sin gran armamento ni condiciones marineras.

Como la revolución tenía de su parte los medios de movilidad marítima, le fue fácil a Vivanco, sacar sus fuerzas de Arequipa y trasladarse al norte del país, en donde pensaba establecer su base de operaciones militares. El 27 de enero de 1857, la fragata rebelde "Apurímac", que quedó frente al Callao, estableciendo el bloqueo, intentó un golpe de mano sobre el "Ucayali", tratando de anular a este pequeño barco. Pero la oficialidad del "Ucayali", opuso una re-

sistencia admirable, que hizo fracasar los propósitos de los revolucionarios. La conducta de Mariátegui, sobre el puente de mando de su buque, fue notable, como lo acreditan los siguientes documentos oficiales que se refieren al combate del Callao, de aquel día:

“República Peruana, Comandancia General del Departamento de Marina.— Callao, 30 de enero de 1857.—Señor Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina.— Señor Ministro: — Cuando dirijí, ayer, el parte de combate que sostuvo el vapor “Ucayali” con la fragata sublevada “Apurímac”, me limité a informar a US. del suceso que se había alcanzado, a pesar de la notoria superioridad de la fuerza agresora. Cúmpleme, ahora, el deber de llamar la atención del Gobierno, hacia la noble conducta y bizarro comportamiento del Capitán de Navío Comandante del “Ucayali” don Ignacio Mariátegui, que mientras la fragata estuvo al alcance de su artillería, no dejó de sostener contra ella el más vivo fuego, debiéndose —tal vez— a esto, la fuga de la fragata y la salvación del “Ucayali”. El señor Mariátegui, se ha manifestado digno del dictado de valiente, que supo adquirir desde el principio de su carrera. No he visto menos digno, el comportamiento de los oficiales: su conducta hace esperar días de gloria a la patria... Dios guarde a US. José M. Raygada.

Con fecha 1º de febrero del mismo año, el Mariscal Castilla decretaba: “... Siendo una de las más señaladas obligaciones del Gobierno, adoptar las medidas que estén al alcance de sus facultades para que sea debidamente remunerado, el mérito singular contraído por los leales servidores de la Nación y debiendo calificar, como un servicio distinguido, la gloriosa resistencia, que a los bruscos ataques de la fragata pirata “Apurímac” hizo el vapor “Ucayali”, en la madrugada del 29 del actual, así como la cooperación que para la defensa de este buque prestaron las baterías de la fortaleza de la Independencia, el Gobierno a tenido a bien resolver: — 1.— Concédase el ascenso de Contralmirante de la Armada Nacional al Capitán de Navío don Ignacio Mariátegui, Comandante del “Ucayali”, de lo que se dará cuenta a la Convencion Nacional, solicitando su aprobación...”

El ascenso se hizo general a los oficiales del “Ucayali” y de la fortaleza.

La propuesta de ascenso a Contralmirante, la elevó al Congreso el Ministro de la Guerra, en nota de la que extractamos estas líneas, en que de nuevo, se rinde justicia al bravo comportamiento del Comandante del “Ucayali”.

“... Habiendo, en la madrugada del 29 de enero último, hecho un recio ataque la fragata “Apurímac” al “Ucayali”, este opuso una resistencia tanto mas brillante, cuanto mayor es la inferioridad de su fuerza respecto de la de aquella”.

La cooperación que el Mariscal Castilla, encontró en sus jefes, tanto como la diligencia con que el Presidente procedió a develar el movimiento, condujo al fracaso, en Arequipa, el pronunciamiento militar de Vivanco. Pero la paz no fue definitiva en el país, porque sí desapareció en el sur de la Re-

pública el peligro interno, surgió en el norte el conflicto internacional, que luego hizo crisis, ocasionando el estado de guerra entre el Perú y Ecuador.

Las gestiones que la Cancillería de Lima realizó para solucionar el conflicto, no dieron resultado por la actitud intransigente y hostil hacia el Perú de los que gobernaban esa república. Castilla trató con generosa insistencia de traer a los ecuatorianos al camino de la razón, sin conseguirlo, y más bien dando lugar a que prolongándose el conflicto, el Ecuador hiciera aprestos militares, y se dispusiera a provocar al Perú a una lucha abierta.

No era, pues, patriótico seguir manteniendo una política franca y cordial, frente a un gobierno resueltamente adverso al nuestro. Si al principio de las negociaciones, Castilla se hallaba imposibilitado, por la revolución de Vivanco, de actuar de frente y con decisión sobre los ecuatorianos, al pacificarse la República, quedó en condiciones de concentrar todas sus energías en el problema del norte, y resolverlo por las vías más expeditivas y eficaces.

El 26 de octubre de 1858, de acuerdo con la autorización del Congreso, el Gobierno peruano decretó el bloqueo de las costas ecuatorianas por las fuerzas navales del Perú. Con este objeto salió del Callao, para estacionarse en la ría de Guayaquil, la fragata "Amazonas" en la que iba como Comandante General de la Escuadra, el Contralmirante Mariátegui. El bloqueo se llevó a efecto con severidad. Desde principios de noviembre, a mediados de agosto de 1859, Mariátegui clausuró los puertos del Ecuador, manteniendo un firme asedio de todo el litoral de ese país..

Pronto se dejó sentir en Guayaquil, la falta de recursos para la subsistencia de la población, creándose una situación lamentable e insostenible. La desesperación arrastró a los guayaquileños, a cometer excesos, que dieron por un momento, aspecto alarmante al bloqueo de la ría. En una ronda frente a Guayaquil, fue asaltada una embarcación de la fragata, pereciendo algunos tripulantes. Este atentado, fue seguido de la notificación de Mariátegui a las autoridades de la ciudad, de que quedaban rotas las hostilidades y de que, iba a emprender operaciones bélicas contra el principal puerto ecuatoriano.

No fue necesario recurrir a medidas de fuerza efectivas, para imponerse en Guayaquil. El ultimátum de Mariátegui, produjo la intervención del Cuerpo Diplomático, que ofreció sus buenos oficios para facilitar un arreglo entre el Contralmirante Mariátegui y el gobernador de la plaza. Mariátegui no se opuso al entendimiento, siempre que las condiciones que se concertaran, dejaran a salvo las legítimas expectativas del Perú. Las discusiones se efectuaron a bordo de la fragata española "Adela", anclada en la ría, llegándose al convenio del 21 de agosto, que fue firmado por Mariátegui y el General Franco, Gobernador de Guayaquil.

Según lo estipulado en ese documento, el General Franco, se comprometía a desocupar con sus fuerzas la ciudad de Guayaquil, a desarmar los cuerpos de Guardia Nacional, depositando el armamento a bordo de la "Adela" y a convocar a elecciones en la provincia de Guayas, para que el pueblo eligiera un nuevo gobierno con que Castilla pudiera negociar la paz peruano-

ecuatoriana. Por su parte el Contralmirante Mariátegui, se avenía a suspender el bloqueo, a retirarse con sus buques a Josefina, a cierta distancia de Guayaquil, y a permitir el ingreso de víveres a la plaza sitiada. Desde luego, el tratado quedaba sujeto a la aprobación o rechazo del Mariscal Castilla.

El gobierno peruano aprobó el convenio, salvo la suspensión del bloqueo, que debía continuar, hasta que el Ecuador otorgara amplias satisfacciones al Perú. Pero pocos días después, el 31 de agosto, Castilla inclinándose a medidas conciliatorias, decretaba la completa cesación de hostilidades.

La Escuadra, sin embargo, continuó frente a Guayaquil y a órdenes de Mariátegui, hasta el mes de enero de 1860, en que firmado el tratado de paz entre el Mariscal Castilla y el Gobierno (5) que se proclamó en el Ecuador, las fuerzas nacionales desocuparon el territorio y aguas enemigas, regresando al país.

Restablecida la paz exterior, y normalizada la situación interna, la actuación de Mariátegui comienza a declinar, debilitada por el natural cansancio de casi medio siglo de constante labor al servicio de la Marina (6). El Contralmirante solo tuvo oportunidad de desempeñar, en el lapso que va desde la guerra con el Ecuador hasta el año de su muerte, 1868, cargos honoríficos como premio a sus prestigios militares, y la merecida fama que adquiriera por su lealtad a los gobiernos constitucionales.

El Contralmirante Mariátegui, falleció en Lima, el 3 de abril de 1868, septuagenario. Con él desapareció una de las reliquias de la Escuadra Libertadora y un factor eficiente que intervino en la creación de la Armada Nacional, cuando terminada la guerra de la Independencia, fue preciso dotar a la República de elementos propios que defendieran la integridad de su territorio.

---

(5) *Tratado de Mapasingue.*

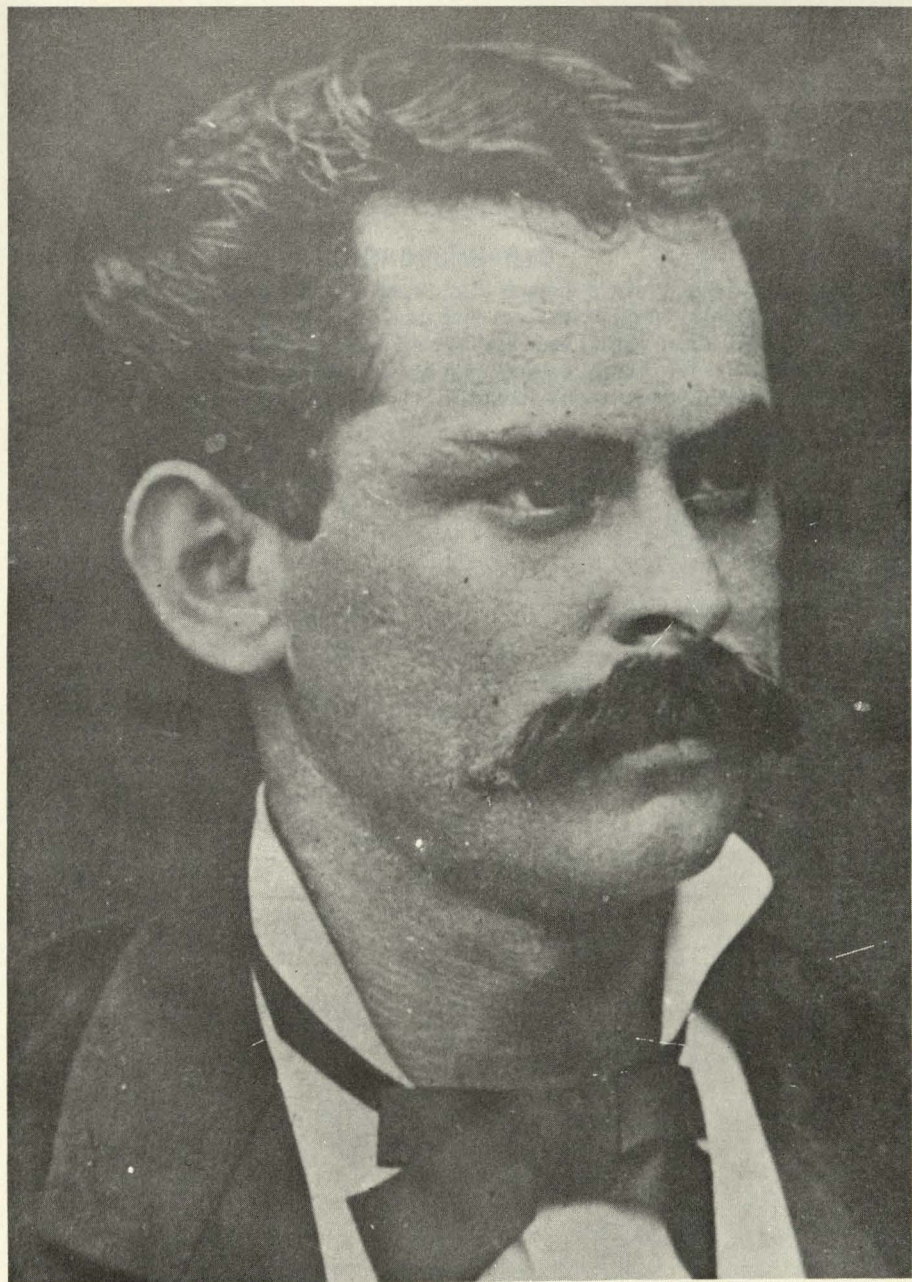
(6) *En Diciembre de 1857 sale para Río de Janeiro para tomar el mando de la fragata "Amazonas" traerla al Callao y ejercer el comando hasta el 9 de Junio 1858. Terminado el conflicto con el Ecuador, el 7 de Enero 1861 es nombrado Comandante General del Apostadero de Loreto. El 26 de Junio del mismo año sale en comisión a Inglaterra para la construcción de buques para el Apostadero de Loreto, regresa en Enero de 1862. En 1863 es nombrado en la Comisión Demarcadora de Límites con el Brasil con retención de la Comandancia General hasta Enero de 1864. El 20 de Agosto de 1864 es nombrado Comandante General de Marina hasta el 28 de Setiembre de 1865.*

