

CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO IV



LIMA, PERU

MINISTERIO DE MARINA



CAPITAN DE NAVIO
JOSE VALDIZAN GAMIO

HISTORIA NAVAL DEL PERU

TOMO IV

ORDEN REPUBLICANO

BIBLIOTECA CENTRAL

DIRINTEMAR

Clasif:

985.003359/V18

Nro. Inv.:

1832 T. IV y 2

Fecha:

08015

DIRECCION GENERAL DE INTERESES MARITIMOS

LIMA, PERU - 1987



MINISTERIO DE MARINA DEL PERÚ

JOSE VALDIZAN GAMIO

© José Valdizán Gamio

© De esta edición:
Ministerio de Marina del Perú. Dirección General de Intereses Marítimos

Queda prohibida la reproducción total o parcial de esta obra, conforme a la ley peruana de derechos del autor.

Sobrecubierta: Jorge Valencia T.

Fotografías: Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú,
Archivo del Autor, Archivo Courret y Archivo Torres

Impreso en el Perú

Talleres gráficos de la Imprenta de la Marina
Av. Venezuela s/n. - Bellavista



Introducción

La *HISTORIA NAVAL DEL PERU*, cuyos tomos I y II fueron ya editados —en forma simultánea, durante el año de 1981— con el propósito de iniciar una colección que, resumiendo y concadenando en apretada síntesis sus principales avatares, llegase al lector desde épocas más antiguas que las usualmente estudiadas, ha logrado incrementarse este año de 1984 mediante la publicación de su tomo III.

Los dos primeros libros arriba citados abarcaron sucintamente y en su conjunto, los acaeceres navales ocurridos cuando el Perú todavía estaba siendo conquistado por España, para luego pasar a convertirse en una más de sus colonias en el continente americano. Concorde y ceñido al planteamiento que ordenadamente hizo el autor antes de emprender el presente trabajo, el extenso periodo al que se hizo referencia fue intitulado: *ORDEN HISPANO COLONIAL*. Así fue como, mediante la secuencia historiográfica establecida de manera previa para ordenar la propia labor, el tomo III editado en el año de 1984 (y luego de haberse creado la República Peruana sobre la cual se ocupa la historiografía que en él se relató y estudió), ha venido continuando la narrativa histórica ocurrida desde 1822 en que se inició el Perú como república, mientras luchaba por su independencia total, hasta llegar al prolegómeno naval de la guerra que sostuvimos contra España allá por el año de 1866.

De esta manera, el tomo III se ha dedicado a estudiar, interpretar y tratar de comprender los comienzos de ese periodo que fue fijado, dentro del plan trazado por el autor, como el comienzo del *ORDEN REPUBLICANO*. Convendría intercalar aquí una cita del historiador Basadre:

“La nación peruana se denomina “República Peruana” en las Bases de la Constitución Política juradas el 19 de diciembre de 1822¹”.

Ahora bien, concadenándose con los tres tomos anteriores, éste tomo IV proseguirá ocupándose del ORDEN REPUBLICANO por obvias razones, hasta ingresar a la etapa que el autor intituló como NUEVOS TIEMPOS dentro de su planteamiento inicial. Estos últimos han de referirse a los quehaceres contemporáneos de nuestra Marina de Guerra, dentro de la expresa labor de la Armada Peruana como tal y hasta llegar a los límites cronológicos que la historia considera aconsejables.

Mientras tanto, es preciso trabajar en este tomo IV que aquí se inicia en la guerra que el Perú tuvo que librar con España, y en el año de 1866, contienda armada que finalizó definitivamente con la intervención hispana en nuestro país y el tornaviaje de sus naves, a raíz del combate ocurrido el 2 de mayo del ya citado año en aguas del Callao.

A partir de aquella inolvidable fecha histórica en que nuestra completa independencia fue sellada a cañonazos, las mutuas relaciones internacionales entre el Perú y España han sido mantenidas y respetadas, ponderada y amigablemente por ambas naciones, y desde todo punto de vista, durante más de un siglo; y así continuarán.

Ahora bien, y con el insoslayable fin de ordenar las ideas del lector respecto a esta HISTORIA NAVAL DEL PERU que se viene publicando a medida lo permite el tiempo —y no en forma global, sino periódica— cabe, a juicio del autor, quien ha emprendido dicho trabajo forzosamente ceñido a tales limitaciones, puntualizar la explicación siguiente:

La presente obra abarcó al ser iniciada, y siguiendo su planteamiento original, que conducía a tratarla y publicarla en etapas coherentes y eslabonadas, la secuencia que se indica:

- A). ORDEN HISPANO COLONIAL: Desde 1543 hasta 1821.— Tras la borrascosa y sangrienta época de la conquista, fue nombrado como primer Virrey del Perú don Blasco Núñez de Vela, en abril de 1543. El ORDEN HISPANO COLONIAL que se originó en la mencionada fecha —estudiado y narrado desde su aspecto naval y durante el ejercicio de 40 virreyes—

Tomos I y II editados en 1981

ha sido ya publicado, simultáneamente, en dos tomos iniciales (1981), que se ocupan de la antedicha temática, hasta llegar a la Proclamación de la Independencia del Perú en 1821.

B) ORDEN REPUBLICANO:

Tomo III editado en 1984
Tomo IV; en preparación

Desde 1821 a 1884.—Luego de la Proclamación de la Independencia, pasando por dos guerras importantes que sostuvo el Perú: la ocurrida en 1866 contra España y la habida con Chile en 1879—1884; esta última —en la que fuimos derrotados— terminó con la firma del tratado de Ancón (1884) y la desocupación de nuestro invadido territorio, TACNA y ARIACA, condicionadas a un futuro plebiscito.

Es pues así como se empieza a escribir —eslabonándolo con los tres anteriores ya editados— este tomo IV de la HISTORIA NAVAL DEL PERU; en él se continuará estudiando y procurará interpretar dentro de su síntesis narrativa, el conjunto de avatares por los que pasó nuestra Marina de Guerra durante el subsiguiente devenir histórico del que ha llamado el autor ORDEN REPUBLICANO, prosiguiendo concañadamente, llamémosla así, la tarea de ampliación que respecto de su panorama referido a vivencias navales, se inició con la publicación del tomo III durante el año de 1984.

Ahora bien, y teniendo en cuenta que los tomos I y II abarcaron únicamente el ORDEN HISPANO COLONIAL, mientras que los restantes tendrán forzosamente que sobrepasarlos en extensión numérica por razones obvias, resulta insoslayable introducir aquí una digresión necesaria relacionada estrechamente con la disímil cobertura inherente

a las etapas de este trabajo. Se procurará explicarla:

Si bien es verdad que su intitulado ORDEN HISPANO COLONIAL demoró casi tres siglos en transcurrir (de 1543 a 1821), la marina que durante tan extenso lapso actuó, tanto en aguas peruanas cuanto fuera del ambiente aledaño a nuestras costas, no fue una institución regular ni permanente, sino más bien improvisada ante los esporádicos peligros y asechanzas que se iban presentando en forma sorpresiva. Sus tripulaciones eran más híbridas que homogéneas, desde que resultaba imposible para muchos virreyes conformarlas solamente con hombres de mar oriundos de España (como mandaron las Reales Ordenes), viéndose por tal causa obligados a suplir la falta de gentes peninsulares con indígenas, mestizos y criollos.

Así, aquella marina hispano colonial, ni conformaba una institución permanentemente establecida, ni tampoco protegía —dentro del renglón naval propiamente dicho— a una nación independiente y soberana. Combatía en la mar para cuidar al Perú, sus habitantes, puertos o barcos, en calidad de miembros los unos y pertenencias los otros, de una invaluable y rica posesión colonial de España en América, contra ataques, en ocasiones vandálicos, de corsarios, piratas, bucaneros u otros ladrones del mar; hasta que una vez pasado el peligro y vuelta la normalidad, las tripulaciones eran licenciadas y las naves internaban sus materiales y pertrechos hasta que otra amenaza se presentara.

Tales quehaceres navales casi triseculares y muy parecidos en sus aspectos generales, han aconsejado al autor, dentro de la necesidad de sintetizar su trabajo, a dedicar únicamente los tomos I y II al ORDEN HISPANO COLONIAL desde que éste no fue otra cosa que el germen o embrión de un ser vivo: nuestra actual Marina de Guerra republicana.

He aquí, en suma, el meollo de la necesaria digresión explicativa e insoslayable, que debe proporcionarse al lector con el fin de lograr que su visión panorámica de esta obra histórica no pierda su natural congruencia.

En otras palabras, el porqué de la disímil extensión que guardarán entre sí las distintas etapas de la presente HISTORIA NAVAL DEL PERU a lo largo de su complicada narrativa durante la época republicana, desde que el lapso que hasta hoy se vive en ella ha de resultar mucho más pródigo y enriquecido en ocurrencias, hechos navales y progreso orgánico, material y tecnológico, de comparársele con la pasada etapa, hispano-colonial y obsoleta, que le precedió en esta obra.

Porque también —y no obstante que el ORDEN REPUBLICANO ha prevalecido hasta hoy durante algo más de un siglo, a partir del año 1822 y al nacer nuestro país como república—, el autor tiene en mente, introduciéndose en la etapa que ha llamado NUEVOS TIEMPOS, la misma que se estudiará y procurará describir con el fin de llegar a una meta prudente, hasta alcanzar la actual extensión que hogaño aconsejan los cánones de la moderna historia, pero ya incursionando en el presente siglo e incidiendo, de manera específica, sobre el fenómeno definidor que distingue el lapso en que vivimos: progreso orgánico, tecnológico y crecimiento material de la Marina de Guerra del Perú.

Resumiendo: el presente tomo IV inicia su cometido histórico a partir del prolegómeno que tuvo la guerra con España allá por el año de 1866 —siempre dentro de un estudio resumido y sintético desde que la planificación limitada de esta obra así lo requiere.

Tratando de llevar hasta buen tenedero la nave de sus intenciones como propósito del autor.

J. V. G.



NOTA A ESTA INTRODUCCION

1. BASADRE, JORGE... Historia de la República del Perú, 1822—1933, Lima, 1968. T. I. p. 18

Capítulo I

La Escuadra Española viaja a Chile. Alianza bélica Sudamericana. Captura de la Covadonga en aguas chilenas de Papudo. Suicidio del Almirante Pareja. La Declaración de Guerra de los Aliados contra España.

ALGUNAS DIGRESIONES NAVALES ACERCA DE LA GUERRA DE 1866

Como ya es harto conocido en la historia hispanoamericana del pasado siglo, el gobierno de la metrópoli, además de reemplazar al Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico y substituirle por el almirante don José Manuel Pareja, invistió a este último con un alto cargo diplomático al nombrarle oficialmente en calidad de Ministro Plenipotenciario de España en Chile.

El supradicho oficial general acababa de desempeñarse como Ministro de Marina en la Península.

Tras de arribar a nuestras costas guardando el más riguroso incógnito y usando ropas de civil, se cuidó muy bien de reforzar su inocente llegada al Callao, provisto de documentos y papeles que le acreditaban con el apellido de Padilla. Luego de enterarse de la verdadera situación imperante y tras de ser reconocido como comandante en jefe de la escuadra española, en forma amenazadora y términos perentorios logró la firma del tratado Vivanco—Pareja que, habiendo sido rechazado por el Congreso de la República por sus injustas demandas, resultó finalmente reconocido y aceptado por el gobierno del general Pezet el 27 de junio de 1865. Así fue como, el almirante Pareja, cargó con abrumadoras responsabilidades. Máxime si la escuadra española —que obedecía sus órdenes— habíase incrementado y reforzado considerablemente, convirtiéndose en una potente flota, al arribar al Callao la moderna fragata blindada Numancia el 5 de mayo de 1865, después de haber efectuado un viaje transoceánico que demoró unos noventa días desde su zarpe inicial, con destino a Sudamérica y para dar la vuelta al mundo. Habiendo dejado Cádiz el 4 de enero de 1865, tocó en Cabo Verde, pasó al Río de la Plata, cruzó el estrecho de Magallanes, hizo “rendez

vous" con el Marqués de la Victoria, prosiguiendo viaje hasta salir al Pacífico y en demanda obvia de Valparaíso, donde ancló el 28 de abril. Su permanencia fue brevísima, arrumbando luego hacia el Callao; en menos de una semana —junto con el Marqués de la Victoria que seguía sus aguas— ambos fondearon en la rada de nuestro primer puerto el día 5 del siguiente mes, como ya se indicó anteriormente.

Aquellas dos poderosas naves, cuyos comandantes se pusieron de inmediato y enarbolando el pabellón español bajo las órdenes del almirante don José Manuel Pareja, habían viajado hasta aquí para reforzar la intervención hispana en Sudamérica. Por caprichos que el destino guarda, tuvieron que acatar el mando de aquél experimentado jefe naval oriundo del Perú, quien había nacido en Lima y era hijo del general español don Antonio Pareja. Respecto de este curioso caso que, por lo demás, no ha sido ni resultado importante para la historia ni tampoco profundizado por quienes la escriben, el mordaz y cáustico D. Benjamín Vicuña Mackenna sí lo aprovechó para destacarlo en uno de sus libros, en el cual apuntó textualmente: "dice uno de sus biógrafos que amaba no poco a los peruanos, sus compatriotas", para añadir más abajo —y tratando de justificar sus críticas posteriores, habituales en su chilénísima narrativa: "... Mas su padre, el jeneral don Antonio Pareja, había muerto en Chile de un inocente chabalongo que le causó el sol i la negativa de los chilotes a pasar el río Maule, y sin más que esto el hijo había guardado toda su vida invencible rencor a los chilenos" ... "Su padre, capitán de una nave en Trafalgar, había sido vencido por Nelson i hay prueba de que don José Manuel aborrecía a los ingleses".¹ (A)

La poderosa flota española hallábase conformada por cinco fragatas y tres cañoneras, naves todas con propulsión a vapor, que habíanse integrado a las que inicialmente pertenecieron a la "Comisión Científica" que, al mando del almirante Hernández Pinzón, ocupó *manu militari* las islas Chincha el 14 de abril de 1864, a raíz del incidente de Talambo (Pacasmayo): estos últimos barcos eran la fragata **Resolución** y la goleta **Covadonga**, únicamente, desde que la **Triunfo** —como se recordará— se incendió y perdió totalmente en aguas chinchanas durante la ocupación española de aquella porción insular peruana instigada por de Salazar y Mazarredo.

Resumiendo, la fuerza naval de que dispuso el almirante Pareja en aquella ocasión, montaba 207 piezas de artillería utilizables, distribuidas en sus buques como a continuación se indica:

(A) **Chabalongo**— Chilenismo, interpretado probablemente por **insolación**.
Chilotes.— Habitantes del archipiélago de Chiloé.