**CAPITAN DE FRAGATA**

**FERMIN DIEZ CANSECO**

**José Carlos Martín**

*Capitán de Fragata*  
**FERMIN DIEZ CANSECO**



*Capitán de Fragata*  
**FERMIN DIEZ CANSECO**

## AGRADECIMIENTO

*Debemos expresar nuestra gratitud al Ingeniero Ismael Benavides de la Quintana, quien nos facilitó las cartas que tenía en su poder de su tío abuelo Fermín Diez Canseco. Al Capitán de Corbeta José Carlos Cosío, Director del Museo Naval, que nos proporcionó la foja de servicios del héroe, existente en el archivo de esa institución. Y al R.P. Armando Nieto Vélez por su bondadosa ayuda.*

*José Carlos Martín.*

## CAPITAN DE FRAGATA FERMIN DIEZ CANSECO

José Carlos Martín

En Arequipa, la blanca ciudad fundada por Carvajal el 15 de Agosto de 1540, el apellido Diez Canseco figura desde el siglo XVII. Del matrimonio de Carlos Diez Canseco y Gandarillas con Isabel Coloma y Salazar nació nuestro biografiado Manuel Fermín Diez Canseco Coloma, el 9 de Junio de 1854 en la ciudad de Lima, en momentos en que el Mariscal Castilla, su tío político habíase sublevado contra el Gobierno del General José Rufino Echenique y marchaba con las fuerzas revolucionarias del Cuzco a Ayacucho. Nació en Lima por razones del Servicio Militar de su padre, jefe de cuerpo en el ejército que había reunido Echenique para batir a Castilla, y que fue derrotado por éste en la Palma.

Fermín Diez Canseco, fue bautizado "extra fontem" por el R.P.M. Fray José Seminario de la Orden de Predicadores. Se le puso el santo óleo y crisma en la Iglesia de San Marcelo, el 26 de Febrero de 1855. Actuo de padrino don Luciano M. Cano, su partida está asentada en esa parroquia en el libro que corre del 24 de Junio de 1846 y termina el 13 de Abril de 1856, a fojas 147.

Después de concluir sus estudios ingresó como alumno de la Escuela Naval el 4 de setiembre de 1871, cuando era director el Capitán de Navío don Camilo N. Carrillo, de tan destacada competencia en la vida de su institución como por su figuración en la historia nacional. En esa calidad, Diez Canseco intervino para secundar el pronunciamiento de la Armada Nacional el 23 de Julio de 1872 contra la dictadura del Coronel Tomás Gutiérrez. Suscribió el famoso manifiesto: "El inaudito abuso de fuerza con que el día de ayer ha sido escandalizada la Capital de la República, debía encontrar como en efecto ha sucedido, el rechazo más completo de parte de los jefes y oficiales de la Armada que suscriben". En el documento aparecen las firmas de Aurelio García y García, Samuel M. Palacio, Camilo N. Carrillo, Miguel Grau, etc. Carrillo, se embarcó con los alumnos de la Escuela Naval en el Monitor "Huáscar" mandado por Grau, al mismo tiempo que las fragatas "Independencia" y "Apurímac" y el transporte "Chalaco" tomaron posiciones en la costa sur.

Restablecido el orden constitucional obtiene Fermín Diez Canseco el empleo de Guardiamarina el 1º de agosto de 1872, pero permanece como alumno de la Escuela Naval hasta terminar su instrucción profesional en febrero de 1875. Se le destinó a la fragata "Independencia" y, sin perder el puesto se le señaló en comisión a bordo del "Chalaco" para sondear la costa del Pacífico en la colocación del cable submarino el 2 de junio de 1875.

Por disposición superior José Velarde y Fermín Diez Canseco fueron embarcados en un buque mercante, el clíper "Saint Paul", en viaje de estudios a Europa, por el cabo de Hornos, travesía que duró 89 días largos y monótonos y que se efectuó a vela. Conocieron Inglaterra, Holanda, Bruselas y París. El viaje de regreso desde Londres fue en la fragata inglesa "Lizzie Farnell", la que llegó al Callao el 7 de setiembre de 1876. El 4 de Octubre volvió Diez Canseco al servicio en la "Independencia". Al año de vuelta al país y después de rendir su examen práctico se graduó Diez Canseco como Alférez de Fragata el 2 de enero de 1877. Por recomendación de la Comandancia General de la Marina, Diez Canseco y Velarde se embarcaron en la fragata francesa "Magicienne" para hacer la travesía del Callao, a California, islas Tahití y el Callao a órdenes del Comandante en jefe de la división naval francesa en el Pacífico, Contralmirante Serré. De San Francisco zarparon a las islas Marquesas, grupo que pertenecía a la Polinesia Francesa desde 1842; y el 17 de agosto de 1877, Velarde y Diez Canseco fondearon en la bahía de Nuka-Hiva: "No puedes figurarte lo que me ha gustado esto. Hacía recordar Robinson Crusoe. Pues los cocos y árbol de pan abundan, muchas cabras y toros salvajes. Los habitantes son muy bien formados y sencillos, los hombres casi desnudos y pintados, las mujeres con trapos de la cintura a las rodillas. Pero lo más bonito es el aspecto salvaje que aún presentan estas islas, todos los días tenemos un nuevo paseo, ya a la casa de cabras, ya a bañarse en lindísimas cascadas que se encuentran en los caminos. En medio de nuestras diversiones vinieron unos indios a dar parte que un buquecito de guerra francés se había varado en la Isla de Fotu-Hiva, inmediatamente salimos llegando al día siguiente, el buque ya se había ido a pique y sólo salvamos a la tripulación náu- fraga".

Siguieron viaje a Tahití, la isla mayor del archipiélago de la Sociedad y posesión francesa desde 1847. Estuvieron en la Isla en setiembre de 1877 y conocieron a la reina, a la que hicieron un saludo de 21 cañonazos. El 4 de enero de 1878 anclaron en Valparaíso y solicitaron por escrito la colaboración de su antiguo Director, el Comandante Carrillo, para determinar la diferencia en longitud entre Valparaíso y el Callao.

El 7 de Abril fondeó la "Magicienne" en el Callao, y el Almirante Serré expresó su felicitación en nota dirigida al Conde de D'Aubigny, encargado de negocios de Francia, que este transcribió al Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, la cual hizo llegar al Ministro de Guerra y Marina, por la actuación de Velarde y Diez Canseco. (3) "Ha sido recibida en este despacho la comunicación de U.S. fecha 9 del presente, a la que se digna adjuntar la co-

pía del oficio dirigido a U.S. por el Sr. Encargado de Negocios de Francia y del anexo de su referencia en el que manifiesta el Sr. Comandante Jefe de la División Naval Francesa en el Océano Pacífico, al Gobierno y en particular a S. E. el Presidente de la República, la satisfacción que ha tenido de corresponder a uno de sus deseos y de dar testimonio sincero sobre la capacidad, la conducta y el comportamiento de los oficiales de nuestra marina, Canseco y Velarde, durante el año que han permanecido a bordo de la fragata "Magicienne".

Diez Canseco fue ascendido a Teniente Segundo graduado el 20 de Abril y designado en comisión a Paita a observar el paso de Mercurio por el disco del Sol el 25 de Abril. La comitiva que encabezaba el Capitán de Navío Camilo N. Carrillo Presidente del equipo del Observatorio Astronómico, y que debía embarcarse en el monitor "Huáscar" y de la que formaba parte Diez Canseco, sufrió vicisitudes por que el domingo 28 de Abril, en que debieron zarpar hubo sospechas de un intento de mano de apoderarse del buque de parte del Contralmirante Lizardo Montero, una de las grandes figuras navales del Perú y de un grupo de sus amigos políticos, lo que motivó el relevo de la guardia del "Huáscar" y el retraso de su partida por disposición del Ministro de Guerra y Marina, que se constituyó personalmente en nuestro primer puerto. Carrillo con Diez Canseco y compañía, salieron del Callao en la madrugada del lunes 29 rumbo a Paita a cumplir su cometido científico.

A su vuelta fue destinado como Director de la sección de Condestables a bordo de la vieja fragata "Apurímac", que servía de centro de enseñanza el 15 de Mayo de 1878. El 26 de marzo de 1879 en vísperas del conflicto fue destacado al monitor "Huáscar", actuando durante toda la campaña en el glorioso y legendario Navío.

Al iniciarse la guerra con Chile, el ineficaz Gobierno del General Prado no tenía una política definida en defensa nacional. La Escuadra no había recibido de su gobierno ninguna clase de ayuda y al comenzar el conflicto fueron los marinos encabezados por Grau, García y García y Carrillo quienes enfrentando toda clase de obstáculos y actuando institucionalmente, pusieron los buques en condiciones de maniobra.

Debemos recordar que al ser ocupados por Chile, Antofagasta y otros territorios bolivianos, estos tres capitanes de Navío hicieron una revista de inspección y ordenaron que los tres monitores entraran al dique a limpiar y pintar sus fondos. (4)

El 16 de mayo de 1879 zarpan al puerto del Callao, los transportes "Oroya", "Limeña" y "Chalaco", el monitor "Huáscar" y la fragata "Independencia", a órdenes del Comandante Grau, con rumbo a Arica, donde arribaron el martes 20 del mismo. Por disposición Suprema los buques de guerra dejaron esa rada y marcharon al sur a las 08.00 p.m. Llegaron a Pisagua a las 3 de la madrugada. Grau envió como comisionado a sus oficiales Carvajal y Diez Canseco a entrevistarse con el Capitán del Puerto, José Becerra, en busca

de noticias. Enterados del bloqueo de Iquique, la división naval apuró su salida a esa zona. El 21 de mayo de 1879, la suerte fue adversa para ambos bandos. Como resultado final del combate Chile perdió a la vieja corbeta "Esmeralda", tuvo 63 prisioneros de guerra, tripulantes de dicho buque. La "Independencia" encalló y naufragó en Punta Gruesa y el Perú sufrió el mayor menoscabo en su Marina.

Hicieron los tiros del "Huáscar" el Comandante Freyre, herido en el combate, y los Tenientes Diez Canseco y Santillana. Jorge Velarde, el compañero de Diez Canseco en los viajes de instrucción, murió en el combate a bordo del "Huáscar". Fue el primer Oficial que la Marina Peruana perdió en la guerra con Chile. Era natural de Lima y se le sepultó en el cementerio de Iquique.

A Diez Canseco desde que se le nombró en el "Huáscar" se le encomendó el cañón de la izquierda de la torre, en el que sirvió durante toda la campaña naval hasta Angamos, en que mandó la batería de cubierta compuesta de tres cañones.

Por orden de Grau se arriaron los botes para salvar a los náufragos de la "Esmeralda". Intervinieron los Oficiales Fermín Diez Canseco y Carlos de los Heros en esa misión humanitaria.

El "Huáscar" siguió cumpliendo diversas comisiones en el mar del sur. Sembró el pánico y el desconcierto entre los chilenos pese a su inferioridad ante la escuadra enemiga.

Frente a Antofagasta se realizó el 26 de mayo una acción de guerra en la que el "Huáscar" sostuvo un duelo con las baterías de costa y la "Covadonga" y cortó el cable submarino el 27. Días después, en alta mar, el glorioso monitor se enfrentó el 3 de junio al "Blanco Encalada" y a la "Magallanes" retornando al Callao a efectuar reparaciones, después de apresar a la barca "Emilia", a la que puso tripulación peruana al mando del Teniente 1º José Melitón Rodríguez.

Diez Canseco regresó al seno de su familia, mientras el "Huáscar" en reparaciones concedía una breve tregua a los chilenos. En los primeros días de Julio, el "Huáscar" zarpó al Callao a las tres de la madrugada rumbo al sur tocando en las islas de Chincha, enrumba a Arica, donde llenaron las carboneras. El 8 de Julio, a la 1 y 30 del día salieron con el objeto de hacer una mala pasada a los chilenos. A la altura de Pisagua, Grau reunió a la oficialidad, esbozó su plan de operaciones contra la escuadra chilena (que se hallaba en Iquique), integrada por el "Cochrane", "Magallanes", "Abtao" y "Matías Cousiño". A las 12 y 15 de la noche entraron al puerto con la noche favorable, muy oscura, sin ver a ningún buque, Grau ordenó a Diez Canseco que reconociese la bahía saludara al Prefecto y buscara información de los movimientos de los contrarios. Las autoridades porteñas, admiradas de la temeridad, dieron la sumaria noticia de que los bloqueadores habían salido como de costumbre a cruzar por las afueras de la rada. Con dirección al enemigo, el "Huáscar" se enfrentó con el "Matías Cousiño", al que se dispusieron a pasar

un cabo para traerlo a remolque: al mismo tiempo apareció la "Magallanes", a la que Grau trató de espolonear. El combate nocturno del 10 de Julio se generalizó con la intervención del "Cochrane" y del "Abtao". En este encuentro la torre del monitor estuvo lista y los Tenientes Santillana y Diez Canseco dispararon los cañones. El "Matías Cousiño" lanzó cohetes de luces pidiendo auxilio. El "Huáscar" regresó a su base de Arica.

El 17 de Julio, Grau con la división naval compuesta por el "Huáscar" y la "Unión" salió al sur. Capturaron el 19 la barca "Adelaida Rojas"; el 20 el bergantín "Saucy Jack", el 22 la barca "Adriana Lucía" y el 23 de julio al transporte "Rímac", de 2,000 toneladas, con 4 cañones de a 32 y uno de señales, que conducía al regimiento de caballería "Carabineros de Yungay", fuerte de 255 plazas, con su ganado, 800 toneladas de carbón, 30 cajones con rifles, 200 cajones de munición, etc. La presa era grande y el hecho produjo tal conmoción en Chile, que cayó el Ministro de Guerra, General Urrutia, el Comandante General de la Marina y el Intendente General del Ejército y Marina. Se pidió además el cambio Ministerial y la dimisión del Presidente de la República. En su carácter de Comandante General, Grau nombró al Capitán de Fragata Melitón Carvajal para que se hiciera cargo del "Rímac", llevando como oficiales a los Tenientes Segundo Fermín Diez Canseco y Carlos de los Heros. Dirigiéronse los tres buques bajo Pabellón Peruano a Arica.

Otras operaciones se le asignaron a Grau, que parte nuevamente en campaña y da cuenta en un parte dirigido a Lizardo Montero, Contralmirante Comandante General de las baterías y fuerzas de Arica. Menciona a Diez Canseco cuando buscaba al "Cochrane": "me detuve en la boca del puerto de Caldera mandé una embarcación al mando de un oficial, Teniente Segundo don Fermín Diez Canseco y con un práctico para que, con las precauciones del caso, investigase si realmente no se encontraba en el fondeadero del mencionado buque". (5) En esa comisión Diez Canseco capturó próximo al muelle un bote con dos tripulantes para que diesen informes al Comandante Grau, aclarándose que el transporte "Lamar" era el único buque enemigo en el puerto.

Por disposición de la dirección de la guerra salió el "Huáscar" de su base de Arica el 23 de Agosto. El 27 visitó Antofagasta, donde se encontraba un destacamento chileno integrado por la "Magallanes", "Abtao" y "Limarí" y a las diez de la noche ingresó al fondeadero. Por primera vez se emplearon torpedos en la guerra. Lanzó el "Huáscar" Ley contra el "Abtao", pero el artefacto por cierta descompostura mecánica, no bien lanzado al agua, viró sobre sí y regresó al monitor. Diez Canseco advirtió el peligro al punto: se descolgó por el mismo aparejo del pescante en que estuvo colgado el torpedo y aprovechando el balanceo saltó y desvió el proyectil arrancando la luz. Diez Canseco había bajado con las botas puestas, las que se llenaron de agua. Si no interviene De Los Heros, el cual también rescató el torpedo, Diez Canseco se hubiera ahogado.

Figura en las "Notas" del expediente de Diez Canseco su actuación en Antofagasta esa noche: Se arrojó la noche del 27 de Agosto en Antofagasta

para desabrocar el torpedo que amenazaba al "Huáscar", aclaración que se siguió para premiar su "acción". Al respecto se inició un proceso y el fiscal declaró entre otros puntos.

5.— Que la abnegación, valor y serenidad del Teniente de la Armada Nacional don Fermín Diez Canseco, tan espontáneamente puestas en juego salvaron al "Huáscar" del peligro que lo amenazaba, y

6.— Que la meritoria acción del Teniente Diez Canseco lo hace acreedor a la gratitud nacional y a las consideraciones del Supremo Gobierno.

Un marino norteamericano al estudiar la guerra del Pacífico menciona la acción de Diez Canseco: El "Huáscar" se aproximó a la "Abtao" que estaba anclada detrás de los arrecifes a una distancia de 200 yardas, que era la aconsejada por los técnicos, a pesar de que el Almirante había ofrecido acercarse más. Se lanzó uno de los torpedos desde la cubierta y cuando llegó a la media distancia del objetivo, comenzó a virar a babor, describiendo un semicírculo que derivó nuevamente hacia el monitor. Se hicieron desesperados esfuerzos por defenderlo, pero todo lo que se obtuvo fue una reducción en la velocidad. El Teniente Diez Canseco, dándose cuenta del peligro, se lanzó por la borda y logró desviarlo de su peligrosa trayectoria. Esta prueba dejó a Grau tan opuesto a los torpedos que a su retorno a Iquique los desembarcó y los enterró en el cementerio, de donde los exhumaron los chilenos meses después. (6)

Diez Canseco en relación familiar narró lo sucedido: "La noche que entramos a Antofagasta para colocar el torpedo, nos aproximamos mucho a la escuadra enemiga y en esta posición se lanzó un torpedo conteniendo 100 lbs. de dinamita. Al caer el torpedo no pudo avanzar y se colocó al costado del buque, lo cual hizo temer a muchos, pues creyeron que si chocaba reventaría; viendo que nadie hacía nada me tire vestido al mar y logré separarlo subiéndolo al buque por medio de un cabo que me dio Heros" (7)

Después de este incidente Grau se dirigió a Taltal. Se apoderó de seis lanchas y destruyó tres. Reconoció algunas caletas y al oscurecer se colocó a barlovento de Antofagasta y entró en la mañana del 28 a la Bahía. Los barcos chilenos y las baterías rompieron fuego, que no contestó el "Huáscar" sino una hora después que lo hiciera el enemigo. El único disparo que tocó al monitor causó la muerte del Teniente 2º Carlos De Los Heros. Los disparos de la torre del "Huáscar" fueron dirigidos por el Capitán de Corbeta Elías y los Tenientes José Melitón Rodríguez, Diez Canseco y Santillana. Causaron 19 bajas en el "Abtao".

De Los Heros nació en Lima en 1851; en 1868 se graduó de Guardiamarina. Gran amigo de Diez Canseco, este lamentó mucho su muerte: "Ayer los funerales de mi pobre amigo Carlos. La iglesia estaba muy bien adornada y concurrió muchísima gente. Formando a todo el ejército, yo no pude ver mucho por haber estado al mando de una parte de la tripulación que concurrió a los funerales". (8) Luego del entierro se hizo una colecta entre la oficialidad y la tripulación del monitor, que alcanzó a 300 soles para contribuir al monu-

mento que debía levantarse en su memoria. También se acordó de colocar retratos de Velarde, Cocalón y De Los Heros en la cámara del "Huáscar".

Estando en Arica varios días, salió el "Huáscar" en diversas comisiones convoyando transportes. El 28 regresó de Iquique a Arica a donde habían ido con el "Chalaco" para dejar sus tropas. El ánimo a bordo no debía ser muy satisfactorio por el contenido de esa carta: "La marinería no está muy contenta pues se le deben 4 meses y a la Oficialidad 3; sin embargo el Gobierno no se acuerda de nuestro pobre buque sino para exigir comisiones concebidas por una recua de bestias de las cuales se rodea". (9)

Para su última expedición salió el "Huáscar" de Arica el 30 de Setiembre escoltando al transporte "Rímac", que trasladaba a la División del General Bustamante a Iquique, donde se agregó la "Unión" y se separó el "Rímac". En Sarco apresaron al velero "Coquimbo" y recorrieron la costa chilena.