Fragata	Numancia	40 cañones
Fragata	Villa de Madrid	46 cañones
Fragata	Resolución	40 cañones
Fragata	Blanca	36 cañones
Fragata	Berenguela	36 cañones
Cañonera	Covadonga	3 cañones
Goleta	Vencedora	3 cañones
Transporte	Marqués de la Victoria	3 cañones

207 cañones

“Con la llegada de la fragata Numancia —blindada que permaneció en el Callao cuando zarparon las naves de Pareja hacia aguas chilenas— completábase en aguas del Pacífico la escuadra más formidable que hubiese paseado sobre sus ondas la bandera de Castilla i aun las de nación alguna de las que han solido disputarse el dominio del orbe en sus océanos... Solo la flota holandesa del almirante L’Hermite, que a principios del siglo XVII vino también a desafiar el poder de España en el Callao, fué más numerosa en barcos, pero todos ellos juntos en el número de bajeles habrían requerido de la Numancia apenas igual número de minutos para ser echados a pique como viejas bateas de lavar²”.

Indudablemente que la fragata blindada antedicha constituía un experimento español dentro de la evolución y modernización de la guerra en el mar. Las potencias navales europeas meditaban acerca de un hecho sorpresivo y reciente, ocurrido en aguas norteamericanas en la llamada Guerra de Secesión, entre buques federales y separatistas y durante la segunda mitad del siglo XIX.

Acababa de aparecer, allende el océano, un prototipo de barco jamás ensayado antes con fines bélicos: el monitor Ericsson (llamado así por el apellido de su inventor), cuyo poder y eficacia combativos resultaron sorprendentes desde todo punto de vista, como que revolucionó muchos de los conceptos tácticos de la época frente a las costas de Virginia, fuera de cumplir una singular proeza en su calidad de buque Federal que combatió contra naves Separatistas.

Durante la primavera del año de 1862 aquel monitor, cuyo casco habíase blindado expresamente, dotándolo con un solo cañón montado sobre una superestructura (obra muerta) muy baja que minimizaba su silueta como blanco, tras cinco horas de disparar y ser cañoneado por sus contrarios, logró echar a pique a la Cumberland, rendir a la Congress y poner fuera de acción a la Merrimac, dejando a esta última con su ex-

tremo de popa completamente destrozado e inútil para proseguir combatiendo.

Comenzaba, pues, la era de los barcos especialmente blindados para la guerra naval, y la marina española no fue indiferente a tal innovación. El monitor *Ericsson*, merced a su notable actuación, demostró claramente a las potencias navales de ese entonces una imprescindible necesidad: la de cambiar ese diseño anticuado de sus buques de combate, para tornarlos acorazados y de bajo bordo, con el fin de protegerlos tanto del efecto de los proyectiles enemigos, como de disminuir las proporciones de sus siluetas sobre la superficie del mar para dificultar la puntería contraria.

España no echó en saco roto tan revolucionario concepto, pero lo hizo sin arriesgarse demasiado y manteniéndose siempre dentro de la cautela aconsejable en tales casos y, en especial, en lo que se refería a bordos muy bajos que resultarían peligrosos durante las navegaciones oceánicas o de alta mar. Así fue como dispuso la construcción —en sus propios arsenales y astilleros— de las poderosas fragatas blindadas: *Tetuán*, *Zaragoza* y *Príncipe Alberto*; a la par, y casi simultáneamente, encomendó idéntico trabajo especializado a países vecinos que, como Francia, por ejemplo, fuera de su reconocida experiencia en asuntos navales, resultó proclive a las condiciones contractuales que estipulaban los encargos españoles para iniciar y completar otras tres naves blindadas: *Numancia*, *Victoria* y *Arapiles*.³

La *Numancia* fue lanzada al mar el 19 de noviembre de 1863 en La Seyne, Tolón, habiendo sido diseñada y construida por la Sociedad de "Forges et Chantiers de la Méditerranée", completándose en 1864. Era una suerte de experimento de transición que, reuniendo tanto esos nuevos principales conceptos de *Ericsson* respecto de corazas blindadas, no dejaba tampoco de lado las ideas conservadoras de carácter náutico mantenidas por los españoles.

"Si bien imitaba al Monitor, en lo de poseer coraza, cañones potentes y torres blindadas, no rebajaba mucho su bordo hasta ponerlo casi al ras con la superficie del agua ni tenía escotillas herméticas. Lo superaba ampliamente en tonelaje, velocidad, dimensiones y calibres de su artillería: era un monstruo de hierro, capaz de flotar con su coraza de 1,135 toneladas de peso y sus máquinas de 1,000 caballos de fuerza. En adición, poseía un velamen de 1,846 metros cuadrados de superficie expuesta al viento, siendo sus principales dimensiones las siguientes: Eslo-ra 96.08 metros.— Manga... 17.34 metros.— Puntal... 8.87 metros.— Calado... 7.90 metros.— Desplazamiento... 7,500 toneladas.

La artillería principal era de 40 cañones rayados de 20 centímetros, con proyectiles de 68 libras de peso (esféricos) ⁴”.

La Numancia hallábase bajo el mando del Capitán de Navío don Casto Méndez Núñez, quien tenía a sus órdenes una dotación de seiscientos veinte hombres —entre oficiales, tripulantes y soldados— que la integraban como se indica: 18 oficiales y 12 guardias marinas (de primera y segunda clase) como miembros de su plana mayor; además, 590 tripulantes de diversos rangos militares, entre los cuales se encontraban incluidos 71 soldados de infantería, quienes conformaban su guarnición militar según lo acostumbrado en la época.

Así fue como, y de acuerdo a la mordaz expresión del escritor peninsular Gavira, en su introducción al libro del teniente Iriondo “La Vuelta al Mundo de la fragata blindada Numancia”, en palabras que registró también Vicuña Mackenna: “... un grupo de españoles paseó su bandera por los mares del mundo, alejado del gallinero ibérico ⁵”.

Sin embargo, debe aquí explicarse el porqué del retardo que, desde la iniciación de su largo periplo sufrió la Numancia (que había zarpado el 16 de febrero de 1865 del Puerto Grande de San Vicente para circunvalar los mares del mundo), hasta el 5 de mayo del año citado en que se incorporó a la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, surta en el Callao.

Teniendo en cuenta la tensa situación existente entre España y sus ex colonias sudamericanas, de primera intención arrumbó hacia Montevideo en demanda del transporte Marqués de la Victoria para que éste la abasteciera de carbón, faena que se logró efectuar con alguna lentitud debido a las circunstancias imperantes. La situación bélica en Montevideo y países cercanos del Atlántico, hallábase por ese entonces en la más agitada efervescencia. En marzo del año 1865 —y después del sitio de Paysandú— el Paraguay se encontraba en guerra contra Brasil, Argentina y Uruguay, debido a lo cual resultó muy difícil para los barcos españoles alistarse adecuadamente en son de mar y en todo sentido, con el fin de proseguir juntos su viaje hacia el Pacífico utilizando el estrecho de Magallanes, peligroso pasaje que requería prácticos expertos.

Recién el 2 de abril de 1865 pudieron reiniciar su viaje —cuando el Barón de Tamandaré se esforzaba para forzar los pasos del río Paraná— para cruzar por Magallanes, salir al Pacífico y arribar a Valparaíso, tras de sortear variadas dificultades propias de aquella peligrosa navegación y el mal tiempo imperante.

Ya en el citado puerto chileno del otro lado oceánico, pudieron enterarse (mediante la información de su cónsul, señor Agacio) acerca

del arreglo logrado desde hacía poco tiempo con el Perú al firmarse el tratado Vivanco—Pareja; y así, siete días más tarde, fondearon en el Callao —tal como se apuntó líneas arriba— incorporándose a la escuadra bajo el mando del almirante don José Manuel Pareja, recién el 5 de mayo del año 1865.

LA ESCUADRA ESPAÑOLA: SU VIAJE A CHILE POR SATISFACCIONES

Tras de haber conseguido España la aceptación y firma del tratado Vivanco—Pareja el 29 de enero de 1865, durante el gobierno del general don Juan Antonio Pezet, mas sin contar con la aprobación del Congreso de la República, el estado de paz entre ambas naciones, impuesto bajo el indiscutible peso de la amenaza armada de sus fuerzas navales frente al Callao, pasó a ser un hecho consumado en forma casi imprevista para muchos, aunque, a la larga, el devenir histórico lo convertiría inexorablemente en una ocurrencia internacional transitoria y ofensiva contra la dignidad del Perú.

Mientras tanto, el almirante Pareja resolvió zarpar con su escuadra hacia Chile, en demanda de satisfacciones por las ofensas y diversos actos cometidos por dicho país en contra de su reina y de la nación española, considerados lesivos e insultantes en grado sumo para quienes defendían el honor peninsular. El zarpe de los buques a sus órdenes se llevó a cabo el 7 de septiembre de 1865, excepción hecha de la fragata blindada *Numancia*, que recibió la orden de permanecer en el Callao, siempre a órdenes del brigadier don Casto Méndez Núñez.

El plan de Pareja era el de establecer un bloqueo de los puertos chilenos principales, mientras se preparaba a ejecutar acciones punitivas contra ellos, las mismas que se efectuarían posteriormente conforme al giro que tomaran los acontecimientos, luego de que hubiese exigido las reparaciones que demandaría bajo la amenaza de actuar con sus fuerzas navales. Para cumplir tal cometido, su buque insignia, la fragata *Villa de Madrid*, ancló frente a Valparaíso el 17 del mes y año arriba indicados.

Debe tenerse en cuenta que el Ministro Residente de España en la República de Chile, señor Távira, había ya aceptado oficialmente los desagravios que se le ordenó pedir al gobierno chileno; esto ocurrió antes que se le retirase del cargo diplomático que venía desempeñando y que fuera reemplazado por el almirante Pareja y trasladado a la Península. Este marino —quien fue proclive al mencionado cambio— revivió las demandas ya efectuadas, extendiendo sus contenidos y manifestando

que su gobierno consideraba aún pendientes las satisfacciones que había reclamado con anterioridad su antecesor Tavira, debido a su escasa profundidad para restaurar el honor español. Su patria no se conformaba con tan fútiles explicaciones.

La actitud de hostigamiento que había adoptado España contra Chile en aquella ocasión, hallábase retratada muy claramente en un párrafo de la circular diplomática enviada desde Europa con antelación al zarpe de las naves de Pareja hacia aguas chilenas. Tal documento —firmado un mes antes en la Península— anunciaba las órdenes que cumpliría en el caso posible de no ampliarse las satisfacciones que se demandaban al gobierno chileno. Firmado un mes antes, como arriba se expresó, esto es decir el 7 de agosto, decía así, textualmente, en el párrafo cuya amenaza se desea resaltar:

“... El Gobierno de S.M. espera y desea que el de Chile, penetrándose al fin de la justicia y razón que nos asisten, se decidirá a obrar en el sentido que corresponde al decoro de España; pero si desgraciadamente así no fuese, el general Pareja se verá obligado a hacer uso en último extremo de las fuerzas de su mando, procurando obtener por este medio, sensible siempre, pero inevitable en el caso a que me refiero, lo que sin razón se haya negado a los fueros de la justicia...”.

“De real orden lo digo a V.E. para su conocimiento y fin indicado...”

Dios guarde a Ud. muchos años

Madrid, 7 de agosto de 1865.

M. Bermudez de Castro (firmado)

Señor Ministro Plenipotenciario de S.M. en Lima.⁶

EL “SAN MARTIN”: BURLAS E INSULTOS CONTRA LA CORONA ESPAÑOLA

Entre las satisfacciones que estaba dispuesto a demandar aquel Comandante de S.M.C. en el Pacífico, gracias al apoyo de la fuerza naval que obedecía sus órdenes y a su adicional condición de Ministro Plenipotenciario de España en Chile, figuraban, de primera intención, las referentes tanto al decoro debido a su patria, cuanto las vulgaridades y faltas de respeto a su soberana, Dña. Isabel II de Borbón. El órgano de prensa que más alimentaba al pueblo con sus groseros e indisculpables denuestos en ambos casos, era el semanario chileno que circulaba ostentando el título de “EL SAN MARTIN”.

Tavira — el anterior Ministro Residente de España en Chile— quien fue separado de su puesto diplomático a instancias del almirante Pareja, había manifestado ya al gobierno chileno su indignación al respecto, así como la indispensable necesidad, que surgía por sí misma, de que se pusiera coto a los no controlados insultos que se imprimían en el antedicho semanario. Las respuestas que obtuvo se escudaron en el Jurado de la Prensa, como único tribunal al que podía someterse la acusación contra aquél periódico, manifestándosele que probablemente saldría absuelto, en vista de que en Madrid no dejaban de publicarse furiosos artículos en *La Discusión*, en *La Iberia* i otros diarios, contra las repúblicas americanas ⁷”.

Respecto de las otras reclamaciones que plantearía el almirante Pareja al gobierno chileno, figuraban algunas actitudes del mismo que España consideraba francamente hostiles y que ya fueron esbozadas en el capítulo XII del tomo anterior. Valdría repetir algunas: gritos sediciosos en su contra y frente a las puertas de su Legación ubicada en Santiago; contratos de tripulantes para el buque transporte peruano *Lerzundi*; declaración oficial acerca del carbón considerándolo “contrabando de guerra”, en perjuicio de los barcos españoles y durante la ocupación que aquellos efectuaron —*manu militari*— de las islas guaneras peruanas pertenecientes al grupo de Chíncha, etc.

Resulta interesante advertir que, en aquel entonces, Chile gozaba ya del reconocimiento de España como república independiente, otorgado en forma oficial. El Perú, en cambio, no lo había obtenido aún y su condición resultaba, desde luego, distinta a la de su vecino sureño desde el punto de vista político español.

En consecuencia, y existiendo francas relaciones diplomáticas entre el gobierno chileno y la corte de España, ésta última se sentía vulnerada y ofendida por tales actitudes que consideraba sorprendentemente inamistosas.

De otro lado, la orgullosa idiosincracia española contribuyó a magnificar las punzantes y hasta fosforescentes críticas que imprimía el semanario “*EL SAN MARTIN*”, ya contra el pueblo hispano, ya burlándose de su reina. Mas, dicho periódico no agrupaba únicamente a colaboradores chilenos, sino también a algunos españoles descontentos con el régimen autocrático impuesto por su soberana. El propio historiador español, Pedro de Novo y Colson, con la admirable *sindéresis* que siempre engalanó sus trabajos y juicios subjetivos expresados en sus obras, no titubeó en escribir al respecto acerca de tan espinoso tema, citando la aseveración de un escritor contemporáneo suyo, tan señero e

imparcial como él; en el correspondiente pasaje de su "Historia de la Guerra de España en el Pacífico", apuntó, acompañándolas de una sincera amargura, el siguiente comentario. Fueron sus palabras:

"Habían en Santiago dos españoles, el corazón se me despedaza al recordarlo, que eran los principales expendedores y agentes del in-mundo periódico "El San Martín", que tan escandalosos insultos escribía contra la reina de España ⁸".

El autor de este libro, teniendo en cuenta siempre tanto la síntesis cuanto el resumen inherentes a esta obra, se permite esbozar a vuelapluma algunos pormenores referentes a "EL SAN MARTIN" y sus diatribas contra España y su reina, tan caústicas y mantenidas así desde su primera edición:

"El San Martín comenzó a publicarse semanalmente el 29 de agosto de 1864 i cesó en su primer periodo el 21 de diciembre de ese año, sin duda por influjos del gobierno chileno.— Durante la guerra se publicó otra vez con láminas desde el 27 de noviembre de 1865 al 24 de marzo de 1866.