Un consejo de guerra en que se hallaba el Ministro de Guerra en campaña tomó la decisión de destruir al "Huáscar", el único obstáculo para los planes chilenos. Con tal fin concentraron éstos su escuadra y la enviaron a Arica donde se presumía la presencia del monitor. Al no hallarlo volvieron al sur y formaron dos divisiones: la primera compuesta por el "Blanco Encalada", "Covadonga", y "Matías Cousiño"; y la segunda integrada por el "Cochrane", "O'Higgins" y "Loa".

El Ministro de Guerra chileno Sotomayor puso un telegrama muy significativo al Comandante del "Blanco" el 7 de Octubre: "Blanco" y "Covadonga" deben venirse inmediatamente a esta con "Matías Cousiño", si no se necesita carbón de éste para los demás buques.

"Cochrane", "O'Higgins" y "Loa" deben estar listos hoy para salir donde se les diga, sin esperar el día de mañana.- V.S. debe al venirse hoy con la "Covadonga", pasar fuera de la costa para observar si los buques enemigos regresan del norte.

El "Matías Cousiño", si tiene bastante carbón, puede quedar con los demás buques para que los acompañe. El "Blanco" puede tomar carbón en Caldera donde ya hay depósito; pero si el "Matías" tuviera poco carbón, debe venir aquí a tomarlo". (10).

En la madrugada del 8 de Octubre de 1879, cuando el "Huáscar" y la "Unión" salían de Antofagasta, avistaron a la primera división naval chilena, a la que consiguieron burlar, pese a la caza que proseguía. A las 7 y 15 de la mañana divisaron a la segunda división. Grau ordenó a la Unión que forzara el cerco, lo cual hizo aprovechando su velocidad, siendo perseguido por la "O'Higgins" y "Loa". Grau acosado en su marcha al norte, desde el sur por la primera división y por el "Cochrane" que avanzaba de Oeste a Este, enfrentó al enemigo. A las 9 y 20 minutos inició formalmente el monitor el combate de Angamos disparando sobre el "Cochrane". No nos corresponde detallar el glorioso combate. A la media hora de iniciado el cañoneo, una bomba destruyó la torre de mando matando a Grau y a su ayudante Teniente Diego Ferré.

Asumió el mando el segundo Elías Aguirre. Cayó sobre éste una granada que le separó la cabeza del cuerpo e hirió gravemente a Carvajal, Santillana y Palacios que recibió catorce heridas. El Teniente 1° José Melitón Rodríguez tomó el comando y al sacar la cabeza para ver fuera de la torre un disparo le segó la vida. El barco gravemente averiado no se podía gobernar cuando recayó en Gázezon el mando. Ordenó Gázezon que se abrieran las válvulas y el barco empezó a hacer agua. Los chilenos enviaron sus botes al "Huáscar" cuyas cubiertas y entre cubiertas ofrecían una escena de desolación y muerte. La acción duró noventa minutos. Díez Canseco explica por que la tripulación del monitor no pudo hacer frente a los chilenos: "Pasaré por alto las peripecias del Combate para decirte únicamente que al ser tomado, la torre de combate no podía girar, un cañón malogrado y muerta más de las dos terceras partes de su dotación (de la torre). La torre del Comandante hecha pedazos, 5 balazos casi a flor de agua a estribor y 4 a babor, casi ni un sólo rifle para defender el abordaje pues con la maldita costumbre de ocupar sus puestos sin arma hizo que tres bombas que cayeron a la 2° Cámara destrozasen nuestro armamento. (11). Los muertos del "Huáscar" fueron 38 y los heridos pasaron de 45, lo que indica el calor de la lucha y el heroísmo de la oficialidad y tripulación del monitor que no trepidaron un instante en enfrentar a toda una escuadra."

En diversas misivas Díez Canseco cuenta su participación en Angamos: "Te aseguro que ahora mismo no se como salvé pues pasé la mayor parte del tiempo sobre cubierta a pesar de que mi batería quedó inutilizada desde el principio del combate, pues el Comandante, Grau hizo arriar dos botes que quedaban al frente de las portas, con el objeto de ver desde su torre hacia popa. Ocupé con mis diez valientes muchachos el único cañón que quedaba libre (a popa) pero con tan mala suerte que cuando tenía al "Cochrane" a tiro y solicité enviarle un saludo, el Comandante me respondió que no hasta que dispare la torre. Esto tuvo lugar teniendo al blindado por la aleta de babor y fuera del campo de tiro de que yo podía disponer. No habían pasado 8 minutos cuando recibí orden de retirar mi gente para la torre. Te aseguro, querido Arturo, que cumplí esta orden con pena y también que por primera vez en mi vida mi gente no quería cumplir la orden. La prueba de que han servido es que de 10 quedan 5 muertos, mucho lo he sentido pues muchachos como esos, difícil encontrarlos". (12)

A Julio Octavio Reyes, corresponsal en campaña de la "Opinión Nacional", que perdió la oportunidad de presenciar el combate de Angamos (por la premura del tiempo, que obligó a las naves peruanas a salir de Iquique) le envía una carta como versión periodística:

"A bordo del Copiapó Mejillones, Octubre 9 de 1879. Señor don Julio Octavio Reyes.- Iquique o Arica.- Mi querido amigo Reyes. Bajo la impresión todavía atormentadora del combate de ayer le dirijo éstas líneas.

La suerte nos fue adversa en el combate y no podía ser de otro modo,

desde que combatimos contra toda la escuadra enemiga, inclusive sus dos poderosos blindados.

Nuestro querido "Huáscar" sucumbió ante la fuerza numérica y nada más. Cumplimos con nuestro deber hasta la última hora hasta que la dotación de nuestro buque estaba diezmada los jefes muertos y mis compañeros lo mismo heridos.

El desastre es grande, pero grandes han sido también nuestros esfuerzos para defender nuestra bandera.

En medio de nuestra fatalidad podemos repetir como el monarca francés: todo se ha perdido menos el honor.

Por hoy no puedo darle pormenores sobre nuestro combate, pero lo haré si puedo y me permiten más tarde.

Todos sentimos su quedada en Iquique, pero después de lo que nos ha pasado nos alegramos.- Al no haber usted muerto, habría quedado en la misma triste condición de nosotros y sufriendo inmensamente al recordar nuestro desastre, que lamentamos no por nosotros sino por nuestra querida patria.

Como mi idolatrada madre estará angustiada por saber de mí le adjunto para ella una carta y espero que la entregue inmediatamente si va al Callao o se la mande con alguna persona amiga suya.

Yo quedo prisionero a bordo de este buque y no sé a donde nos llevan.

Murió nuestro querido Comandante lo mismo que el segundo Elías Aguirre, y el Teniente 1° Melitón Rodríguez. Távara, Enrique Palacios, Ugarteche, Carvajal y casi todos los oficiales heridos. Su amigo.- Fermín Díez Canseco. (13)

Al día siguiente de Angamos le dice a su hermana Juana: "Del Comandante Grau no se ha encontrado sino una pierna. A Rodríguez le volaron la cabeza lo mismo que al 2° Aguirre. No tengan cuidado por mí y hasta que Dios quiera. Todos se portaron bien pero nosotros hemos sido fatales pues no hemos muerto".

A su hermano Abel: "No tengas cuidado por mí, pues no tengo sino una ligera herida sobre el hombro izquierdo. Nos tratan bien, hemos tenido muchos muertos y casi todos heridos".

Hablando de su herida: "Siento mucho haber cometido la imprudencia de decir que estaba herido, pues esta no merecía la pena y sólo era un rasponcito que apenas ha dejado marca y que se cuenta sólo como herida de lujo". (14)

Los heridos fueron conducidos a los buques chilenos. Estos se dirigieron a la rada de Mejillones, donde anclaron, esperando al Ministro de Guerra y Marina que venía de Antofagasta en el "Copiapó", en el que se embarcó al recibir el primer aviso del resultado del combate. A ese transporte fueron trasladados los Oficiales del "Huáscar", con excepción de Enrique Palacios y otros heridos graves. Enrumbaron a Antofagasta, donde llegaron el 10 de Octubre. De Mejillones Díez Canseco escribió a su madre: Mi adorada Mamá:

Estoy prisionero, no sé donde me llevarán, pero supongo es a Valparaíso. Consuélese y crea usted que a cada instante pienso en todos. (15)

De Antofagasta continuaron su curso a Valparaíso el "Blanco Encalada" y el "Copiapó" con los peruanos prisioneros. Desembarcados, se les llevó a una casa-quinta en San Bernardo, cerca de Santiago. Sobre los peruanos existe una opinión chilena: "El enemigo se resolverá probablemente a canjearlos por los sobrevivientes de nuestra "Esmeralda", expectativa que me alegra a mí sobre todo, pues entre esos sobrevivientes se encuentra un primo hermano muy querido. (16)

Las malas noticias de la campaña del sur afligieron a Diez Canseco y a sus compañeros de infortunio, alguno de ellos incluso mal herido. Noviembre de 1879 significó el combate de Pisagua, la batalla de San Francisco y la ocupación de Iquique; sólo Tarapacá, el 27 de Noviembre, dió la victoria a las armas peruanas. "Mis compañeros todos bien excepto el Sr. Carvajal que debido a la mala curación que le hacen está peor de la pierna y no será extraño que se quede cojo". (17)

Con la intervención amigable de Spencer Saint John, Ministro Residente de S.M.B. ampliamente autorizado por el gobierno de Chile, se convino en suscribir un protocolo el 23 de Noviembre de 1879, en Lima. Horas después de haberse presentado la lista de los prisioneros de ambos beligerantes, se acordó que el canje se realizase grado por grado de los prisioneros del Monitor "Huáscar" por los de la corbeta "Esmeralda"; los que restaban del "Huáscar" con los del transporte "Rímac" y regimiento "Yungay". Se acordó igualmente que los prisioneros peruanos serían remitidos al Callao, y los chilenos a Valparaíso por una de las líneas de vapores neutrales. Correría de cuenta de ambos gobiernos el pago del pasaje de los liberados hasta el lugar de su destino.

El mismo 23 fue aprobado el protocolo por el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú y el 8 de Diciembre se acordó el canje de cautivos. El 20 de Diciembre a bordo del vapor "Ilo", el intendente de Valparaíso Eulogio Altamirano entregó el grupo al Ministro de S.M.B. en Chile. Se suscribió una acta por duplicado. Firmaron además, los peruanos Capitán de Navío Carlos Ferreyros y Capitán de Fragata graduado Manuel M. Carbajal. Fermín Diez Canseco fue canjeado por el Teniente graduado de Capitán don Ricardo Canales, que más tarde intervendría en la batalla de Huamachuco.