En cuanto a su lenguaje, se juzgará por la siguiente introducción de su número inicial, en prosa y la versaina a Isabel II que copiamos en seguida. Ambas piezas dicen así: "La España, la pobre España, la siempre atrasada España, la inquisitorial y frailesca España, la España de Felipe II, de los autos de fe, de las prescripciones, la galera y condenaciones a muerte por intolerancia religiosa, la España de Felipe V i de Fernando VII, la España de la honrada Cristina y de la casta Isabel, la España moderna como ella se llama, en este momento presa de una alucinación mental, que sino mereciese el desprecio i escarmiento, merecería la compasión del mundo civilizado".

HIMNO A ISABEL II

.....
 "Salud o Reina Ibérica,
 Purísima criatura,
 Consuelo de tus súbditos,
 Fecunda en hermosura,
 En todo bien fecúndida
 Como no se hallan dos,
 Si admites estos cánticos,

De España Casta Diva,
 verás que este prójimo
 que pronto a morir iba
 Ventura y dicha célica
 tendrá su corazón.....(9)”

*LA ALIANZA BELICA SUDAMERICANA:
 APRESTOS: GUERRA CON ESPAÑA*

El 5 de diciembre de 1865, ya se había esbozado y rubricado en Lima el tratado ofensivo—defensivo del Perú y Chile contra España. Hacía falta una redacción amplia y definitiva y que ambos países nombraran plenipotenciarios ad—hoc.

Tan delicada tarea se encomendó oficialmente a D. Toribio Pacheco por el Perú, y a D. Domingo Santa María, quien fue acreditado por Chile. Aquel trabajo mancomunado resultó óptimo, pese a que el plazo para su ratificación y canje en Lima fue “de cuarenta días o antes si fuera posible¹⁰”.

Bolivia y Ecuador, invitados oficialmente a suscribirlo, teniendo en cuenta la delicada situación internacional que también amenazaba a dichas naciones, lo rubricaron al poco tiempo —pese a no contar con fuerzas Navales— pero comprometiéndose a negar sus facilidades portuarias a los barcos peninsulares, lo que significaba una ayuda velada. Esta suerte de unidad sudamericana constituyó una modesta más eficaz colaboración, bastante apreciada.

El trabajo de los plenipotenciarios Pacheco y Santa María para lograr una redacción definitiva y correcta del tratado de Alianza Ofensiva y Defensiva Peruano—Chilena, fue eficiente y rápido tal como se requería y deseaba. A punto tal, que se completó con antelación a los cuarenta días asignados como plazo máximo. Dicho esfuerzo permitió que D. Mariano Ignacio Prado —en su calidad de Jefe Supremo Provisorio de la República— lo aprobase y firmara el 12 del mes de enero de 1866, quedando establecida ya oficialmente la mencionada alianza y sólo en espera de las invitaciones cursadas al Ecuador y a Bolivia que, como ya se indicó *ut supra*, fueron aceptadas favorablemente y resultaron satisfactorias teniendo en cuenta sus escasas posibilidades navales. El Decreto Dictatorial que oficialmente la promulgó, fue casi inmediato y lacónico, como que constaba de un artículo únicamente.

Antes, como una suerte de justificación insoslayable para respaldar la enérgica actitud que tomaría su gobierno, éste procedió a hacer

público su total rechazo y desconocimiento del tratado Vivanco—Pareja que, en realidad, había sido la causa sustantiva de la sublevación restauradora del honor y dignidad nacionales. Es preciso recordar que, por aquel entonces, el almirante español Pareja había ya zarpado hacia aguas chilenas al mando de su escuadra, para exigir de manera conminatoria las satisfacciones que, a su juicio, debían serle rendidas oficialmente por las ofensas e injurias vertidas en dicho país, contra el decoro de su patria y la dignidad de la reina Dña. Isabel II.

Así fue como Prado, en fecha 14 de enero de 1866, ordenó publicar muy solemnemente la declaratoria de guerra a España, mientras disponía que se multiplicaran los aprestos bélicos correspondientes, ya iniciados por su antecesor, el general don Juan Antonio Pezet.

Con el país en situación de guerra el coronel Prado, como Jefe Supremo Provisorio de la República (Dictador, en otras palabras), ante el apremio que exigían las circunstancias, procedió a acelerar la recepción de toda la gama de armamentos ya adquiridos o encargados de comprar por su derrocado predecesor en el gobierno. Este último militar y político, tanto cuando se desempeñó como Ministro de Guerra y Marina en 1859, cuanto durante el corto lapso en que rigió los destinos del Perú durante los años de 1863—1865, no había escatimado esfuerzos para incrementar sus fuerzas de mar y tierra ante la amenaza de una conflagración internacional evidente.

Nuestra historia, en general, y con escasas excepciones conformadas por algunos autores que se han distinguido por su imparcialidad subjetiva, ha soslayado un tanto su obligación de hacerle la adecuada e indiscutible justicia que merecieron sus inquietudes patrióticas, especialmente dentro del campo de la estrategia naval y militar para hacer frente al peligro español intervencionista. Cuando éste se hizo un hecho ya inevitable y se conminó al Perú, en forma perentoria, a ceder ante la amenaza de la poderosísima escuadra peninsular, tuvo que concretarse la firma del tratado Vivanco—Pareja porque aún nuestro país se hallaba casi inerme e indefenso.

La firma de tal documento y la responsabilidad que entrañaba—desde que careció de la aprobación del Congreso de la República—resultó casi unánimemente criticada tanto en el Perú como en Chile, recayendo tal culpa sobre los hombros del general Pezet como gobernante de turno; se convirtió en una suerte de “pecado original” sin redención posible.

Tan extensa fue la legión de sus detractores, que la corriente producida por sus críticas casi logró borrar dentro del razonamiento de las futuras generaciones las cualidades de Pezet como estratega y gobernante.

te previsor. Aquellos comentarios furibundos enlodaron su figura sin lugar a dudas, más fueron en buena parte injustas porque no tuvieron en cuenta otras facetas personales que aún deben ser respetadas por la verdad en la historia; los tiempos subsiguientes aliviarían, en mucho, tan enconadas y cáusticas diatribas sostenidas contra vientos y mareas.

Recuérdese si no, y sólo como a manera de ejemplo, las frases textuales del brigadier español don Casto Méndez Núñez acerca de los que llamó "monstruosos" cañones del Callao, que el 2 de mayo de 1866 sorprendieron a la escuadra española con sus potentes disparos. Ellos habían sido seleccionados y adquiridos por el coronel don Francisco Bolognesi cumpliendo el encargo especial del presidente Pezet. Junto con el entonces teniente de artillería, don José Torreblanca, también compraron por aquella época, armas largas, cortas y considerables lotes de municiones para las mismas, por órdenes del presidente arriba citado y para reforzar tanto al ejército como a nuestros cuerpos policiales.

De otro lado, fuera de disponerse la construcción en Inglaterra de los buques blindados **Huáscar** e **Independencia** —que no llegarían oportunamente a combatir en la guerra con España—, sí se produjo el arribo e intervención en dicha contienda de otros dos buques adquiridos por el gobierno de Pezet en Europa: el de las corbetas **Unión** y **América**, que combatieron en Abtao, gracias a las gestiones de Pezet.

Habría también que añadir la adquisición del pequeño vapor **Colón** en California; la construcción del monitor **Callao** que, iniciada con patriótico desinterés por los hermanos Ramos en nuestro primer puerto y sufragando buena parte de su peculio, contó, a medio hacer, tanto con la asesoría cuanto con el apoyo material de nuestra Marina de Guerra, para completar su peruanísima intención: la de lanzar y alistar en son de guerra un improvisado monitor blindado con rieles de unas 300 toneladas aproximadamente, propulsado por una máquina de locomotora y provisto de una torre giratoria con un cañón de braguero capaz de disparar proyectiles de 68 libras, que, fuera de lo expresado, tenía su santabárbara forrada en plomo y espolón reforzado, además de poseer una obra muerta (superestructura) que no llegaba a alcanzar 60 centímetros de altura sobre el nivel del mar.

Su lanzamiento oficial fue efectuado el día 30 de julio de 1864 (A). La iniciativa para empezar su construcción fue de los hermanos don José Tomás y Manuel José Ramos, con el fin de fortalecer nuestra

(A) Un siglo y tres lustros más tarde, merced a los resultados del breve estudio histórico ordenado por el Alto Mando Naval al autor de este libro el año de 1977 acerca del caso, fue establecido oficialmente como "Día de la Ingeniería Naval" en nuestra Marina de Guerra, el 30 de julio de cada año.

escuadra ante la difícil situación existente con España. El mencionado buque contó con el total apoyo del Poder Ejecutivo y de la Marina de Guerra del Perú, terminándose su construcción, blindaje y armadura a sus costas. Trabajaron en ello —sin tregua alguna— tanto obreros peruanos como oficiales navales, quedando concluido totalmente a principios del año 1866, lo que le permitió combatir contra la escuadra española el 2 de mayo en forma exitosa. Al respecto escribió Rosendo Melo:

“Aunque el escaso andar que desarrollaba entorpecía la eficiencia de su rampa y por el ajuste defectuoso de sus costuras embarcaba agua en abundancia cuando disparaba su cañón o lo sacudía el oleaje; en el remanso del río que hace la bahía del Callao y al frente de barcos de madera, era una boca de fuego emplazada a ras del agua, movilizable y por estas condiciones unidad de gran aprovechamiento ¹¹”.

El 10 de enero de 1865 don Ruperto Alzamora fue nombrado como su primer comandante.

El 2 de mayo de 1866 —bajo el mando, en esta oportunidad, del Capitán de Corbeta don Juan Antonio Valdivieso y con una dotación de 44 hombres— participó en el combate. “Salió indemne y con un ligero rebote de proyectil sobre su casco. Tuvo un herido: el Alférez de Fragata Graduado D. Manuel Arriaga ¹²”.

Para terminar con esta suerte de rehabilitación que, a juicio y parecer del autor debe la historia a Pezet, quien pese a sus esfuerzos precautorios ante el inminente peligro de la amenaza española y sus probables consecuencias para el futuro de un Perú casi inerme, fue duramente criticado, acusado y hasta sometido a juicio por muchos de sus contemporáneos y enemigos políticos, quienes esgrimieron como principal causa la responsabilidad que le cupo al consentir que se firmara el tratado Vivanco—Pareja sin la aprobación del Congreso de la República, basta decir que, a la larga, y tras el reactivamiento de sus gestiones para blindar el Loa, comprar el Manco Cápac y el Atahualpa —que devinieron en extemporáneas al ser derrocado— años después y al regresar de su voluntario ostracismo en Europa en 1871, surgiría posteriormente y ya en 1879 el madurado prolegómeno de la guerra con Chile.

Casi tres lustros más tarde, pues, quienes tanto le habían combatido se sintieron proclives a reconocer sus méritos de estratega, profesional competente y pundonoroso militar de carrera. Lastimosamente, por aquel entonces Pezet hallábase gravemente enfermo. Respecto a dicha

condición escribió el historiador Clement Markham:

“Cuando la guerra con Chile era inminente su antiguo opositor, el general Prado, dijo a sus ministros que el hombre más apropiado para tomar el mando en jefe del ejército de la república era el general Pezet”.

Para concretar su decisión envióle a su ministro, don Mariano Felipe Paz Soldán, con el fin de hacerle llegar la propuesta del gobierno que, ignorando probablemente la gravedad de Pezet, quien se encontraba en cama, le hizo saber el mensaje del que era portador. La respuesta que recibió de parte del veterano y casi moribundo general fue castiza, mordaz y oportuna. Volteando su cuerpo hacia la pared y haciendo uso de sólo seis palabras del refranero castellano, devolvió oralmente —a través de aquél distinguido intermediario de Prado— su rotunda y despreciativa negativa, transmitida desde el que sería su lecho de muerte el 24 de marzo de 1879 en su domicilio de Chorrillos.

El eminente historiador peruano, don Jorge Basadre, también se encargó de transmitirla a la posteridad como una suerte de expresivo laconismo. Haciéndose eco de la breve y atinada respuesta de don Juan Antonio Pezet al conocer el mensaje del general Mariano Ignacio Prado, con motivo de la situación internacional en 1879 y ante la inminencia de la guerra con Chile, escribió Basadre, repitiendo exactamente y en forma textual la contestación del moribundo:

“Su respuesta fue repetir el viejo dicho español: “Al asno muerto, cebada al rabo ¹³”.

LA CAPTURA DE LA GOLETA COVADONGA EN PAPUDO

“Luego que el Gobierno de Chile, rechazando el ultimátum que le pasó el General Pareja en su nota del 23 de setiembre pasado, hubo declarado la guerra a España, procedió en el acto dicho General a bloquear los puertos de Valparaíso, Coquimbo y Caldera ¹⁴”.

Para ejercer dicho propósito ordenó que las fragatas *Resolución* y *Villa de Madrid* realizaran el de Valparaíso; la *Berenguela* actuaría frente a Coquimbo, mientras que la *Blanca* se ocuparía de hacerlo en aguas de Caldera. La *Numancia* permaneció en las cercanías del Callao con la tarea de prevenir eventualidades, tanto con el fin de enviar abastecimientos a los buques bloqueadores de Chile, cuanto para vigilar pacientemente el posible arribo de las corbetas *Esmeralda* y *Maypú* que habían zarpado hacia el norte, arribando a las islas de Chincha para reu-

nirse con los buques peruanos contrarios al gobierno de Pezet, que aún permanecía sin ser derrocado.

“El vapor **Marqués de la Victoria** —rezan las fuentes documentales españolas— se destinó a la conducción de víveres y carbón con algunos buques contratados y otros de los apresados, y las goletas **Covadonga** y **Vencedora**, a sostener las comunicaciones entre las fragatas de la Escuadra 15”.

Mientras tanto, y cuando la **Covadonga** navegaba desde Coquimbo a Valparaíso y se hallaba a una distancia de 55 millas al norte del último puerto indicado, el 26 de noviembre de 1865, fue atacada en forma sorpresiva por la corbeta chilena **Esmeralda**, que habiéndola divisado merced a sus vigías, zarpó inmediatamente del puerto de Papudo en son de guerra con el fin de darle alcance y atacarla.

Este acaecimiento imprevisto, oportuno y por demás inesperado, alteró con un giro brusco los acontecimientos que hasta aquella fecha constituían el plan general de la escuadra española, desde que su goleta **Covadonga** —más pequeña y con armamento inferior al que llevaba la corbeta chilena **Esmeralda**— tras ser engañada por el izamiento de un pabellón extranjero y no chileno, no solamente cayó en la trampa marinera que se le tendía sino que, también, y al no prepararse a tiempo para combatir contra su dudoso enemigo, fue capturada inocentemente en aguas de Papudo. Aquella acción bélica, en su esencia, resultó pues un sonado triunfo para las fuerzas aliadas sudamericanas y una victoria chilena indiscutible.

Las primeras noticias que llegaron al gobierno de S.M.C. en la Península, acerca de aquel combate inicial y sin duda funesto para el orgullo español, se encuentran incluidas en un resumen documental que dio cuenta de los acontecimientos ocurrido entre el 23 de septiembre y el 6 de diciembre de 1865, con posterioridad al ultimátum que pasó el almirante Pareja al gobierno de Chile, que, enviado el 23 de septiembre entre los documentos arriba indicados, fue rechazado apenas se recibió. Leamos aquellas noticias:

“... Mientras tanto, al regresar la **Covadonga** de Coquimbo a Valparaíso, fue batida y apresada el 26 de noviembre por la corbeta **Esmeralda** a 55 millas al norte del referido puerto y desembarcada su tripulación seguidamente en el puerto llamado Papudo, sin que hasta la fecha se haya recibido del combate ningún parte oficial y sólo las versiones chilenas, de las cuales resulta que la goleta fue sorprendida por el pabellón inglés que arbolaba la **Esmeralda** y que sólo tuvo dos muertos y ocho heridos 16”.

El sopresivo ataque que sufrió la **Covadonga**, cuyo tonelaje, envergadura y piezas de artillería eran —teniendo en cuenta la clase de aquel buque— inferiores en todo a los del barco contrario, contribuyeron a las ventajas tácticas que poseía y usó la **Esmeralda**. Fuera de lo dicho, esta corbeta chilena ocultó maliciosamente su verdadera nacionalidad, izando el pabellón británico en vez de enarbolar el propio; dicha treta hizo uso de una de las viejas argucias marineras, que acostumbraba a emplear el experimentado almirante anglo-chileno Sir Thomas Alexander Cochrane durante sus campañas navales en pro de la independencia sudamericana. Recuérdese que éste se sirvió de tales artimañas en diversas ocasiones, durante la época en que vino hasta el Perú ostentando la jefatura de la escuadra y fuerzas de mar, pero bajo las órdenes superiores del Generalísimo de la Expedición Libertadora: D. José de San Martín Matorras.

La versión inicial chilena referente a esta misma captura de la **Covadonga**, varía históricamente de las primeras informaciones recibidas por los españoles acerca del caso, sin mencionar por supuesto el cambio de pabellón y su reemplazo por el británico. He aquí la respectiva fuente documental:

“Santiago, noviembre 27 de 1865.— Me apresuro a comunicar a V.S. la siguiente noticia que tomo del parte dirijido con fecha de ayer por el comandante jeneral de marina de Valparaíso:

En la mañana del día citado, la **Esmeralda**, que se hallaba en el puerto de Papudo, salió al encuentro de la **Covadonga** con toda su tripulación. (A).

“Los prisioneros españoles que se ha tomado son: 1 comandante, 6 oficiales y de 110 a 115 hombres de tripulación. Por nuestra parte hemos tenido la felicidad de no lamentar ninguna desgracia. Por parte de los españoles ha habido 2 muertos y 14 heridos, entre estos un oficial.

La premura del tiempo ha impedido al denodado comandante de la **Esmeralda** (Juan Williams Revollo) suministrar más detalles sobre este importante suceso.

La proximidad del lugar del combate al puerto de Valparaíso, donde existen fuerzas enemigas tan superiores, hace de esta acción un hecho altamente glorioso.

Dios guarde a V.S.— ALVARO COVARRUBIAS 17 ”.

(A) La **Covadonga** venía de Coquimbo.

*EL SUICIDIO DEL ALMIRANTE PAREJA:
CAMBIOS SUBSECUENTES*

Según rezan fuentes documentales españolas a las que ya se hizo mención, el simple hecho de las bajas y heridos que sufrió la goleta **Covadonga** al ser capturada en aguas de Papudo, ratifica su versión acerca de lo inesperado y sorpresivo del ataque chileno de la **Esmeralda** que, amparada por un pabellón que no era el suyo, fue creída una nave británica desde su avistamiento. De otro lado, la circunstancia resalante del informe de Covarrubias (tomada del parte que el 26 de noviembre emitió el "comandante jeneral de marina de Valparaíso"), en la cual se afirmó que la corbeta **Esmeralda** había tenido la felicidad de no lamentar ninguna desgracia, coadyuva estrechamente con la versión española respecto del ardid empleado y del éxito que mediante él se obtuvo. . . Así es la guerra.

Continuando con las referencias oficiales españolas, después del encuentro de Papudo y la captura de la **Covadonga** por la **Esmeralda**, ambas naves, luego de haber efectuado los cambios de dotación requeridos y hechas las reparaciones más urgentes para hacerse a la mar en son de guerra, arrumbaron al parecer hacia "el puerto de Valdivia o a las islas de Chiloé, según noticias suministradas por un buque mercante que las avistó sobre el primero de los referidos puntos ¹⁸".

El cónsul norteamericano en Valparaíso fue el primero que informó al almirante Pareja, a bordo de la **Villa de Madrid**, acerca de dicho lamentable suceso.

Como las noticias que había recibido eran aún imprecisas y dicho funcionario extranjero deseaba probablemente exagerar la importancia de las novedades que traía, dejó entender que era muy posible también que la **Vencedora** hubiera corrido la misma suerte que la **Covadonga**, aunque sin demostrar mucha certeza al respecto. Debe considerarse que, por el hecho mismo del bloqueo ejercido en aguas de este continente merced a la presencia de buques de guerra pertenecientes a una potencia europea, existía una ostensible fricción anímica entre ambos interlocutores, pese al disimulo del que hacían gala durante sus entrevistas. "Todo nos es enemigo en estos mares —escribiría el brigadier Casto Méndez Núñez más adelante— y nadie nos tiende una mano amiga en las críticas circunstancias por que vamos pasando ¹⁹".

De otro lado, no obstante la serenidad que mostró el almirante Pareja el día 28 de noviembre de 1865 y al enterarse del trágico apresa-

miento de la *Covadonga*, “. . . preocupada ya su imaginación por ningún resultado que el bloqueo había producido; por no haberle acompañado a los saludos el día de la Reina los buques extranjeros fondeados en Valparaíso, por no haber tampoco saludado a su insignia y sí sólo a la plaza un buque americano que entró el 21 en aquel puerto; y, finalmente, por las exageradas noticias que para contrastar su ánimo se complacía constantemente en llevarle el citado funcionario, puso fin a su existencia el 29 del presente mes, a las seis de la tarde, sin que ninguna persona de las que le rodeaban se hubiese apercibido en lo más mínimo que premeditaba tan terrible determinación 20”.

Luego de aquella inesperada tragedia, tuvo lugar una Junta de Comandantes. Los jefes en ella reunidos, quienes ejercían el mando de cada una de las naves españolas en aguas chilenas, “. . . resolvieron que la *Resolución* y la *Vencedora* continuasen bloqueando a Valparaíso y custodiando tres buques de carbón y víveres que allí tenían, y conservar a todo trance aquel punto, por ser al que iban dirigidos todos los auxilios que se le enviaban, y que la *Villa de Madrid* con la *Blanca* y *Berenguela*, se reuniesen en Caldera a la *Numancia* y al *Marqués de la Victoria* para deliberar acerca de las operaciones que iban a emprender. A esta reunión no asistió la fragata *Blanca*, porque sabedor su Comandante (sic) — así reza textualmente el documento hispano No. 68 del archivo “Alvaro de Bazán” (Expediciones) — del punto a que se habían dirigido el apresador y su presa, zarpó el día 4 de diciembre para Valdivia 21”.

EL DECRETO PERUANO DECLARANDO LA GUERRA A ESPAÑA

Nuestra declaración de guerra surgió dos días después de haberse definido oficialmente un par de importantes compromisos internacionales:

El primero de ellos fue la adhesión formal del Ecuador y Bolivia a la causa sudamericana, en el sentido de comprometerse a negar sus puertos, carbón y toda clase de ayudas a las naves que integraban la escuadra de S.M.C. en el Pacífico.

Aquella era en realidad la única contribución fraterna que podían brindar a la causa aliada sudamericana, desde que, en la práctica, carecían de unidades navales para reforzar sus efectivos.

El segundo convenio internacional que se esperó y logró formalizar, hallábase constituido por la Alianza Ofensiva y Defensiva Peruano-Chilena que, como ya se apuntó líneas arriba, se concretó y convino oficialmente el 12 de enero de 1866.

Cumplidos pues ambos requisitos de insoslayable estrategia y asegurado así un frente marítimo—naval coherentemente unido dentro de las posibilidades existentes, el coronel Prado, sin esperar que se dilatara el tiempo y transcurridos dos días, expidió el decreto correspondiente, cuyo texto fue el que sigue:

MARIANO IGNACIO PRADO
Jefe supremo provisorio de la república

CONSIDERANDO:

Que independientemente de los motivos que tiene el Perú para exigir del gobierno de España la reparación de las graves ofensas que le ha irrogado, ha debido reputar y reputa como suya la cuestión que ese gobierno ha promovido a Chile, y en consecuencia, se ha firmado, aprobado y ratificado un tratado de alianza ofensiva y defensiva entre ambas repúblicas, con el objeto de preservarse mutuamente y preservar a la América de las injustas y violentas agresiones de España;

DECRETO:

Art. 1° Se declara a la república en estado de guerra con el gobierno de España.

Art. 2° El secretario de relaciones exteriores cuidará de comunicar esta declaración a las naciones amigas, con el correspondiente manifiesto de las causas que la han motivado.

Los secretarios de estado, cada uno en la parte que le corresponde, quedan encargados de la ejecución de este decreto y de hacerlo publicar con la solemnidad debida.

Dado en la casa de gobierno, en Lima, el 14 de enero de 1866.

MARIANO I. PRADO

El secretario de guerra y marina, José Gálvez.

El secretario de relaciones exteriores, T. Pacheco.

El secretario de gobierno, J.M. Quimper.

El secretario de hacienda y comercio, M. Pardo. ²²

ZARPA HACIA EL SUR LA DIVISION NAVAL PERUANA

Hallándose ya el coronel D. Mariano Ignacio Prado como Jefe Supremo Provisorio de la República, una vez aprobado y firmado por

los gobiernos respectivos el Tratado de Alianza Ofensiva-Defensiva Peruano-Chilena contra España y luego de la declaración de guerra cuyo texto acaba de examinarse, nuestro gobierno dictatorial, sabiendo que la escuadra española —con excepción de la fragata **Numancia**— se encontraba en aguas sureñas, bloqueando los puertos de Chile y en demanda de satisfacciones exigidas a ese país por las ofensas inferidas a su patria y a su reina, alistó rápidamente una División Naval cuyo mando recayó en el experimentado marino peruano D. Manuel A. Villar, quien por ese entonces ostentaba el grado de Capitán de Navío. Dicha fuerza de tarea zarpó anticipándose en casi un mes a nuestra declaración de guerra, levando anclas en diciembre de 1865 y arrumbando hacia el mar de Chile para prestar ayuda a nuestros recientes aliados en el caso de que ella fuese necesaria, desde que su escasísima marina hallábase integrada tan sólo por la corbeta **Esmeralda** y la goleta **Covadonga**, ésta última hacía muy poco tiempo capturada a los españoles en aguas aledañas al puerto de Papudo.

Al zarpar del Callao nuestra división con rumbo meridional, también hizo lo propio la fragata española **Numancia** bajo el mando del Capitán de Navío D. Juan Bautista Antequera, con el propósito de reforzar la acción bloqueadora del resto de su escuadra sobre los más importantes puertos chilenos. Este marino hispano acababa de asumir el mando de la nave blindada que ya se citó, recibéndolo de manos del brigadier D. Casto Méndez Núñez quien, tras el suicidio del almirante Pareja y habiendo sido recientemente ascendido, le reemplazó al mando de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico en cumplimiento de las "Ordenanzas Generales de la Armada Naval" vigentes, izando su insignia correspondiente en la **Villa de Madrid**²³.

Respecto de la División peruana bajo el mando de Villar, este jefe había enarbolado su insignia en la **Apurímac**. Tal fuerza naval hallábase también integrada por las siguientes unidades: **Amazonas**, **Lerzundí**, **Maipú** y las corbetas **América** y **Unión**, naves estas dos últimas acabadas de adquirir en Europa y que estaban comandadas por los Capitanes de Fragata Ferreyros y Grau, respectivamente. El expresado conjunto de buques peruanos se hizo a la vela con rumbo a Arica en demanda de establecer contacto, allí o posteriormente, tanto con los dos barcos chilenos realmente útiles, cuanto con los dos blindados **Huáscar** e **Independencia** próximos a arribar al Pacífico procedentes del Viejo Continente europeo.

Estos dos buques habían zarpado de Brest el 17 de enero de 1866, bajo el comando superior del Capitán de Navío D. José María Salcedo.

Sin embargo, aquel "rendez vous" tan esperado no pudo llevarse a cabo porque los buques peruanos no lograron llegar a tiempo al probable teatro de operaciones (aguas de Callahué e isla de Abtao), paraje estratégico seleccionado especialmente para minimizar la inferioridad aliada peruano-chilena contra las poderosas naves españolas. Se retrasaron debido al mal tiempo durante su travesía, dificultades mecánicas variadas y hasta una colisión inesperada en la mar; por dichas y otras ocurrencias —incluyendo un remolque que necesitó el **Huáscar**— se vieron obligados a reparar las averías sufridas recalando en Río de Janeiro.

Recién al comenzar el mes de junio de 1866 llegaron estos dos esperados barcos a Chiloé; el **Huáscar**, por ejemplo, lo hizo el día 7. En consecuencia, ni el ya expresado vapor a torreón ni la fragata **Independencia**, cuyas presencias tanto se esperaban para reforzar la escuadrilla aliada, pudieron combatir en Abtao (7 de febrero del año ya citado).

Tampoco, y como aconsejaban los planes estratégicos contemplados de antemano, tras de efectuarse aquel duelo de artillería en aguas del archipiélago chileno, que nos fue favorable y constituyó una verdadera sorpresa para los buques españoles participantes, los barcos aliados peruano-chilenos abandonaron la ventajosa permanencia que les brindaban las aguas insulares de Chiloé, cuando tanto la **Blanca** como la **Villa de Madrid** arrumbaron hacia el Callao con el fin de retornar en pos de una victoria contundente.

Debido a tales razones abonadas por la estrategia y la táctica naval utilizadas en Abtao, las fuerzas aliadas sudamericanas prefirieron aprovechar el escondido tenedero de Huito que, desconocido por los marinos españoles, podría ser sí servir tanto para no ser ubicados nuevamente, cuanto como una suerte de bastión defensivo ante la seguridad de un reataque de los barcos hispanos.

Antes de Abtao (que fue el primer combate naval de aquella guerra), sólo la goleta chilena **Covadonga** fue el único buque aliado y sureño que contribuyó con la División al mando del Capitán de Navío peruano, D. Manuel A. Villar. La corbeta **Esmeralda**, que debió estar presente junto con su jefe, el Capitán de Navío chileno D. Juan Williams Rebolledo (quien, por ser más antiguo en el grado, habría tenido que dirigir la acción según lo convenido en el tratado ofensivo-defensivo), se encontraba ausente en trámites administrativos. Por tal razón, le tuvo que reemplazar Villar Olivera.