Fermín Diez Canseco al regresar de la prisión chilena recibió el empleo de Teniente 2º efectivo con fecha 28 de Octubre de 1879, y años más tarde por su participación en Angamos una medalla como premio, otorgada por el Congreso de 1886.

A su regreso de Chile, Diez Canseco fue incorporado al transporte "Oroya", como Oficial a órdenes del Capitán de Navío Toribio Raygada el 13 de Febrero de 1880. Por disposición del Dictador Piérola el martes 30 de marzo de 1880 salió ese buque del Callao, a la 1 a. m., siendo despedido por el propio Jefe de Estado. El buque debía conducir a Islay variados elementos de

guerra que se enviaban al segundo ejército del sur al mando del General Beingolea. Esta incursión se realizaba días después del 17 de marzo, en que la corbeta "Unión" efectuó la hazaña de romper dos veces el bloqueo del puerto de Arica en las narices de la escuadra chilena.

Cumplida su misión el "Oroya" puso proa al puerto de Tocopilla, en el fondo de la bahía de Algodones y a 180 Kilometros al norte de Antofagasta y que había pertenecido a Bolivia hasta el 27 de Febrero de 1879, cuando fue ocupado lo mismo que el puerto de Cobija, sin resistencia, por fuerzas chilenas.

En Tocopilla la presencia del "Oroya" produjo gran alarma por hallarse en las líneas marítimas de comunicaciones del ejército de Chile; al mismo tiempo se destruían los elementos del puerto y se apoderaban de la lancha a vapor "Duende". Todo esto se hizo en presencia de la guarnición chilena que no actuó. En la foja de servicios de Diez Canseco figura su actuación en Tocopilla, en "Comisiones" realizadas. El corresponsal de la "Opinión Nacional", en su informe al llegar al Callao el 8 de Abril declara: "debo hacer una especial mención del digno comportamiento del "Oroya" y de su oficialidad por su comportamiento y pericia desplegada". La energía y agresividad de los marinos peruanos en la guerra con Chile fue puesta otra vez de manifiesto, pese a lo limitado de sus medios.

La Escuadra chilena llegó a las afueras del Callao el 9 de Abril de 1880, al día siguiente del regreso del transporte "Oroya". Notificó el bloqueo del día 10. Fermín Diez Canseco fue destacado como jefe de la batería "Elías Aguirré", situada en la Dársena. Intervino en tal carácter en los bombardeos chilenos al puerto efectuados el 22 de Abril, el de represalia el 10 de mayo al descubrir los chilenos dos torpedos mecánicos Mc Evoy; el 27 y el 29 de mayo realizaron el tercer bombardeo, el 10 y 15 de agosto volvieron a disparar los chilenos; también el 29 de agosto, 3 de setiembre, 19 de setiembre, 3 de noviembre y 9 de diciembre. En el combate del 29 de mayo el cañón "Oroya" de la batería que comandaba Diez Canseco respondió los tiros de la cañonera "Pilco mayo" que hizo hasta 93 disparos.

No fue efectivo el bloqueo y bombardeo del Callao. Se le consideró como una distracción que congregaba a numeroso público que podía apreciar de cerca - sin mayores riesgos - los efectos de los proyectiles. El bloqueo fue burlado, hubo combate entre lanchas patrulleras y cargas explosivas escondidas en botes dieron cuenta del transporte artillero "Loa" y de la cañonera "Covadonga".

En el combate del 29 de agosto la batería de Diez Canseco repelió el ataque del "Angamos", pero sin poder ofenderlo por que ese buque estaba en el promedio de la bahía y a una distancia de 8,000 metros.

La ineficacia de los ataques de la escuadra chilena al Callao fue confesada por el Comandante General Galvarino Riveros, en oficio dirigido al Ministro de Guerra y Marina, el 10 de diciembre de 1880: "Como V.S. podrá ver en dicho plano, la posición de los buques es inexpugnable a los ataques de

la artillería y de torpedos, pues se encuentran defendidos de aquellas por una doble muralla de piedra realzada con otra de sacos de tierra que los cubre hasta medio palo y de éstos, por una serie de palizadas, pontones, boyas y otros obstáculos que los hacen inaccesibles para todos aquellos que no conocen los canales que conducen a ellos. Por estas circunstancias, y por la experiencia adquirida en las diversas veces que se ha disparado sobre la Dársena, el que suscribe espera bien poco de los ataques que últimamente se ha ordenado hacer a la escuadra bloqueadora y que cree que ellos sólo contribuirán al descrédito de la marina y de su oficialidad, pues el público sólo atribuye a torpeza e ignorancia lo que es debido puramente a la causa que dejó indicada”.

Por disposición del jefe de la plaza del Callao, Capitán de Navío Luis Germán Astete, el 16 de enero de 1881 se destruyeron los fuertes y cañones que guarnecían al puerto. Así no cayeron en manos del enemigo la batería Zepita, la torre de la Merced. Previamente habían sido inutilizadas las baterías Pichincha, Independencia, Abtao y Provisional armadas con viejos cañones de 32.

A la sacrificada actitud de los defensores de Lima en San Juan, Chorrillos y Miraflores siguió en el Callao la resolución de destruir todos los buques y baterías para que nada cayera en manos del enemigo. Así fue: cuando este ocupó el Callao, sólo encontró chatarra inutilizable.

Luego de los desastres se retiró a la sierra con pocos jefes y elementos militares, deteniéndose algún tiempo en Jauja, donde formó un esbozo de gobierno, estableciéndose luego en Ayacucho. Diez Canseco fue uno de los que marcharon a los Andes y recibió comisión de Piérola para llevar pliegos de Jauja a Arequipa al jefe superior político-militar del Sur doctor Pedro Alejandrino del Solar. Nombrósele además, 30 de mayo de 1881, Capitán de Puerto de Pacocha, cargo que desempeñó por tres meses y en el que realizó tres expediciones a Mollendo, puerto bloqueado. Logró desembarcar allí todos los alambres y aisladores que sirvieron en el telegrafo de Puno al Desaguadero. El 13 de setiembre de 1881, el Dr. del Solar lo nombró subprefecto de Tarata, donde actuó tres meses. Estos dos últimos servicios los prestó al frente del enemigo. Muchos años más tarde, el Dr. Armando del Solar que fue hijo secretario de don Pedro Alejandrino, confirmaría por escrito la actuación de Diez Canseco: “Me es satisfactorio manifestarle que recuerdo perfectamente la comisión importante que le dió mi padre a su hermano Fermín, para levantar la línea telegráfica de la costa, a fin de que no utilizaran los chilenos en su ataque a Arequipa, así como su actitud modesta y valerosa en las alturas de Tarata. La conducta de Fermín, bajo las órdenes de mi padre y la respuesta que le dió a Ud., son dignas de uno de los héroes de Angamos, compañeros del inmortal Grau”, (18)

Para la desocupación de Mollendo por los chilenos, fue nombrado Diez Canseco Capitán de Puerto el 7 de noviembre de 1883, días más tarde de la firma del Tratado de Ancón que puso fin a las hostilidades.

El 4 de setiembre de 1884 se le expidieron los despachos de Teniente 1º efectivo y el 12 de mayo de 1885 el Gobierno de Iglesias lo ascendió a Capitán de Corbeta. Nuestro héroe iba a cumplir 31 años el mes siguiente y había tenido una actuación naval llena de actividades. Al mismo tiempo desempeñó los puestos de Capitán de Puerto de Pisco y de Subprefecto del Callao.

Fue segundo comandante del transporte "Perú" adquirido en 20,000 libras a la P.S.N.C., que anteriormente había sido el vapor de ruedas "Santiago".

Navegó en buques mercantes de la casa Serdio por espacio de dos años y el 23 de diciembre de 1887 se le asignó Capitán de Puerto de Iquitos.

Falleció repentinamente a bordo del vapor "Mayo" frente al puerto Masarai, que significa "Donde hay mucho calor", en el río Ucayali, en comisión del servicio el 7 de febrero de 1889, a la una del día, Diez Canseco tomó café, acostándose, en seguida por sentirse mal de la cabeza y con palpitaciones en el corazón, y a la hora indicada, un violento ataque, que no duraría más de cinco minutos, dio fin a su existencia al momento de atracar el buque en ese lugar. El 8 de febrero a las 8 y 45 de la mañana, se dio sepultura al cadáver en el puerto de Masisea, situado en la margen derecha del Ucayali y a siete horas de surcada a vapor de la boca del río Pachitea. Masisea es hoy un distrito de la provincia de Coronel Portillo.

El Congreso el 13 de Octubre de 1890 dispuso el traslado de los restos a esta capital; realizándose en Iquitos el 9 de agosto la conducción de la caja mortuoria del Cementerio a la Iglesia Matriz, con numeroso acompañamiento. El 10 se efectuó el transporte al puerto para ser embarcado en la lancha "Zorritos" al mando de don Juan M. Arévalo y donde el Subprefecto Julio Benavides los entregó al Teniente 2º Julio Abel Raygada, comisionado del Gobierno.

Procedente de Pacasmayo, vía Chachapoyas, llegaron el 23 de octubre de 1891 los restos del malogrado marino en el vapor "Cachapoal", siendo recibidos por la comisión especial nombrada e integrada por los capitanes de navío Amaro G. Tizón, Toribio Raygada y Ramón Freire y el hermano del finado Abel Diez Canseco; y conducidos al transporte "Perú" donde se velaron en capilla ardiente hasta el 25 de octubre en que fueron traídos a tierra con los honores correspondientes. Al ser desembarcados en el muelle de guerra pronunció un discurso el comandante Tizón. El cortejo estuvo integrado por las autoridades políticas, miembros de la marina y el ejército y el comandante de la escuadrilla americana que se hallaba en el Callao. De allí los despojos fueron conducidos en tren especial para ser depositados en el Cementerio General Presbítero Maestre.

Al publicar estos apuntes en memoria del héroe, confiamos que Fermín Diez Canseco sea honrado y el Gobierno dicte las medidas legales pertinentes para que sus restos se guarden en la Cripta de los Héroes de la Guerra de 1879, junto a Miguel Grau, Elías Aguirre, Melitón Carvajal, José Melitón Ro-

dríguez, Diego Ferré, Enrique Palacios, Pedro Gárezon, etc. Es deber de nuestra Marina, en mérito a las acciones realizadas por Diez Canseco en la Guerra del Pacífico, hacer tangible la gratitud nacional.