Mientras se procuraba dar una solución a todas aquellas dificultades y el tiempo disponible devenía en apremiante, el comandante D.

Manuel A. Villar Olivera resolvió zarpar con todos sus buques disponibles en demanda de las aguas insulares de Abtao, considerando que tales parajes resultaban muy apropiados y estratégicos en el caso de un obligado combate contra las naves españolas. Para sortear con acierto los arriesgados y laberínticos pasajes del archipiélago de Chiloé, contaba con la asesoría práctica de algunos oficiales experimentados de la marina chilena.

Mas el destino se empeñó en jugarle una mala pasada nuevamente, no obstante las esperanzas que abrigaba: mientras la fragata peruana **Amazonas**. . . “navegaba atendiendo las órdenes del práctico chileno, teniente D. Emilio Errázuriz (dejado expresamente por la **Esmeralda** a cuya dotación pertenecía, para ejercer tal labor), nuestra nave, sufrió una intempestiva y fuerte varadura en las cercanías de la punta Quilpué, sobre el extremo S.O. de Abtao, naufragando sin remedio. Su comandante era el Capitán de Corbeta D. José Sánchez Lagomarsino ²⁴”.

EL MANTENIMIENTO DEL BLOQUEO DE PUERTOS CHILENOS: DIFICULTADES

La presión naval española para bloquear los puertos chilenos en espera de una situación que resolviese satisfactoriamente sus demandas, siguióse manteniendo pero concentrándose, de manera especial, sobre Valparaíso.

Durante el ejercicio de aquella vigilancia coactiva, sólo merecería citarse la represalia tomada contra Calderilla (también llamada Puerto Inglés), durante la cual los españoles sostuvieron un tiroteo con las fuerzas de tierra mientras intentaban capturar un vaporcito de propulsión a ruedas. A la postre, y ante la imposibilidad de darle el adecuado remolque, la **Berenguela** lo echó a pique.

“Difícil, en grado superlativo resultaba, para mantener la logística operacional de la escuadra española en tales circunstancias, desarrollar actividades bélicas sin tener bases de aprovisionamiento ni talleres para reparar los naturales desperfectos que se presentaban a bordo de sus buques. Un recurso al que acudió Méndez Núñez, fue el de declarar “contrabando de guerra” al carbón chileno. De esta manera el renglón de “buenas presas” se vió ampliado, dedicándose los españoles a capturar a todo barco sospechoso o cogido en flagrante delito. Durante el bloqueo de los puertos sureños, muchos de aquellos fueron capturados y se utilizó su cargamento en provecho de la escuadra, acopiándose carbón y víveres para atender sus inmediatas necesidades. Generalmente

se despedía a toda la tripulación, dejando a bordo sólo al capitán con un criado para su servicio ²⁵”.

Cuando las circunstancias rebasaron los límites que aún se respetaban y devinieron en apremiantes, también la escuadra española tuvo que ampliar las taxativas impuestas y ampliarlas en lo posible, desartando casi sus presas. Respecto de tal decisión inevitable, escribió el teniente Iriondo ingeniero de la Numancia: “Cada clavo que sacaban los carpinteros, era como si a su capitán se lo metieran en el corazón ²⁶”

Históricamente —y dentro del razonamiento subjetivo que le es inherente— el autor considera admirable aquel gesto, sin disculparlo a plenitud por razones obvias. Aquella medida fue injusta y dura sin lugar a dudas, pero la historia, como disciplina imparcial y desapasionada, reconoce también que dicha actitud no sólo procuraba mantener la eficiencia de las unidades bloqueadoras, sino que, a la par, ayudaba a los marinos hispanos carentes de bases amigas, a cumplir con sus deberes para con su reina y su patria, pese a las innumerables dificultades que forzosamente tenían que enfrentar. Como dato fehaciente y no muy conocido en nuestro medio, se registran a continuación algunos de los nombres de las naves declaradas como “buenas presas” por la escuadra española, durante su sostenida campaña para bloquear los más importantes puertos chilenos; ellos fueron:

Vapor: Matías Cousiño; barcas: Magdalena, Cornelia, Venecia, Clara, Rosalía, Graviña, Eduardo Gonzales, Venezuela, Castillo; bergantines: R.M.D., Paquete de la Serena, Adelaida, Susana, Jenny-Lind, Tongoy; bergantín-goleta Constancia y pailebote Clarisa ²⁷.

El 14 de enero de 1866, el Comandante General de la Escuadra don Casto Méndez Núñez dió la orden de destruir las presas.

Con el fin de ahorrar tanto pólvora cuanto municiones, todas las naves que se encontraban en dicha condición fueron incendiadas. Sin haberse enterado aún los marinos hispanos, en aquella misma fecha el Perú había declarado oficialmente la guerra a España.

Recién el 28 del ya citado mes —encontrándose la escuadra española en aguas chilenas y el grueso de ella bloqueando Valparaíso— se hizo pública la Alianza Peruano-Chilena y, a la par, la adhesión del Ecuador y Bolivia a la causa sudamericana, bajo el compromiso de negar sus puertos y facilidades de abastecimiento a los buques hispanos.

En Lima y el Callao, las banderas aliadas “unidas y flameando, fueron paseadas en procesión cívica por muelles y calles, siendo saludadas por el fuerte con 21 cañonazos ²⁸”.



1. VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN... *Historia de la Guerra de Chile con España*. Santiago, 1863, p. 112. Imprenta "VICTORIA" 21 M. Calle de la Barrera.
2. *Ibídem*, p. 109.
3. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1966. T. I., p. 160. Ed. SANMARTI.
4. *Ibídem*, p. 164
5. *Idem*.
6. VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN... *Op. cit.*, p. 133
7. NOVO Y COLSON, PEDRO DE... *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882, p. 217. Ed. FORTANET; calle de la Libertad No. 29
8. *Ibídem*, p. 218.
9. BERMEJO ILDEFONSO, ANTONIO... *La Estafeta de Palacio*. Santiago, 1864. T. III, p. 694. Vide: VICUÑA MACKENNA. *Op. cit.* Pp. 114-115
10. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... *Historia Marítima del Perú* (coautor), Lima, 1974. T. VII. Pp. 312-315
11. MELO, ROSENDO... *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1911. T. II., p. 11
12. ARCHIVO HISTORICO DE LA MARINA... Museo Naval del Perú: Libro Copiador No. 87 (1864-1866) p. 549 (destacado, probablemente).
13. BASADRE, JORGE... *Historia de la República del Perú*. Lima (Miraflores), 1969. T. V., p. 299.
14. GUILLEN TATO, JULIO... *Archivo Alvaro de Bazán. Sección Expediciones* (documentos relativos a la Campaña del Pacífico). Madrid, 1966. T.I., p. 188.
15. *Idem*.
16. *Ibídem*. Documento No. 68
17. VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN.. *Op. cit.* Pp. 201-202
18. GUILLEN TATO, JULIO... *Op. cit.*, p. 189
19. *Ibídem.*, p. 247
20. *Ibídem.*, p. 189
21. *Idem*.
22. MELO ROSENDO... *Op. cit.* Callao, 1980 (Publicaciones del Museo Naval del Perú) p. 220.
23. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Op. cit.* p. 171
24. *Ibídem*, p. 173
25. *Ibídem*. Pp. 171-172
26. IRIONDO, EDUARDO... *Impresiones del Viaje de Circunnavegación de la fragata blindada Numancia*. S/F. Editorial Escelicer S.L., Madrid.
27. *Ibídem*. *Op. cit.*
28. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Op. cit.* p. 172.



Combate naval de Abtao, óleo (Museo Naval del Perú)

Capítulo II

El Combate Naval de Abtao en el Archipiélago de Chiloé. Reflexiones. Información histórica adicional acerca de Abtao. La prensa chilena y Abtao. El parte Oficial de Williams Rebolledo. Digresiones sobre la Campaña al Sur de 1866. Nuestra escuadra en Chiloé y cambio de mando. El "Huáscar" y la "Independencia". Viaje dificultoso. Se completa la división peruana; su integración a la Escuadra Aliada.

EL COMBATE NAVAL DE ABTAO

El bloqueo de los puertos chilenos habíase seguido manteniéndose en forma regular, pero especialmente concentrado sobre el principal de ellos: Valparaíso. Al confirmarse la declaración de guerra en forma oficial, el brigadier español don Casto Méndez Núñez —quien, tras la muerte del almirante Pareja, había asumido el mando de la escuadra e izado su insignia en la Villa de Madrid—, trasladóse a la Numancia cuyo comandante era el Capitán de Navío, don Juan Bautista Antequera. A partir de ese momento, esta poderosa y moderna fragata blindada pasó a ser la sede del comando general de la escuadra, hasta la terminación de la Campaña del Pacífico.

Con fecha 21 de enero de 1866 Méndez Núñez decidió enviar dos de sus buques hacia el sur, para que procedieran a iniciar la búsqueda e interceptación de la escuadra aliada peruano-chilena. Para dicha acción comisionó a las fragatas Blanca y Villa de Madrid, las mismas que zarparon de inmediato en demanda del archipiélago de Chiloé con el fin de cumplir la tarea encomendada.

Una vez que alcanzaron la debida aproximación al ya mencionado grupo insular, penetraron en él por su parte meridional siguiendo el golfo de Guaytecas. Ya dentro de aquél paraje, continuaron navegando hacia el norte y dieron fondo en Puerto Oscuro, frente a sus costas orientales y en los 42° de latitud aproximadamente. En este lugar austral lograron comunicarse con algunas gentes del mismo ("chilotes") —quienes tomando a aquellos buques por peruanos— dejaron entender que la escuadra aliada se encontraba en los esteros de Calbuco y que, en

sus arrecifes, se había varado la fragata *Amazonas* (A).

Efectivamente, y como ya se ha visto líneas arriba, aquel accidente había ocurrido en la punta Quilpué, al extremo S.O. de Abtao, hundándose la *Amazonas* sin remedio mientras navegaba siguiendo indicaciones del práctico chileno, teniente Emilio Errázuriz, de la dotación de la corbeta *Esmeralda*.

En consecuencia, ambos barcos españoles arrumbaron hacia la isla Tabón (latitud: 42° 51' S.), iniciando su exploración de los canales y ensenadas de Calbuco y Abtao. Pronto pudieron corroborar la noticia que se les había dado, al divisar el casco de la *Amazonas* desde una apreciable distancia: era una antigua fragata de bordo bastante alto, cuyo desplazamiento alcanzaba las 1,800 toneladas.

Al ocurrir el combate naval de Abtao ya la moderna corbeta *América* estaba incorporada a la escuadra aliada (desde que arribó al Callao simultáneamente con la fragata blindada española *Numancia*, el 5 de mayo de 1865).

La corbeta *Unión* —al mando del Capitán de Fragata D. Miguel M. Grau, ascendido a dicho grado el 22 de julio de 1865— también lo había hecho, pese a haber llegado retrasada respecto de la *América* debido a los contratiempos sufridos durante su navegación por el océano Atlántico, que ya fueron citados en páginas anteriores. Completaban la fuerza naval aliada la fragata *Apurímac* (reflotada y habilitada en son de mar, desde que habíase hundido en 1859 al inaugurarse y quebrantarse el dique de la isla de San Lorenzo, en la época del gobierno de Castilla), además de la goleta chilena *Covadonga* y dos vapores auxiliares: el *Lorzundi* y el *Maipú*.

Como ya se apuntó en su oportunidad, la corbeta chilena *Esmeralda* se hallaba ausente —en trámites administrativos— con el Capitán de Navío de la Marina de Guerra de Chile, D. Juan Williams Rebolledo, a quien, por su antigüedad en el grado y conforme a las estipulaciones de tratado ofensivo-defensivo peruano-chileno, le correspondía actuar como Comandante General de la escuadra aliada.

A causa de lo expresado, el citado mando recayó en el Capitán de Navío de la Armada Peruana, D. Manuel A. Villar Olivera, por ser el jefe naval aliado más caracterizado en rango que debía actuar en reemplazo de D. Juan Williams Rebolledo. Así se hizo, disponiendo Villar

(A) Esta información parecería más exacta que la registrada por nuestro historiador naval Capitán de Fragata don Manuel T. Vegas (quien afirmó que obtuvieron la noticia a bordo del vapor *Maipo*), desde que proviene de los mismos marinos españoles, a través de la versión que proporcionó Eduardo Iriondo, Teniente de Navío y Jefe de Ingeniería de la *Numancia*.

que los buques a su mando procedieran a colocarse “en situación de ofender las dos entradas del apostadero” en Challahue, tanto la septentrional cuanto la meridional, existentes entre la isla arriba mencionada y su colindante de Abtao, como se puede apreciar en el croquis respectivo referido al combate librado después en dicho paraje.

Respecto de esta acción naval escribió el historiador y marino, Capitán de Fragata de la Armada Peruana, Manuel I. Vegas García, lo siguiente: “El 21 de enero salieron de Valparaíso las fragatas *Villa de Madrid* y *Blanca* al mando del comandante de la primera don Claudio Alvargonzález, con el objeto de averiguar donde estaban nuestros buques y atacarlos en caso oportuno ¹”.

Habiéndose seguido ya en líneas anteriores los comienzos de la incursión española en el archipiélago de Chiloé hasta las proximidades de Calbuco y Abtao, resultaría tedioso repetir una exploración que ya se explicó, terminando en el avistamiento de la zozobrada fragata *Amazonas* por los vigías españoles. Baste con ello.

Sólo faltaría añadir que, durante el rudo trabajo ejecutado para evitar la pérdida total de la *Amazonas*, mientras se trataba de reflotarla sin éxito y antes que cayera la noche, los arriesgados marinos de la escuadra aliada consiguieron rescatar, tanto buena parte de sus pertrechos cuanto sus piezas de artillería, que resultaban para ellos una imprescindible y necesaria ayuda teniendo en cuenta la notable inferioridad bélica existente entre las naves sudamericanas y sus contrarias españolas.

Estas últimas, apuntó también el historiador Vegas García, a quien se acaba de citar, en llegando a la boca de los canales ejecutaron de inmediato las órdenes de su comandante superior: “Alvargonzález se metió por ellos barajándolos a poco andar en la tarde del 7 de febrero de 1866; hasta ponerse a diez cables de distancia del estero de Chayahué (sic) a la vista de nuestros buques”.

“A las cuatro y cuarto de la tarde, dice Alvargonzález, a dicha distancia de diez cables, poco más o menos, rompió el fuego la *Apurímac* e inmediatamente fue contestado por la *Blanca* que estaba delante. . . 2”.

Debe hacerse presente que las dos fragatas españolas habían realizado cuidadosamente su navegación entre los arrecifes de Lami y Carva, hasta llegar a las inmediaciones de la isla Abtao. Esta última, presentando su silueta de Norte Noroeste a Sur Sureste, formaba, paralelamente con la costa, un estrecho y tortuoso canalizo con dos entradas: una hacia el Sur —donde la isla recurvaba en ángulo recto, destacando el arrecife donde se perdiera la *Amazonas*— y otra al Norte, sobre cuyo

fondo podía divisarse una ensenada de herradura en la que se encontraban los buques aliados. Todos sus cañones convergían hacia ambas bocas del abra, teniendo la mayor de ellas y de más probabilidades para que atacasen los españoles, una anchura aproximada de 800 metros aproximadamente.

Bien había colocado sus buques el comandante Villar, "en situación de ofender las dos entradas" y en una ensenada casi inexpugnable. A la división de Alvargonzález no le quedaba otra cosa que la de guarecerse tras de la isla, intentando el pasaje por fuera y a lo largo de la boca grande, tanto para cañonear cuanto exponiéndose a ser cañoneada cada vez que lo hiciera.

Fue en las circunstancias arriba expuestas que, el día 7 de febrero entre las cuatro y quince minutos y las cinco y treinta de la tarde, tuvo lugar el combate naval de Abtao. "La distancia promedio entre oponentes era de diez cables (unos 1,850 metros), existiendo muchas posibilidades de que algún buque español se varase, debido a su desconocimiento del paraje y a la ausencia de indicaciones sobre sondajes fehacientes, desde que solamente poseían una antigua e inexacta carta inglesa. Villar había alistado —para el caso en que ello sucediera— varias embarcaciones con tropas de abordaje, ordenando que se apostasen hombres armados en los cerros circundantes ³".

Los buques españoles, sin serles posible forzar la entrada del estero, tanto por el temor de encallarse cuanto por los obstáculos o ingenios explosivos (minas) que podrían haber sembrado sus contrarios, tuvieron que seguir el pasaje táctico que preconció y logró imponerles nuestro experimentado marino, limitándose a voltejear a lo largo de la boca de aquella abra y disparar sus cañones apenas se asomaban abriendo el fuego, exponiéndose a la vez al nutrido cañoneo que les hacían los barcos aliados que, reforzados por la artillería rescatada de la **Amazonas** antes de hundirse, habíase emplazado en ventajosas posiciones terrestres y altas, dominando el escenario del combate desde bien calculadas elevaciones de la isla.

A las cinco y treinta de la tarde de aquél día 7 de febrero, el comandante de la **Villa de Madrid** puso término al combate porque apenas si quedaba luz diurna suficiente para salir de aquél dédalo de arrecifes, entre los que era casi imposible pasar la noche sin exponer la seguridad de los buques que integraban su división. Dos pasajes completos (disparando de ida y regreso por cada banda) habían efectuado los barcos españoles frente a la boca, cuando la **Blanca** tuvo que aproximarse a la isla Abtao para reparar el forado de un impacto

recibido, a flor de agua, por su aleta de estribor, que amenazaba con inundar el costado derecho de su popa. Hallándose en pleno trabajo, la goleta *Covadonga* —audazmente y sin mucho riesgo, por su tamaño y calado—, habiéndose desplazado hacia el lado meridional del estero le descargó una andanada de cañonazos, aprovechándose de la escasa altura del terreno en aquellas porciones insulares del extremo sur. La *Blanca* respondió inmediatamente con su artillería, obligándola a retornar con rumbo a su primitivo fondeadero. Estos fueron los últimos disparos que se intercambiaron.

Los resultados materiales del combate, así como las bajas y heridos en dicha acción, pueden resumirse como se indica:

DIVISION ALIADA	Fragata <i>Apurímac</i> :	Tres cañonazos bajo la línea de agua.
	Corbeta <i>Unión</i>	Muertos y heridos (A).
DIVISION ESPANOLA	Fragata <i>Villa de Madrid</i> :	Siete cañonazos en el casco. Cuatro cañonazos en la arboladura. Cuatro heridos; tres contusos.
	Fragata <i>Blanca</i> :	Ocho cañonazos en el casco. Ocho cañonazos en la arboladura y jarcias (B).

El acertado desempeño de las fuerzas navales aliadas en Abtao, pese a no constituir una sonada victoria, fue un rechazo contundente e

(A) El historiador Vegas García y el historiador Basadre discrepan respecto a bajas y heridos. Vegas consigna 12 muertos del lado peruano-chileno. Jorge Basadre: 2 muertos y 1 herido.— Vide: "Historia de la Marina de Guerra del Perú". Lima 1929: "Historia de la República del Perú". Lima, 1961. T. IV.

(B) El historiador español Eduardo Iriondo, registró los datos referentes a heridos, contusos y averías causados a los españoles, acentuando que los disparos más certeros fueron los de la *Unión* y *América* (cañones rayados de 16 centímetros). Nombró al guardiamarina D. Enrique Godínez como herido.— Vide: su obra "Impresiones del Viaje de la *Numancia*", Madrid. S/F.

inesperado por los marinos españoles. Su importancia estriba en que sus fuertes oponentes tuvieron que retirarse hacia Valparaíso para reparar averías, y tratar de volver a la brega, pero utilizando en dicha ocasión a la *Numancia* a la par de la *Blanca* en el segundo intento, desde que la fragata blindada que se ha mencionado en primer término, era el barco más moderno y potente con que contaban y superaba en todos sus aspectos a la *Villa de Madrid*. Así, esta nueva División zarpó de Valparaíso el 17 de febrero de 1866 para reiniciar la búsqueda de los buques aliados, aproando hacia el Sur en demanda del archipiélago de Chiloé.

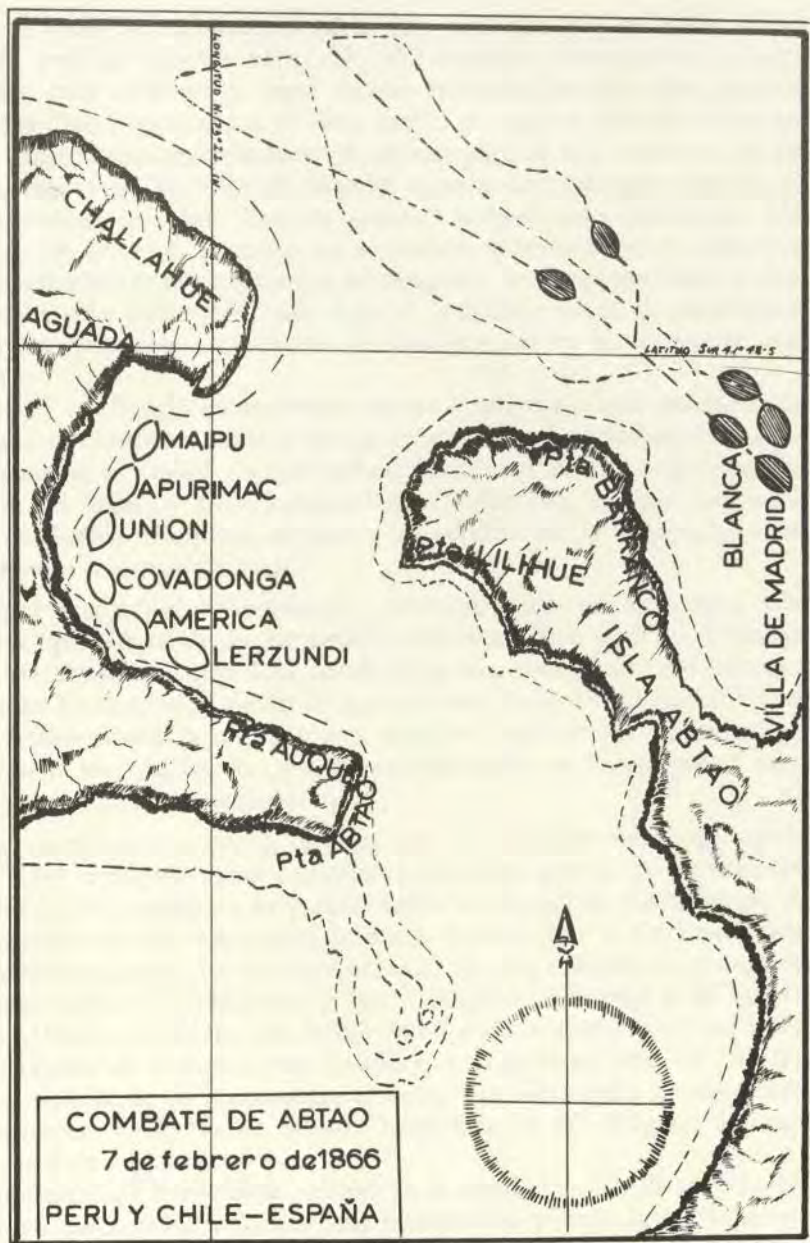
Mas tal intento resultó infructuoso, desde que las fuerzas navales comandadas por Villar habíanse trasladado a Huito, paraje por demás escondido y sumamente difícil de ubicar. Dicha circunstancia obligó a los españoles a dar por terminada la búsqueda y abandonar su propósito de revancha contra aquellos marinos aliados que, pese a considerárseles sin mayor experiencia en las lides navales, acababan de demostrarles que podían batirse eficazmente y dañar al contrario con precisión, e imponiéndole tácticas propias y audaces, tornarse en peligrosos contrarios que merecían un mucho mayor respeto en asuntos referidos a la guerra en el mar.

ALGUNAS REFLEXIONES RESPECTO DE ABTAO

La narrativa histórica resultaría un tanto banal e incompleta acerca de lo acontecido en aguas de Abtao y Challahué, de no pretender completarla —muy brevemente, por cierto— con algunas digresiones subjetivas insoslayables, a juicio y parecer de quien la expone, sin que ello pretenda ser irrefutable, sino simplemente una suerte de opinión personal. Veamos:

Si bien es cierto que el comandante Villar asumió un considerable riesgo al encerrarse prácticamente con sus buques en un paraje (abra) susceptible de ser cegado por los barcos españoles —lo que de haberse hecho hubiese revertido el curso de los acontecimientos en su contra—, es preciso interpretar su actitud al situarlos en una posición casi inexpugnable, guiado por la idea preconcebida de atenuar la diferencia bélica innegable existente entre sus fuerzas navales y las españolas.

Del lado hispano, el marino y jefe oponente, Alvargonzález, pudo haber tomado la precaución de navegar hasta Abtao convoyando dos presas, cuando menos, con algo de abastecimientos y pertrechos,



*Plano del Combate naval de Abtao
 (Museo Naval del Perú)*

ya que el viaje en campaña tendría una duración imprecisable. Dicha iniciativa podría haberle permitido descargarlas previamente y luego hundirlas, para obstruir y cegar ambas entradas hacia el abra, convirtiendo así dicho apostadero en una suerte de tumba definitiva para los buques aliados sudamericanos y un blanco para el tiro indirecto de los cañones, tanto de la *Villa de Madrid* cuanto de la fragata *Blanca*. Si bien es verdad que las "buenas presas" habían sido destruidas días antes (el 14 de enero, como ya se indicó anteriormente), conseguir reemplazarlas antes de emprender su campaña de búsqueda hacia Chiloe no hubiese sido imposible, aun bajo el probable riesgo de demorar el zarpe y sin detenerse en trámites de clasificación en aguas que le eran hostiles.

Villar, confiando en su buena suerte y actuando con mucha audacia, atrajo al contrario hacia el paraje en que deseaba combatirlo. Logró así imponerle la única táctica admisible dentro de las circunstancias y la geo del lugar, y tuvo, indudablemente, fortuna, aunque ésta no le sonrió en forma completa debido a la pérdida de la fragata peruana *Amazonas* en la punta Quilpué.

En descargo del comandante Alvargonzález, sin embargo, debe apuntarse que fuera de lo expresado anteriormente y el poco tiempo que la luz diurna le permitió combatir a sus contrarios, sus barcos y dotaciones demostraron decisión y eficiencia en la difícil situación por la que atravesaban, máxime si no estaban seguros del braceaje que existía bajo las quillas de sus naves, registrado en la imprecisa carta inglesa de navegación que poseían.

La contribución naval chilena en el combate naval de Abtao resultó muy modesta y no constituyó en sí un aporte de significativa importancia. Se redujo a la intervención de la goleta *Covadonga*, no hacía mucho tiempo capturada frente a Papudo por la Corbeta *Esmeralda*; aquel pequeño barco, que armado de dos cañones se comportó en forma audaz y combativa y hasta llegó a cañonear a la fragata *Blanca*, al lado sur de la isla Abtao en forma sorpresiva cuando esta última trataba de taponear un forado que le produjo uno de nuestros disparos, a raíz de su inesperado ataque, fue rechazado de inmediato por la potente artillería de la nave hispana y se vió obligado a reintegrarse a la fuerza aliada.

En cambio, la *Esmeralda* —como ya se apuntó en líneas anteriores—, hallándose ausente en trámites administrativos y bajo las órdenes del comandante general de la escuadra aliada, Capitán de Navío don Juan Williams Rebolledo, no participó en el combate de Abtao. El jefe

chileno acabado de citar, al enterarse de los resultados obtenidos en dicha acción naval, envió por escrito una felicitación al comandante Villar que, textualmente expresaba su sentir al respecto. Se transcribe su párrafo principal:

“... Esta oportunidad me permite congratular a V.S. y a los jefes, oficiales y tripulantes peruanos, por el arrojo y serenidad que han manifestado durante las dos horas que duró el combate, bajo un fuego sostenido por ambas partes, y por el resultado favorable que se ha obtenido, el cual se debe a la Escuadra del Perú”.

La respuesta del marino peruano no se hizo esperar mucho desde que, en su fuero interno, no debió quedar muy satisfecho por la insólita ausencia de Williams Rebolledo en tan importante ocasión. “Villar —con intención que a nadie escapó— contestóle de esta manera:

“Agradezco a V.S. los aplausos que se digna hacer a la Escuadra Peruana que está a mis órdenes, y espero que en la primera oportunidad comparta V.S. y el equipaje del buque a su mando, de las glorias que está llamada a obtener la Escuadra combinada de Chile y el Perú 4”.

Sorprendida en Abtao la manifiesta superioridad de la marina española, ante una reacción que no se esperaba de parte de los ex súbditos de la metrópoli en asuntos referentes a la guerra naval, fue que lo ocurrido aceleró la segunda campaña y operaciones de búsqueda destinadas a batir los buques aliados peruano-chilenos, porque el peligro existente superaba los cálculos previstos.

Sin embargo, y no obstante haber zarpado de Valparaíso el 17 de febrero de 1866 —como ya se expresó en líneas anteriores—, y basándose tanto en que salió bajo el mando del propio comandante general Méndez Núñez, cuanto que la *Numancia* había reemplazado a la *Villa de Madrid* por ser aquella blindada mucho más poderosa y veloz, la tarea no tuvo éxito alguno: los barcos aliados no fueron ubicados ni se alcanzó a averiguar que se encontraban en Huito. De haberse sabido, el proyectado “bautismo de fuego” de la *Numancia* hubiese cambiado el curso de la historia, puesto que su diseño modernísimo, blindaje casi invulnerable y potencialidad de fuego, la acreditaban no solamente como una de las seis fragatas más modernas con que contaba España, sino también las más modernas marinas foráneas del siglo XIX.