La patria agradecida por sus méritos, en resolución legislativa del 24 de octubre de 1893, rubricada por el Ejecutivo el 30 de octubre, otorgó pensión de montepío a su hermana Juana Diez Canseco Coloma. Por resolución suprema del 31 de marzo de 1914 se le expidió nueva cédula con la pensión de doce libras.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) *Carta de Fermín Diez Canseco a su hermana Juana Diez Canseco.-Tahiti, Setiembre 8 de 1877.- Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*
- (2) *"El Comercio", Viernes 26 de Abril de 1878. Edición de la mañana N° 14039. En la Crónica, bajo el título "Honor a la marina nacional", inserta los oficios del Almirante Serré, Conde D'Aubigny y Ministros de Relaciones Exteriores y de Guerra y Marina.*
- (3) *"El Comercio", 15 de Febrero de 1879, Edición de la tarde N° 14507.*
- (4) *Pascual Ahumada Moreno. Guerra del Pacífico. Tomo I, Valparaíso 1884.*
- (5) *Theodorus B.M. Mason. Guerra en el Pacífico Sur. Primera edición en castellano, Buenos Aires 1971.*
- (6) *Carta de Fermín Diez Canseco a su madre Isabel Coloma de Diez Canseco. "Huáscar, Setiembre 7/79. Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*
- (7) *Carta de Fermín Diez Canseco a su hermana Juana Diez Canseco. Huáscar, Arica, Setiembre 16/79. Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*
- (8) *Carta de Fermín Diez Canseco a su madre Isabel Coloma de Diez Canseco, Huáscar, Arica Setiembre 28/79. Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*
- (9) *Pascual Ahumada Moreno. Guerra del Pacífico. Tomo VII. Valparaíso 1890.*
- (10) *Carta de Fermín Diez Canseco a su hermano Arturo Diez Canseco. San Bernardo Noviembre 14/79. Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*
- (11) *Carta de Fermín Diez Canseco a su hermano Arturo Diez Canseco, San Bernardo Noviembre 14/79. Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*
- (12) *Pascual Ahumada Moreno. - Guerra del Pacífico. - Tomo I. - Valparaíso 1884.*
- (13) *Carta de Fermín Diez Canseco a su madre Isabel Coloma de Diez Canseco. - San Bernardo Noviembre 4/79. - Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*
- (14) *Pascual Ahumada Moreno. - Guerra del Pacífico. - Tomo I. - Valparaíso 1884.*
- (15) *Alberto del Solar. - Diario de Campaña. - Tercera edición. - Buenos Aires, 1967.*
- (16) *Carta de Fermín Diez Canseco a su madre Isabel Coloma de Diez Canseco. - San Bernardo, Diciembre 5/79. - Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*
- (17) *Carta de Amador F. del Solar a Juana Diez Canseco Coloma. - Lima, Abril 4 de 1922. - Colección de Ismael Benavides de la Quintana.*

## BIBLIOGRAFIA

- AHUMADA MORENO, PASCUAL. — *Guerra del Pacífico. — Recopilación completa de todos los documentos oficiales y demás publicaciones relacionadas a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia. — Ocho volúmenes. Valparaíso 1884-1891.*
- CAMPO, JOSE RODOLFO DEL. — *Campana Naval. — Lima, 1920.*
- ENCINA, FRANCISCO A. — *Historia de Chile. Tomo XVI. Santiago de Chile, 1950.*
- MARKHAM, CLEMENTE R. . — *La Guerra entre el Perú y Chile. Lima, 1922.*
- MARTIN, JOSE CARLOS. — *Angamos. Lima 1972.*
- MASON, THEODORUS B. M. . — *Guerra en el Pacífico Sur. — Primera edición en castellano, Buenos Aires 1971.*
- MELO, ROSENDO. — *Historia de la Marina del Perú. — Tomo II. Lima, 1911.*
- SOLAR, ALBERTO DEL. — *Diario de Campana. Tercera edición. Buenos Aires 1967.*
- STORACE, PEDRO LUIS. — *Un marino italiano en la guerra de 1879. — Lima, 1971*
- VALDIZAN GAMIO, JOSE. — *Tradiciones Navales peruanas. Tomo II. — Lima, 1969.*
- VEGAS G., MANUEL I'. — *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 2a. edición. Lima, 1973.*

# INDICE ONOMASTICO

## A

- Aguirre, Elías: 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 56, 57, 58, 66, 68, 69, 72, 79, 81, 82, 157, 194, 196, 197, 201
- Aguirre, Carlos: 35
- Ahumada Moreno, Pascual: 203, 204
- Aicardi, Juan: 164
- Alayza, Napoleón: 52
- Alayza, Nicanor: 37
- Alayza y Paz Soldán, Luis: 164
- Alfaro y Arias, Juan: 56
- Alfredo: 158
- Aljovín, Aristides: 52, 162
- Almagro, Diego: 7
- Altamirano, Eulogio: 198
- Alvarez Calderón de Guerrero, Jesús: 111
- Alzamora, Federico: 132
- Ambuladegui de Carvajal, María del Pilar: 79
- Amsler, Jacobo: 83
- Arévalo, Juan M.: 201
- Artola: 54
- Arriagada (Cnel.): 111
- Arrieta, Aurelio: 38
- Arrieta, Carlos: 38
- Astete, Domingo Luis: 99
- Astete, Luis Germán: 14, 99, 100, 101, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 200
- Astete, Pedro: 99, 100
- Atahualpa: 7

## B

- Balta, José: 18, 52, 146
- Bandini, Manuel Antonio: 51
- Baquedano: 122, 136
- Bartolini: 59
- Barton: 13
- Basadre, Jorge: 29
- Becerra, José: 191
- Bedoya de Pérez, Josefa: 51
- Beingolea (Gral.): 199
- Belalcázar: 7
- Benavides de la Quintana, Ismael: 59, 203
- Benavides, Julio: 201
- Blanco Encalada: 10, 145
- Benavides, Oscar R.: 87
- Bolívar, Simón: 8, 99
- Bolognesi, Francisco: 25, 42, 113, 121, 136, 137

Borgoño (Crnel): 84  
Boterín: 178  
Brown: 26  
Buenaño Muro, Javier: 143  
Bulnes, Gonzalo: 23, 29, 122, 161, 163  
Bustamante, Pedro: 134, 195  
Bustamante y Rivero, José Luis: 90

## C

Caballero y Lastres, Ernesto: 167  
Cabello de Carbonera, Mercedes: 90  
Cáceres, Andrés A.: 42, 99, 110, 111, 112, 121, 122, 123, 151, 165, 167  
Cáceres, Hipólito: 52  
Cadot, Pedro: 70, 73  
Campero: 150  
Campo, Arturo del: 54  
Campo, José Rodolfo del: 204  
Campodónico, Carlos: 90  
Canales, Ricardo: 198  
Candamo, Manuel: 58  
Cano, Luciano M.: 189  
Cantelli, César: 164  
Canto (Crnel.): 111  
Carpio, Lino: 51  
Carvajal de Cervantes, Aurora: 9  
Carvajal, Francisco: 79, 189  
Carvajal, Manuel Melitón: 22, 40, 41, 42, 52, 54, 57, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 191, 193, 196, 197, 198, 201  
Carrasco, Eduardo: 119  
Carreño, Enrique A.: 52  
Carreño, J.M.: 177  
Carrillo, Camilo: 25, 38, 53, 66, 133, 189, 190, 191,  
Castilla, Ramón: 10, 11, 13, 14, 15, 17, 58, 100, 101, 120, 174, 177, 178, 179, 180, 181, 189  
Cavero Dolores de Grau: 15, 19  
Cayo, Santiago: 51  
Cobián: 37  
Clara del Risco (seud): 124  
Coagüila, Justo: 51  
Cochrane, Thomas: 173, 174, 175  
Coloma de Díez Canseco, Isabel: 59, 189, 203  
Condell: 36, 134, 135  
Cornejo, Mariano Pío: 133  
Coronel Zagarra, Enrique: 85, 93  
Cosío, José Carlos: 35  
Cucalón: 195

## CH

Chacaltana: 85, 93  
Chamorro: 123

Chávez, Enrique: 160  
Chiriboga, Julio C.: 90

## D

D'Aubigny (Conde): 190, 203  
Daza: 25  
Deustua, Alejandro: 55  
Días, Emilio: 132  
Diez Canseco, Arturo: 196, 203  
Diez Canseco, Abel: 197, 201  
Diez Canseco Coloma, Juana: 197, 202, 203  
Diez Canseco, Fermín: 52, 54, 59, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202  
Diez Canseco, Francisco: 52  
Diez Canseco, Manuel: 87  
Diez Canseco, Pedro: 133  
Diez Canseco y Gandarillas, Carlos: 189  
Dreyfus: 18, 20

## E

Echenique, José Rufino: 13, 101, 120, 189  
Eguiguren: 8  
Ekdahl: 22  
Elcorrobarrutia: 174  
Elías Bonnemaison, Manuel de : 81  
Elías, Carlos M.: 57  
Encina, Francisco A.: 204  
Errázuriz: 37  
Escudero: 8  
Espinar: 113  
Espinoza (Crnel.): 106

## F

Fanning, Juan M.: 80, 119, 120, 121, 122, 123, 124  
Fernández de Paredes, José: 99  
Fernández de Paredes, Manuela: 99  
Ferré, Diego: 36, 38, 40, 41, 56, 57, 58, 66, 81, 157, 195, 202  
Ferreiros, Carlos: 198  
Ferreiros, Manuel: 37, 38  
Figueroa, Amadeo: 58  
Foug Chih: 147  
Franco: 180  
Freeman: 10, 177  
Freire, Ramón: 52, 192, 201  
Freyre, Juana: 157

## G

Gajardo, Ismael: 59  
Gamarra, Agustín: 10, 11, 13

Gambetta, Néstor: 119, 131, 157  
Gamio Palacio, Fernando,: 99  
García Calderón: 13  
García del Postigo: 10, 174  
García Mérou, Martín: 21, 29  
García, Micaela: 119  
García Rossel, César: 173  
García Urrutia, Josefa: 143  
García y García, Aurelio: 21, 37, 39, 52, 53, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 164, 189, 191  
García y García, Elvira: 125  
García y García, José Antonio: 52  
García y Gonzales, José Antonio: 143  
Gárezon, Pedro: 41, 52, 56, 57, 59, 69, 81, 92, 196, 202  
Gervasoni: 54  
Gonzales de Fanning, Teresa: 124, 125,  
Gonzales del Real, Elena: 124  
Gonzales del Real, Teresa: 124  
González Prada, Manuel: 15, 24, 29  
González (Cmte): 111  
Gorostiaga: 111, 112  
Gravina: 26  
Grau, Jofré de: 8  
Grau Berrío, Juan Manuel: 8, 11, 16  
Grau Seminario, Miguel: 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 66, 68, 72, 81, 89, 92, 101, 106, 113, 134, 135, 136, 144, 145, 148, 158, 159, 163, 166, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 200, 201  
Grimaldo: 158  
Guise, Martín Jorge: 173, 174, 175, 176  
Gutiérrez, Tomás: 18, 19, 52, 146, 189

## H

Heredía: 8  
Heros Carlos de los: 38, 66, 81, 192, 193, 194, 195  
Herrera, Gonzalo: 88, 89  
Herrera, Ramón: 11  
Horsey Algerman M. de: 104, 105, 106, 111  
Huerta, Juan Ambrosio: 51