Así fue como el combate naval de Abtao, que fue específicamente la primera acción de este tipo que se libró entre buques de guerra hispanos y la escuadra aliada peruano-chilena, no se repetiría hasta casi tres meses más tarde y en aguas del Callao: el glorioso 2 de mayo de

1866 y ya contra otros barcos nacionales (puesto que los mandados por Villar en Abtao tuvieron que permanecer en Huito, Chiloé) como cañoneando a nuestro primer puerto y sus fortalezas hasta que cayó la tarde de aquella fecha memorable.

En el intervalo se efectuó el bombardeo de Valparaíso el día 28 de marzo de 1866 y, durante dicha jornada bélica sobre un puerto mucho más desguarnecido que el Callao, la Numancia tampoco utilizó su artillería en son de guerra. Sus cañones sólo dispararon dos veces y sin bala, para dar la señal de comenzar el bombardeo que iba a iniciarse.

“Puerto tan escasamente artillado no era, al parecer, digno rival para aquel gigante de hierro, por lo que sólo se limitó a observar el cañoneo y dar órdenes como buque insignia ⁵”.

Sus brocales, que hasta el momento habían sido lamidos por el rebufo de simples tiros de salva o ejercicio, no sabían de guerra y se reservaban tal conocimiento para batirse en el Callao, ante un rival que, en contraste con el primer puerto chileno, hallábase bastante bien defendido y poseía cañones de grueso calibre Blakely y Armstrong, de 32 y 28 centímetros respectivamente.

Decidido estuvo que recién, en la rada chalaca, se comprobaría de manera fehaciente el “experimento español” destinado a poner en jaque al contrario, para hacerle conocer el poder combativo real de la nueva fragata blindada Numancia.

INFORMACION ADICIONAL ACERCA DE ABTAO

Habiéndose ya firmado la alianza ofensiva-defensiva entre el Perú y Chile (12 de enero de 1866), ante el peligro que para ambos países significaba la presencia de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico Sur enviada por España y el rechazo peruano del Tratado Vivanco-Pareja, mediante el decreto dictatorial (de un sólo artículo, firmado por don Mariano Ignacio Prado, el 14 de enero del año ya citado), los aliados sudamericanos formalizaron oficialmente su declaratoria de guerra contra aquél reino europeo.

Así fue como, teniendo en mente la peligrosidad inherente a cualquier contacto naval que podría tener lugar en mar abierto, las fuerzas aliadas peruano-chilenas escogieron como teatro de operaciones las aguas aledañas al archipiélago de Chiloé, decidiendo batirse entre el laberinto de sus pasajes y la protección natural que les prometían las islas existentes en aquellos parajes estratégicos.

La contribución chilena para llevar a cabo la guerra en el mar resultó muy modesta y no pudo ser aumentada. En efecto, su ayuda se redujo tan sólo a dos unidades de guerra: la corbeta *Esmeralda* y la goleta *Covadonga* —esta última recién capturada a los españoles en aguas de Papudo—, únicas naves que pudieron engrosar a la escuadra peruana que ya se encontraba en manifiesto pie de guerra y prácticamente lista para entrar en acción, con algunas inevitables limitaciones.

En honor a la verdad histórica acerca de lo después ocurrido en Abtao, cabe citar que era la *Esmeralda* el buque insignia del jefe de la escuadra aliada, y que ésta obedecía al mando del Capitán de Navío chileno don Juan Williams Rebolledo (por ser el jefe de mayor antigüedad entre los marinos aliados, y según la respectiva cláusula del Tratado de Alianza Ofensiva-Defensiva Peruano-Chilena).

Sin embargo, ni él ni su barco se encontraban en el precitado teatro de operaciones el día 7 de febrero de 1866, sino más bien alejados y efectuando diversos trámites administrativos en Ancud, todos referentes a la escuadra y a sus necesidades más preteritorias.

Por tal razón, el Capitán de Navío peruano don Manuel Villar Olivera tuvo que asumir el mando en jefe de la fuerza naval aliada cuando el combate se hizo inminente, labor riesgosa que desempeñó valientemente y con mucha eficacia entre Challahué y Abtao, mientras todos los buques a su mando disparaban un nutridísimo fuego contra las fragatas españolas *Villa de Madrid* y *Blanca*, únicos barcos presentes en dicho encuentro naval.

La Guerra con España había estallado y debíamos defendernos utilizando todos los recursos disponibles en cada caso. Se había decidido que la intervención peruano-chilena sería esencialmente activa dentro del sector naval. En cambio que, la de sus aliados, Ecuador y Bolivia, se reduciría a negar carbón y víveres así como toda clase de facilidades a las naves contrarias, desde que aquellos países sudamericanos carecían de marina armada para combatir en una conflagración naval internacional. Conviene aquí echar una mirada retrospectiva sobre el tema que se tiene entre manos:

Habiendo zarpado hacia aguas meridionales en pos de su objetivo, las fragatas españolas *Villa de Madrid* y *Blanca* efectuaron su incursión en aguas de Chiloé por el extremo Sur. En Puerto Oscuro supieron —por la información de algunos aborígenes— que la escuadra aliada peruano-chilena se encontraba en los esteros de Calbuco, en cuyos arrecifes se había varado la fragata nacional *Amazonas* mientras navegaba a las órdenes del práctico chileno don Emilio Errázuriz. Enmen-



Capitán de navío D. Manuel Villar Olivera, Jefe de la fuerza naval aliada en el combate de Abtao. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú).

dando sus rumbos aproaron hacia la isla Tabón (lat. 45° 51' Sur), hasta que llegaron a divisarla para, de inmediato, aprestarse a combatir. Contorneando la isla Abtao, pronto alcanzaron la abertura de una "bocana" situada entre la isla que dejaban y la interior de Challahué. . .

Frente a la costa de ésta última y en aguas seguras, se encontraban en línea y formación de combate (a babor de la división española): el Maipú, la Apurímac, La Unión, la Covadonga (única nave chilena presente), así como nuestra corbeta América y el transporte Lerzundi, con todos sus cañones cargados y en son de combatir.

Como ya se ha apuntado —y debido a la ausencia de don Juan Williams Rebolledo—, al Capitán de Navío peruano don Manuel A. Villar Olivera, le correspondía asumir el mando en jefe de aquella división aliada y, en consecuencia, lo hizo apenas vislumbró el peligro, ordenando de inmediato que se izara la respectiva insignia.

Habiéndole tocado la responsabilidad que se menciona, le cupo también la de disponer una formación táctica para "defender las dos entradas del estero". En consecuencia, a su contrario español —don Claudio Alvargonzález, de igual grado naval y también comandante en jefe de su división— únicamente le tocó ejecutar la maniobra de situar sus dos barcos al amparo esencial de la isla Abtao como escudo terrestre y seguro, y desdeñando el pasaje por la "boca chica" por alejado y peligroso, ordenar que sus unidades de guerra cruzaran sólo la "Boca Mayor" con intermitencia y haciendo fuego sobre nuestros barcos, tanto de ida como de vuelta, exponiéndolas —dos veces también— al graneado cañoneo de los buques aliados peruano-chilenos durante sus intermitentes cruzamientos.

Es de justicia mencionar que el único barco chileno que integró la escuadra de los aliados sudamericanos en dicha ocasión, fue la pequeña goleta Covadonga. Dicho barco —artillado solamente con dos cañones— tuvo en Abtao una participación audaz y valiente. Fuera de batirse desde la línea de formación inicial y ocupando el orden que en ella habíasele asignado, intentó también ofender a la fragata española Blanca, mientras ésta reparaba algunas averías al sur de la isla Abtao, hasta que algunos disparos hechos en contestación a sus fuegos, la obligaron a desistir y volver a su emplazamiento inicial.

Como curiosidad documentada y registrada oficialmente, en Abtao solamente, la mencionada nave española, llegó a disparar 380 cañonazos 6 .

Al aproximarse el ocaso solar, el jefe español Alvargonzález decidió poner término a la lucha, por los peligros que el combate naval de

Abtao entrañaba para sus grandes buques y las correspondientes obras vivas (porciones sumergidas) de sus cascos: mala visibilidad que se avecinaba, aguas laberínticas desconocidas, probables minas contrarias, averías sufridas, y. . . ¡ una antigua e inexacta carta inglesa de navegación, sin garantías para aventurarse en parajes tan intrincados!

El combate naval de Abtao (al que marinos y algunos historiadores chilenos se refirieron después llamándolo "cañoneo", tal vez para disminuir su verdadera importancia) se efectuó entre las cuatro y quince y las cinco y treinta de la tarde. Duró, pues, más o menos una hora y cuarto de aquél 7 de febrero de 1866.

"La distancia promedio a la que se verificó fue de aproximadamente 10 cables (unos 1,850 metros), existiendo grandes posibilidades de que algún buque español se varase, debido a su desconocimiento del paraje y a la ausencia de sondajes fehacientes. . . Villar había alistado —para el caso de que ello sucediera— varias embarcaciones con tropas de abordaje, ordenando que se apostasen hombres armados en los cerros circundantes 7".

Pero, el triunfo indiscutible logrado por el comandante Villar en Abtao, además de conseguir el rechazo de las naves españolas y su regreso a Valparaíso, comenzó a agriar los ánimos de nuestros aliados sureños, tal como lo acreditan los partes posteriores del Capitán de Navío A.R.CH. don Juan Williams Rebolledo y que se verán más adelante. De que la situación a la que se acaba de aludir surgió a posteriori, como lo expuso el historiador Wagner de Reyna, no cabe duda alguna. Sin embargo, y en resguardo de la inmediata secuencia histórica de las comunicaciones escritas y respondidas, tanto por Williams Rebolledo cuanto por Villar Olivera, si bien el marino chileno las hizo con estudiada franqueza —porque hubiera sido criticable otra actitud—, en la respuesta del jefe peruano hubo suspicacias inocultables.

"Herida en Abtao la arrogancia de los marinos ibéricos, su reacción fue inmediata y se tradujo en una segunda expedición que pretendió ser definitiva, pero que fracasó debido a que ignoraban que los aliados se habían refugiado en Huito 8".

Dicho escondido paraje fue ya seleccionado cuando Williams Rebolledo habíase reincorporado a la escuadra peruano-chilena, y tanto su entrada como su salida del estrecho pasaje que ocultaba a nuestros buques en Huito, hallábanse cegados "ex profeso" con derrelictos. Así fue como el propio brigadier, don Casto Méndez Núñez, que comandaba la división de reemplazo (con su insignia en la Numancia, acompañada ésta vez por la Blanca también), fracasó en su plan de búsqueda y

tuvo que emprender en breve tiempo su tornaviaje a Valparaíso.

El triunfo obtenido por los aliados en Abtao, si bien resultó contundente, no fue definitivo y cambió el curso de la guerra empeñada, haciendo que Méndez Núñez variase por completo su táctica naval: de allí en adelante, sus ataques se harían contra los puertos enemigos.

“Sin embargo su importancia en el aspecto moral fue indiscutible: gracias a aquella efeméride. . ., la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico acortaría su permanencia en nuestros mares, hasta que, después del glorioso combate del 2 de mayo de 1866 (y tras haber bombardeado impunemente el indefenso puerto chileno de Valparaíso), tuvo que arrumbar hacia España —el día 10 y dividida, pues sólo parte de sus buques podrían navegar en ruta por el cabo de Hornos—, para nunca más volver a nuestras aguas en son de guerra, sino de paz y amistad ⁹”.

ALGUNAS VERSIONES HISTORICAS E INFORMACIONES SOBRE ABTAO

Respecto al combate sorpresivo —para los marinos peninsulares— que tuvo lugar en aguas de Abtao y Challahué, el Jefe de Ingeniería de la fragata blindada **Numancia**, teniente don Eduardo Iriondo, publicó más tarde un libro que intituló “El Viaje de Circunnavegación de la Fragata Blindada Numancia” (editado en Madrid por la imprenta Excelicer, S/f), obra meritoria por su sinceridad imparcial. En ella registró información poco conocida: por ejemplo, que los cañones rayados de 16 centímetros de nuestras corbetas **Unión** y **América**, fueron las piezas que más eficacia demostraron durante el combate naval de Abtao; también, que el guardiamarina español, Enrique Godínez, resultó herido mientras tenía lugar la acción de guerra que se ha mencionado ¹⁰.

Conviene igualmente establecer que la corbeta peruana **Unión** tuvo únicamente 2 muertos y 1 herido, rectificando así a nuestro historiador naval Vegas García quien, en su obra “Historia de la Marina de Guerra del Perú”, Lima, 1929, pág. 111, registró textualmente: ... “la “Unión” tuvo doce muertos”, debido probablemente a un error de imprenta o a una apurada corrección, hecha después de su fallecimiento, ocurrido en Pimentel el 24 de marzo de 1826, y para editar su obra a tiempo ¹¹.

Ahora bien, recurriendo a fuentes documentales chilenas, he aquí el primer boletín que dio la primera noticia del hecho; decía así: ¹²

“Ancud, febrero 7 de 1866.

(A las ocho de la noche)

A las cuatro de la tarde se avistaron las escuadras peruano-chilenas

i la enemiga, i principiaron el combate, cuyo resultado aún no se sabe, pero se cree favorable a nuestros buques.
Oportunamente avisaré a V.S. el resultado.

Emilio Sotomayor ¹³”.

“Pero la primera noticia oficial, no llegó a Santiago sino el 16 de febrero por la vía de tierra de Valdivia i Concepción i por telégrafo desde el Parral en forma que espresa (sic) el siguiente despacho del ministro del interior señor Covarrubias.

“Señor intendente de Valparaíso:

Acaba de transcribirse de Concepción, por la vía telegráfica del Parral, el siguiente parte:

“Señor Ministro del Interior:

El señor Intendente de Concepción, con fecha 15 del que rije, me dice lo que sigue:

Son las doce de la noche, hora en que recibo del comandante de Armas de Lautaro, el parte siguiente:

“Por comunicación del Intendente de Chiloé, dirijida con fecha 8 del actual al de Valdivia, i trascrita por éste al gobierno, se sabe que a las cuatro de la tarde se aproximó la **Blanca** al apostadero de Abtao, desprendiéndose la **Covadonga** de nuestra escuadra para batirla, i después de cambiar algunos tiros, sin éxito ninguno por la distancia, se replegó aquella a la **Villa de Madrid**, entrando juntas en combate con el resto de nuestra escuadra.

Después de dos horas de combate se separaron del frente de la línea i permanecieron votejeando en Tres Cruces.

Por nuestra parte, no ha habido desgracia que lamentar; ignorándose lo que hayan sufrido los españoles.

Los peruanos se han portado mui bien, como igualmente los chilenos.

Sírvase V.S. comunicar estas noticias al Supremo Gobierno por medio del telégrafo.— Aníbal Pinto.

Dios guarde a V.S.— Natalio Lastarria ¹⁴”.

Alvaro Covarrúbias.

LA INFORMACION DE PRENSA CHILENA SOBRE ABTAO

Como era natural —y antes aún de concretarse oficialmente los resultados bélicos—, “fueron llegando a la capital i a su prensa los siguientes boletines que no carecen de interés, rebajando de ellos la inevitable jactancia y abultamiento propios de los primeros momentos

de emoción en una guerra nacional ¹⁵”.—(Obsérvense los apelativos con que se regala a los marinos españoles, siguiendo la costumbre inveterada del “San Martín”).