## I

Iladoy: 10  
Ismail Pachá: 147

## J

Jiménez, José Mariano: 84, 92  
Jurado de los Reyes: 14,

## K

Kung: 147

## L

La Barrera, Lino de: 38  
 La Cotera: 8  
 La Fuente: 11  
 La Gasca, Pedro de: 7  
 Lagomarsino: 157, 161  
 Lagos: 122, 123  
 La Haza, Antonio de: 52, 54  
 La Haza, Diego de: 18, 37, 144  
 La Mar, Amanda de: 67  
 La Mar, José de: 176  
 La Puerta, Luis, 159  
 La Rosa: 123  
 Lastres y Martínez, José María: 151  
 Lastres y Ríglas, Teresa: 151  
 La Torre, José: 161, 162, 196  
 La Torre, Manuel de: 57, 92  
 La Torre: 40  
 León García (Crnel): 111  
 León XIII: 150  
 Lerzundi: 15  
 Lissón, Carlos: 80  
 Li Hung, Chang, 147  
 Lizaraburu, Germán: 73  
 López Albújar, Enrique: 29  
 López de Castilla, Jacobo: 35  
 López de Romaña: 85, 93  
 López, Jacinto: 29, 59, 68  
 Lozano David: 42  
 Lynch Patricio: 111, 123

## M

Mackenna: 57  
 Mac Mahon, Samuel: 30  
 Maine, R.C.: 38  
 María de la Luz (seud.): 124  
 Mariátegui, Francisco Javier: 174, 175  
 Mariátegui, Ignacio: 10, 15, 37, 132, 158, 173, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181  
 Markham, Clement: 12, 19, 29, 59, 204  
 Martín, José Carlos: 51, 189, 204  
 Mason B. Theodoros: 59, 203, 204  
 Maximiliano de Austria: 16  
 Mazé: 41  
 Medina, Miguel: 131  
 Melgar, Mariano: 90  
 Melo, Rosendo, 38, 40, 43, 66, 67, 68, 73, 204  
 Mendiburu, Juan Crisóstomo: 65  
 Mendiburu, María Buenaventura: 65, 67, 73

Mendoza Rodríguez, Juan: 90  
Menéndez: 11  
Merino: 8  
Mesina, José: 54  
Meza: 37  
Miró Quesada, Gregorio: 52  
Mogrovejo, Toribio de: 51  
Monsante, Luis: 80  
Montañ, Alejandro: 123  
Montero Lizardo: 8, 13, 14, 15, 16, 17, 24, 26, 37, 65, 80, 82, 84, 92, 101, 121, 136,  
159, 191, 193  
Montson Hito: 146  
Mora, Ernesto de: 42  
Morales Bermúdez, Pedro: 84, 92  
Morán: 10  
More, Juan: 131  
More, Juan Guillermo: 23, 36, 38, 53, 66, 67, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 161  
Muñoz, Alejandro: 92, 132  
Muñoz, Alejandro G.: 52

## N

Nelson: 26  
Nieto, Domingo: 10, 11, 119  
Noel, Juan: 13, 143  
Noriega, Carmen Manuela: 99  
Nuñez de Vela, Blasco: 7

## O

Obín, Agustín: 51  
Odría, Manuel A.: 90  
Olivera, José M.: 88  
Orbegoso: 10, 177  
Ortiz y Arnáez, Miguel: 51  
Otoya, Ezequiel: 37, 52

## P

Pacheco, Toribio: 14  
Palacio, Samuel M.: 189  
Palacios, José Ignacio: 65  
Palacios, Manuel José: 65, 177  
Palacios, Marfa Rosa: 67  
Palacios Mendiburu, Enrique Sixto: 15, 36, 38, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 81,  
196, 197, 202  
Palma, Angélica: 125  
Palma Ricardo: 90  
Panizo, Juan José: 80, 91, 120  
Pardo de Zela, Juan: 132  
Pardo, José: 58  
Pardo, Manuel: 18, 19, 52, 146  
Pareja: 16, 120, 132  
Pásara (Crnel): 88

Pastor, Alberto Enrique: 73, 79  
Paz Soldán: 20  
Pérez Bedoya, Juana: 51  
Pérez, Felipe: 51  
Pérez, Isidro: 35  
Pezet, Juan Antonio: 14, 16, 66, 120  
Piérola, Nicolás de: 18, 59, 72, 85, 92, 104, 121, 124, 133, 134, 149, 150, 159, 160,  
162, 198, 200  
Pimentel: 14  
Pinzón: 16  
Pinar (Conde): 163  
Pio IX: 147  
Pizarro, Francisco: 7  
Pizarro, Gonzalo: 7  
Portal, Nicolás: 38  
Portocarrero, José Ignacio: 87  
Prado, Mariano Ignacio: 16, 17, 26, 42, 52, 53, 80, 81, 91, 120, 132, 133, 134, 136, 159,  
191  
Prat, Arturo: 22, 36, 134  
Proaño: 37  
Pucará: 110  
Pumacahua, Mateo de: 99

## R

Raimondi, Antonio: 79, 83  
Raygada, Abel: 120, 201  
Raygada, Eduardo: 161  
Raygada, José M.: 179  
Raygada, Juan J.: 52, 53  
Raygada, Toribio: 53, 198, 201  
Rayner: 105  
Recavarren: 42  
Revollado, Juan Williams: 24, 36, 66  
Reyes, Octavio: 196  
Riva Agüero, Enrique de la: 85, 93  
Riveros, Galvarino: 24, 41, 56, 108, 111, 199  
Roca y Boloña, José A.: 57, 163  
Rodil: 176  
Rodríguez, Agustín: 51  
Rodríguez, Carlos: 160, 161  
Rodríguez, José Melitón: 41, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 69, 81, 192, 194, 196,  
197, 202  
Rodríguez, José Ponciano: 51  
Rodríguez, Manuel E.: 88  
Rodríguez, Pedro M.: 56, 59  
Romero, César: 160  
Romero, José: 35  
Romero, Manuel: 35  
Romero, María Candelaria: 35  
Romero Pintado, Fernando: 7  
Roud, Rebeca C. de la: 125  
Ruiz Buenaño, Enrique: 88  
Ruiz Dolores: 131

## S

- Saint John, Spencer: 198  
 Salazar, Manuel M.: 79, 80  
 Salaverry, Felipe Santiago: 8, 10, 11, 174, 176, 177  
 Salcedo, José María: 13, 37, 131  
 Salvo, Juan de la Cruz, 136  
 Sánchez Concha, Eduardo: 70  
 Sánchez, Lagomarsino, José: 136, 161  
 San Martín José de: 99, 173, 174, 175  
 San Román: 11, 15  
 Santa Cruz, Andrés de: 10, 11, 174, 176, 177  
 Santa Rosa de Lima: 28  
 Santillana, Gervasio.: 69, 192, 193, 194, 196  
 Seminario del Castillo, Luisa: 9, 11, 12  
 Seminario, José: 189  
 Serrano, Rodolfo: 70  
 Serré: 190, 203  
 Silva Rodríguez: 177  
 Sócrates: 89  
 Solar, Alberto del: 203, 204  
 Solar, Alejandro del: 200  
 Solar, Amador F. del: 203  
 Solar, Armando del: 200  
 Soriano, Ana Luisa: 65  
 Sotil, Domingo: 87  
 Sotomayor: 81, 195,  
 Sotomayor y Vigil, Federico: 88, 89  
 Storace, Pedro Luis: 204  
 Suero, Isaac: 55

## T

- Távara, Santiago: 197  
 Tellería, Julio: 37, 67  
 Thompson, Manuel: 13, 36  
 Tirado, José M.: 87, 88  
 Tizón, Amadeo G.: 132, 201  
 Torc: 41  
 Torres, José Luis: 35, 43  
 Torres B. Néstor: 90  
 Torrico, Rufino: 11  
 Trinidad, Manuel: 35  
 Tucker, John 15, 17, 37

## U

- Ugarte, Alfonso: 90  
 Ugarteche: 197  
 Ureta, Augusto: 91  
 Ureta, Eloy: 67  
 Uribe, Luis: 22, 70  
 Urteaga, Horacio, H.: 88, 89  
 Urrutia: 193

## V

- Valdizán Gamio, José: 204  
 Valia, Aristóbulo del: 27  
 Vallerriestra y Albarracín, Antonio: 29, 178  
 Valle Riestra, Domingo: 143  
 Varela: 106  
 Varigny, Charles D.: 59  
 Vegas García Manuel I.: 14, 17, 29, 36, 38, 43, 59, 65, 73, 167, 204  
 Velarde, Jorge: 58, 59, 192  
 Velarde, José: 13, 190, 191, 195  
 Velarde, Manuel: 58  
 Victoria (Reina): 150  
 Vicuña Mackenna, Benjamín: 17, 70, 73, 108, 109, 123, 162, 163  
 Vidal, Francisco: 11  
 Vigil, Valentín: 80  
 Villar, Manuel: 36, 66, 120  
 Villar, Manuel del: 17, 133, 174  
 Villarreal, Federico: 88  
 Villavisencio, Felipe: 157  
 Villavisencio, Manuel: 157  
 Villavisencio, Manuel Antonio: 52, 136, 151, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167  
 Vivanco: 11, 13, 14, 16, 18, 101, 120, 132, 178, 179, 180

## W

- Walker, William: 16

## Y

- Yerovi, Leonidas: 90

## Z

- Zapata: 24

# INDICE TOPONIMICO

## A

- Abtao: 17, 22, 36, 37, 38, 65, 66, 132, 133, 151, 174  
Achinamisa: 83, 91  
Adén: 147  
Agua Santa: 11  
Aguirre (Pongo): 83, 89, 91  
Agujas (Punta): 8  
Alacrán (Isla): 162  
Algodones (Bahía): 199  
Amazonas: 83, 120  
Ancash: 124, 167  
Andahuaylas: 84  
Angamos: 16, 21, 23, 27, 28, 36, 37, 40, 42, 55, 56, 57, 58, 65, 66, 68, 71, 72, 80, 81,  
82, 87, 88, 93, 106, 108, 110, 125, 135, 148, 149, 158, 159, 163, 192, 195, 196,  
197, 198, 200, 204  
América: 16, 99, 158  
Ancón: 57, 109  
Ancud: 145  
Andahuaylas: 92  
Andalucía: 7  
Andes: 8, 200  
Antofagasta: 23, 24, 40, 54, 70, 73, 91, 104, 159, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 198, 199  
Arequipa: 10, 13, 14, 16, 35, 51, 81, 84, 88, 91, 92, 101, 120, 132, 133, 149, 150, 151,  
165, 176, 177, 178, 179, 189, 200  
Arica: 21, 23, 24, 25, 26, 27, 52, 54, 55, 57, 58, 68, 80, 81, 92, 120, 121, 125, 132,  
134, 136, 137, 149, 158, 159, 160, 161, 163, 164, 165, 191, 192, 193, 195, 199,  
203  
Atacama: 11  
Atico: 53  
Atlántico (Océano): 133, 145  
Ayacucho: 16, 131, 148, 149, 150, 151, 189, 200  
Azapa: 24

## B

- Barcelona: 8  
Barranco: 122  
Blanco Encalada (Chile): 24  
Bolivia: 17, 23, 24, 26, 29, 54, 56, 57, 59, 104, 143, 149, 150, 163, 199, 204  
Borja: 83  
Brasil: 181  
Brest: 145  
Bruselas: 190  
Buena Esperanza (Cabo): 178  
Buenos Aires: 59, 150, 173, 203, 204

## C

Cabo de Hornos: 190

Cabo Verde: 145

Cachiyaco: 83, 91

Cádiz: 174

Cajamarca: 7

Calcuta: 178

Caldera: 24, 104, 193

Callao: 10, 14, 17, 21, 23, 24, 35, 37, 39, 43, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 65, 66, 67, 70, 71, 73, 80, 81, 82, 88, 91, 93, 99, 100, 101, 103, 104, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 119, 120, 121, 124, 132, 133, 134, 144, 145, 146, 148, 149, 151, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 166, 167, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 190, 191, 192, 197, 198, 199, 200, 201

Cantón: 147

Carmen Alto: 13

Cartagena: 8

Carrizal Bajo: 24

Casma: 10

Cerro Azul: 120

Cerro de Pasco: 84

Ceylán: 147

Cobija: 23, 24, 54, 104, 106, 143, 199

Cobre (Chile): 24

Colombia: 144, 176

Concepción: 84, 110

Copiapó: 196

Coronel Portillo: 201

Curayacu: 149

Cuzco: 7, 107, 149, 165, 189

## CH

Chachapoyas: 201

Chala: 120

Challahué: 36

Chancay: 108, 109

Chanchamayo: 151

Chañaral: 24

Chiclayo: 35, 42

Chilca: 149

Chile: 10, 13, 14, 17, 19, 24, 26, 29, 35, 36, 39, 53, 54, 59, 67, 70, 73, 81, 82, 84, 85, 86, 121, 122, 132, 134, 144, 148, 149, 158, 163, 164, 191, 192, 193, 198, 199, 204

Chiloé: 17

Chimbote: 81, 83, 91

China: 14, 146, 147

Chíncha: 131, 164

Chíncha (Islas): 16, 102, 104, 132, 178, 192

Chipana: 53

Chira (Praderas): 8, 165

Chorrillos: 109, 121, 124, 149, 164, 165, 200

## D

Desaguadero: 200

## E

Ecuador: 15, 17, 132, 144, 177, 180, 181

Egipto: 147

España: 7, 16, 17, 35, 81, 91, 121, 144, 145, 158, 174

Estados Unidos: 17, 37, 66, 120, 133, 146, 149, 177

Europa: 82, 84, 92, 93, 107, 147, 148, 150, 151, 159, 166, 190

## F

Filipinas: 17, 145

Fotu — Hiva: 190

Francia: 16, 42, 144, 166, 190, 191

## G

Gran Bretaña: 105, 145, 150,

Greenhite: 38

Guayaquil: 10, 132, 158, 174, 176, 177, 180, 181

Guayas: 180

## H

Hamagoten: 146

Holanda: 145, 190,

Honduras: 16

Hong Kong: 147, 178

Huacho: 175

Huallaga: 83, 89, 91

Huallaga (Alto): 83

Huamachuco: 99, 112, 113, 125, 198

Huamánf: 8

Huancavelica: 149

Huancayo: 84

Huanillos: 54

Huaraz: 84, 92, 101

Huarmaca: 8,

Huasco: 24

Huaura: 175

## I

Ica: 131, 164

Ilo: 159

Ingavi: 10

Inglaterra: 13, 16, 38, 39, 144, 151, 177, 181, 190

Iquique: 22, 23, 24, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 70, 82, 104, 120, 136, 158, 159, 192, 195,

196, 198

Iquitos: 19, 81, 91, 93, 201

Islay: 10, 81, 91, 121, 198

## J

Japón: 146, 147  
Josefina: 181  
Jauja: 7, 84, 200  
Junín: 87, 149, 151

## K

Kanagarva: 147

## L

La Breña: 99, 110, 111, 112, 113, 165

Lambayeque: 119

La Palma: 189

La Pampa: 124

La Punta: 108, 124, 166, 167

La Serena: 58

Leticia: 93

Lima: 13, 14, 16, 23, 24, 25, 28, 35, 37, 42, 43, 51, 52, 55, 56, 57, 58, 59, 65, 71, 72, 73, 79, 84, 86, 89, 91, 92, 93, 99, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 119, 121, 124, 131, 133, 143, 149, 150, 157, 160, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 174, 175, 180, 189, 198, 200, 203

Lince: 90

Lobatón: 90

Loja: 8

Londres: 16, 131, 144, 178, 190

Loreto: 81, 83, 92, 181

Lorient: 42, 166

Lota: 54

## LL

Lluta: 24

## M

Madeira: 145

Madrid: 16

Magallanes (Estrecho): 145, 178

Magdalena: 164

Makao: 147

Manseriche (Pongo): 79, 83, 89, 91.

Mapasingue: 181

Marafión: 89

Marafión (Alto): 83, 91

Marcavalle: 110

Marquesas (Islas): 190,

Masissea: 201

Matará: 151

Mediterráneo: 8

Mejillones: 23, 42, 56, 57, 65, 71, 196, 197

México: 16  
Miraflores (Lima): 38, 56, 90, 110, 121, 122, 123, 124, 125, 149, 164, 167, 200  
Mississippi: 37  
Mollendo: 53, 104, 151, 158, 160, 200  
Montesclaros: 151  
Moquegua: 51, 120

## N

Nicaragua: 16, 54  
Norte América: 107  
Nueva Orleans: 37, 38, 66  
Nueva York: 59  
Nuka — Hiva: 190

## Ñ

Ñahuinpuquio: 110

## O

Oroya: 84

## P

Pacasmayo: 133, 201  
Pacífico (Océano): 15, 17, 22, 29, 59, 66, 68, 80, 83, 84, 92, 102, 103, 104, 105, 107,  
124, 144, 145, 157, 158, 176, 190, 191, 194, 202, 203, 204  
Pacocha: 17, 21, 105, 106, 107, 109, 111, 113, 200  
Pachitea: 201  
Paíta: 9, 10, 11, 12, 14, 119, 176, 191  
Paíta (Silla de): 8  
Pampa de Chira: 7  
Panamá: 7, 11, 158  
Pan de Azúcar: 24  
Paranapura: 83, 91  
Pariñas (Desierto): 8  
Paris: 16, 190  
Patillos: 23  
Paucarpata: 10  
Pekín: 147  
Perú: 7, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 26, 27, 29, 35, 37, 38, 42,  
43, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 65, 66, 67, 70, 73, 80, 82, 83, 85, 86, 89, 91, 92, 93,  
99, 101, 104, 105, 106, 108, 109, 121, 124, 133, 134, 135, 144, 145, 146, 147,  
148, 149, 150, 151, 157, 158, 159, 164, 165, 166, 167, 168, 173, 174, 175, 176,  
177, 178, 180, 181, 190, 191, 192, 198, 204  
Pica (Pabellón): 10, 23, 177  
Pisagua: 54, 191, 192, 198  
Pisco: 52, 121, 131, 132, 162, 164, 165, 174, 175, 201  
Piura: 8, 9  
Piura (Río): 8  
Polinesia Francesa: 190  
Portete de Tarqui: 176

Potidea: 89  
Pucará: 110  
Puerto Masarai: 201  
Puno: 5, 149, 200  
Punta Chipana: 52  
Punta de Falsa Aguja: 39  
Punta Gruesa: 22, 54, 66, 67, 135, 136, 192  
Punta Pichalo: 105, 106  
Punta Quilpué: 37

## Q

Quilca: 10, 151, 160  
Quito: 7, 107

## R

Río de Janeiro: 38, 131, 144, 145, 178, 181  
Rusia: 146

## S

Sánchez Cerro (Prov.): 51  
San Francisco de California: 13, 190  
San Francisco (Piura): 8  
San Francisco (Tacna): 198  
Sangallán: 174  
San Juan: 110, 121, 125, 149, 164, 200  
San Lorenzo (Isla): 17, 19, 21, 37, 53, 108  
San Miguel de Piura: 7, 8  
San Pedro: 145  
Santa: 124  
Santa Ana (Parr): 51  
Santa Cruz de Tenerife: 144  
Santa Elena: 178  
Santiago de Chile: 29, 57, 82, 92, 198  
Santo Domingo (Isla): 16  
Sarco: 27, 195  
San Vicente: 145  
Sechura (Bahía): 8  
Shangay: 147  
Singapore: 147  
Socabaya: 176  
Southampton: 148  
Sudamérica: 38, 173, 178  
Suez: 147  
Suiza: 92  
Supe: 83

## T

Tablazo de Paita: 7, 8  
Tacna: 24, 25, 136, 159

Tahití: 190, 203  
Talcahuano: 144  
Taftai: 24, 68, 194,  
Tarapacá: 12, 15, 54, 70, 73, 149, 198  
Tarata: 200  
Tarma: 84, 150, 151  
Terneuzen: 145  
Tientsin: 147  
Titicaca(Lago): 83  
Tocopilla: 23, 24, 54, 199  
Trujillo: 14  
Tumbes: 148

## U

Ubinas: 51  
Ucayali: 201  
Unchal: 145  
Unión (Areq): 15

## V

Valparaíso: 10, 16, 17, 36, 54, 57, 59, 81, 144, 145, 158, 190, 198, 203, 204  
Vergara: 174

## W

Windsor: 150

## Y

Yedo: 146, 147  
Yokohama: 146  
Yungay: 24, 55, 119  
Yurimaguas: 83

## INDICE GENERAL

	Pág.
<i>Grau: el Marino epónimo del Perú.</i> - Fernando Romero Pintado	7
<i>El Capitán de Corbeta Elías Aguirre.</i> - Juan Carlos Cosio	35
<i>El Teniente Primero José Melitón Rodríguez.</i> - Juan Carlos Martin	51
<i>El Teniente Segundo Enrique Palacios.</i> - Ana Luisa Soriano	65
<i>El Vicealmirante Manuel Melitón Carvajal.</i> - Alberto Enrique Pastor	79
<i>Capitán de Navío Luis Germán Astete.</i> - Fernando Gamio Palacio	99
<i>El Capitán de Navío Juan Fanning García.</i> - Néstor Gambetta	119
<i>El Capitán de Navío Juan Guillermo More Ruiz.</i> - Néstor Gambetta	131
<i>El Capitán de Navío Aurelio García y García.</i> - Javier Buenaño Muro	143
<i>Vicealmirante Manuel Antonio Villavisencio.</i> - Néstor Gambetta	157
<i>Apunte biográfico del Contralmirante Ignacio Mariátegui.</i> - César García Rossel	173
<i>Capitán de Fragata Fermín Díez Canseco.</i> - Juan Carlos Martin	189
Indice onomástico	
Indice toponímico	