Abtao, febrero 8.— . . . “Una vez en el apostadero de Abtao i después de un combate de dos horas, tuvieron los manchegos de la Villa y de la Blanca que abandonar su empresa. En el combate, nuestra escuadra ocupaba una posición bastante ventajosa, por lo que se presume que los godos hayan salido muy mal parados. Nosotros no hemos sufrido mayor cosa”.

. . . “Las pérdidas por nuestra parte son dos muertos y dos heridos de los buques peruanos i un balazo que recibió la Covadonga”.

. . . “Los peruanos se han manifestado en este primer ensayo muy valientes. No encontrándose Williams en ese punto, uno de los jefes peruanos, señor Villar, tomó el mando de las fuerzas y salió del apostadero con el Apurimac y el Covadonga a batir a la Blanca, que tuvo que replegarse a la Villa de Madrid, que se encontraba fuera del alcance de nuestros cañones, entre Tabón y Lagartija”.

. . . “Se puede considerar como un triunfo el rechazo de los godos, pues éstos se han retirado conociendo su impotencia ¹⁶”.

. . . “Febrero 9.— Williams ha logrado unirse con los de Abtao; los buques españoles se han ido para la boca del Sur, pero no se sabe si se irán o harán componer.

. . . “La pérdida de jente debe haber sido considerable de parte de los españoles, porque las granadas y bombas era muy certeras”.

. . . “Febrero 11.— “La pérdida de jente en la Villa pasa de veinte hombres. Por los fragmentos Barados en la isla de Abtao, la avería de los españoles debe haber sido de consideración: han salido lanadas, espeques, compaces de vitácora y muchas molduras doradas que se supone sean de las cámaras ¹⁷” (sic).

EL PARTE OFICIAL DEL COMANDANTE WILLIAMS REBOLLEDO

Recién con fecha 15 de febrero de 1866, tuvo la oportunidad el comandante general de la escuadra aliada peruano-chilena, Capitán de Navío don Juan Williams Rebolledo, de firmar y enviar su parte oficial referido al combate naval de Abtao, dirigiéndolo al Sr. Ministro de Marina de Chile.

Así pues, de fuentes históricas existentes en aquel vecino país y aliado circunstancial del Perú durante la guerra con España, es que

el autor se permite reproducir —tal como fue editado por don Benjamín Vicuña Mackenna, durante el año de 1883— su título y contenido textuales, tal como aparecen en la obra del historiador acabado de citar:

*PARTE OFICIAL DEL COMANDANTE WILLIAMS REBOLLEDO
SOBRE EL CAÑONEO DE ABTAO*

Comandancia de la división naval aliada.— Número 157.— Febrero 15 de 1866.

.....

Emprendo mi viaje el 5 del corriente a las 6 p.m. despues de haber prevenido al comandante de la **Covadonga** conserve sus fuegos encendidos, prevención que antes también había hecho al jefe del **Apurimac**, a fin de evitar una sorpresa de parte de los españoles a quienes suponía en las aguas del sur. La mucha cantidad de pertrechos i diferentes arreglos necesarios al órden i economía de la contabilidad de la división, no me permitían zarpar al día siguiente, viéndome obligado a postergar mi salida hasta el amanecer del 7 en que debía emprender mi regreso llevando a remolque a . . . cargado con todo lo perteneciente a la escuadra. Me encontraba listo i solo esperaba la hora de la marea, cuando a "las 3 i media A.M. recibo un parte del señor Intendente, en que me comunica que la **Villa de Madrid** i la **Blanca** se encontraban en Huito, esto es a una distancia mui corta de la embocadura del canal de Chacao. No bien recibí esta noticia, despaché un bote a cargo del ayudante Walker con la orden de que a la mayor brevedad se dirijiese al apostadero i pusiese en manos del jefe peruano el parte orijinal i le previniese al mismo tiempo que yo quedaba en la boca del puerto de Ancud esperando una oportunidad para poderme reunir a la división. Ese día no pude efectuarlo porque las dos fragatas se llevaron cruzando antes i despues del combate en las inmediaciones de la isla de Abtao. Tampoco pude hacerlo en la noche porque se colocaron en la embocadura del canal de Chacao, una al norte i la otra al sur con el objeto de sorprendernos, creyendo talvez (sic) que yo aprovechando la oscuridad trataría de reunirme a la división.

Al amanecer emprendí mi regreso, pero al llegar cerca de Remolinos me salió al encuentro el ayudante Walker, anunciándome que las fragatas no se habían movido de sus posiciones lo que me obligó a regresar a Ancud i permanecer allí hasta las dos A.M. en que



Capitán de navío D. Juan Williams Rebolledo, Comandante general de la escuadra aliada. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú).

volví a emprender mi regreso i pude efectuarlo sin contratiempo alguno.

A mi arribo al apostadero recibí los partes que tengo el honor de adjuntar a V.S. los que me han llenado de satisfacción, puesto que todos los jefes i oficiales peruanos han cumplido con su deber, como igualmente el comandante i oficiales de la Covadonga, Lautaro i demás que defendían el apostadero.

Si el enemigo no se hubiera conservado a una distancia tan grande durante el combate, debido talvez (sic) al temor de la batería que defiende la entrada con el vivo fuego que por ambas partes se hacía, i el cual. . . duró una hora i tres cuartos habríamos tenido que lamentar muchas desgracias mas.

Me cabe la satisfacción de anunciar a V.S., que no ha habido otras desgracias que la muerte de dos marineros de la corbeta *Unión* i otras pequeñas averías que anuncian los partes que acompaño. Dios guarde a V.S.— Juan Williams Rebolledo.— Al señor Ministro de Marina.

ALGUNAS DIGRESIONES SOBRE LA CAMPAÑA AL SUR EN 1866

El Capitán de Fragata e historiador de nuestra Marina de Guerra, don Manuel I. Vegas, resumió sus principales conceptos acerca de los primeros contactos bélicos entre la escuadra aliada peruano chilena y la división naval española de Alvargonzález (y sólo en aguas de Abtao, porque en Huito no llegaron a ubicarnos durante la segunda búsqueda realizada por el brigadier Méndez Núñez), en los términos siguientes:

“La resolución de mandar nuestros cuatro mejores buques al Sur había tenido como principal objetivo, conforme ya dijimos, acercarlos al *Huáscar* e *Independencia* que, según todas las probabilidades, no tardarían en aparecer por este lado del estrecho. Además, como ya se tenía resuelta la declaratoria de guerra y el Callao no estaba todavía en condiciones de abrigarlos, se obtenía un objetivo secundario al ponerlos fuera del alcance de la poderosa flota española, llevándolos a guarecerse en los intrincados canales del sur de Chile mientras se igualaban las fuerzas¹⁸”.

Como ya se apuntó en páginas anteriores de ésta obra, el retardo ignorado del vapor a torreón *Huáscar* (y no “monitor”, impropiaamente llamado por costumbre inveterada), al igual que la fragata blindada *Independencia*, se produjo porque habían zarpado —de Brest— recién el 26 de febrero de 1866, esto es decir, diecinueve días después de haber ocurrido el combate naval de Abtao. Aparte de lo dicho, sólo llegaron a

entrar al Pacífico el día 30 de mayo, o sea veintiocho días después del combate final que empeñaron frente al Callao.

Así pues, las ansias con que nuestros marinos esperaban el oportuno arribo de aquellas naves que tanto les hubieran ayudado durante el violento curso de la guerra, permanecieron dentro de alcances meramente deseados pero utópicos, debido a la falta de información veraz y oportuna que tanto se necesitaba en momentos como aquellos.

Dentro del aspecto de la historiología, como parte de la historia y el razonamiento que ayuda a procurar entender y tratar de comprender los hechos, el que ahora nos ocupa cabe ser explicado, muy satisfactoriamente por cierto, si acudimos a leer fragmentariamente al erudito y minucioso historiador don Jorge Basadre, quien, refiriéndose al gobierno de la dictadura de Prado en 1866, apuntó las severas e injustas medidas que, dentro de los aspectos militar y naval, se preparaban a ser aplicadas contra los altos jefes del ejército y la marina que "habían servido a Pezet hasta el 6 de noviembre de 1865. Castigo a la lealtad, del cual ya había precedentes en anteriores contiendas civiles... La muerte de Gálvez impidió que llegara al gobierno británico la noticia de haberse declarado la guerra del Perú a España 19".

Tal ausencia de información de los ingleses en el ya indicado sentido, permitió que no se crearan dificultades ni oposiciones con el objeto de retrasar el zarpe del **Huáscar** y la **Independencia**, como pudiera haber ocurrido.

Sin embargo, es preciso añadir que, en el caso de ambos buques hubo también otra circunstancia que contribuyó a demorar sus arribadas al Pacífico. Al tercer día de haber dejado las costas francesas y ya navegando en mar abierto, debido a la bruma y al mal tiempo reinante, se produjo una colisión entre ellos, y a la cual se refirió este autor en páginas anteriores, muy brevemente por cierto. Aquel percance obligó a ambos barcos a dirigirse a Río de Janeiro cuando se encontraron próximos a aguas sudamericanas, con el fin de reparar las averías sufridas en el mencionado puerto, lo cual requería una serie de trabajos especializados y el concurso de personal técnico. Las reparaciones que tuvieron que abordarse en el primer puerto del Brasil, alargaron su estadía durante diecinueve días adicionales. Todo lo dicho contribuyó a que el arribo de aquellas nuevas y tan esperadas unidades navales, no alcanzaran —como tanto se deseaba— a reforzar los efectivos aliados peruano—chilenos en las aguas de Abtao.

Al aproximarse la seguridad de un encuentro bélico en aquellos parajes del archipiélago de Chiloé, las naves sudamericanas disponibles tuvieron que enfrentarse a la división española al mando de Alvargon-

zález en manifiesta inferioridad de condiciones. Las dos únicas capaces de hacerlo adecuadamente, eran las corbetas **Unión** y **América** que habían arribado recientemente de Europa. La **Amazonas** —como ya se ha visto— habíase varado seriamente cuando navegaba bajo la dudosa competencia del práctico y oficial naval chileno Errázuriz, quedando tan maltratada, que hubo necesidad de desmontar su artillería y emplazar en tierra sus cañones y munición para utilizar aquel conjunto como una suerte de ayuda eventual. La fragata **Apurímac**, que había permanecido hundida por un lapso de seis años, probóse, apenas reflatada y se incorporó como buque apto para la campaña que se avecinaba; dicha nave habíase hundido hacía un lustro, junto con el dique instalado en la isla San Lorenzo por don Tadeo Terry (gobierno de Castilla), en accidente que causó 20 muertos (incluyendo al edecán militar del presidente Castilla, comandante Solares). También, y entre los heridos, se contó al jefe de la **Apurímac**, Capitán de Navío José María Silva Rodríguez, pues el quebrantamiento del dique y el hundimiento de la **Apurímac**, fueron totales, violentos y súbitos.

Si bien nuestros aliados chilenos colaboraron con la fuerza naval peruana que habíase enviado al sur, su ayuda fue muy discreta en el caso de Abtao: sólo pudieron hacerlo mediante la intervención —valiente y arriesgada de la pequeña goleta **Covadonga**—, pero dicha nave únicamente montaba 2 cañones útiles, mientras que la corbeta **Esmeralda** no pudo combatir por encontrarse ausente en Ancud, con toda su dotación y “de capitán a paje” (incluyendo al Capitán de Navío chileno don Juan Williams Rebolledo, comandante general de la escuadra aliada peruano—chilena), ocupados en trámites administrativos y pertrechándose con lo necesario para suplir urgentes pedidos de la fuerza naval.

Ya se ha apuntado que, debido a la circunstancia acabada de mencionar y cumpliendo estrictamente con la correspondiente cláusula del tratado “ofensivo-defensivo” existente entre el Perú y Chile, el Capitán de Navío peruano don Manuel Villar Olivera —como jefe que seguía en el rango de caracterización naval— asumió, de hecho, el puesto vacante dejado por Williams Rebolledo e izó su insignia de comando superior, como le correspondía hacerlo.

Siendo un experimentado hombre de mar y profesional de indiscutibles cualidades, decidió —junto con su Estado Mayor— que no era prudente ni aconsejable empeñarse en combate con las naves españolas en mar abierto, por las desventajas que ello traería consigo. Se resolvió, pues, allí emplear una estrategia “sui géneris”, y completamente ceñida a las peculiaridades ventajosas que ofrecían las aguas e islas del archipié-

lago de Chiloé que, de otro lado, no resultarían convenientes para las naves españolas, desacostumbradas a tales argucias marineras. Tal decisión se puso en práctica de inmediato: los buques bajo su mando formaron en línea de combate, ocupando la ensenada de Chillahué y apuntando sus cañones hacia la boca grande, porción abierta hacia el mar y casi obligado pasaje de las fragatas españolas **Villa de Madrid** y **Blanca**, desde que los peligros que presentaba la boca chica (situada al SE de la Punta Abtao y la isla del mismo nombre), conformaban un riesgoso pasaje para las naves contrarias, si su intención se volcaba para batir frontalmente al enemigo.

Sin embargo, aquél tornaviaje que entrañaba una decisión de represalia y desquite contra los buques peruano-chilenos, tanto por aquella sorpresa de Abtao cuanto por las innegables averías que allí fueron causadas a los buques ibéricos, se mantuvo latente y terminó llevándose a cabo dentro de la brevedad posible. No obstante la disparidad de opiniones emitidas por los comandantes españoles — todos subordinados al brigadier Casto Méndez Núñez —, éste convocó una junta de guerra el 16 de febrero de 1866, la misma que tuvo lugar en aguas de Valparaíso y fue presidida por dicho Comandante General de la Escuadra de S.M. C. en el Pacífico Sur.

En dicha reunión naval de los altos mandos, si bien varios de sus subalternos se mostraron partidarios de reiniciar la búsqueda para ubicar las naves peruano-chilenas entre los arriesgados pasajes de Chiloé, el grueso de opiniones recomendó emplear en tal operación tres potentes fragatas, en lugar de dos como en la primera. Entre dichas naves se recomendó a la blindada **Numancia**, no sólo en razón de su potente artillería y su reciente construcción, sino también su modernísimo plan de diseño y reconocida velocidad.

El historiador naval peruano Vegas García, refiriéndose a la decisión española para ejecutar la segunda búsqueda de nuestros buques en Chiloé, también apuntó en su "Crítica de las operaciones navales al Sur de Chile", la opinión que dicha fase le mereció. Las siguientes fueron textualmente sus palabras:

"Por parte de los españoles no fue tampoco bien planeada su expedición al Sur, puesto que ignoraban el naufragio de la **Amazonas** y debieron, en este caso, enviar tres fragatas en lugar de dos, conforme lo hizo después Méndez Núñez, puesto que en un combate, los peruanos hubieran dispuesto de 116 cañones contra los 90 que tenían la **Villa de Madrid** y la **Blanca** ²⁰".

Es preciso anotar que la anterior opinión refirióse solamente a la varadura que tuvo inicialmente la **Amazonas**, y que los españoles obser-

varon en su pasaje hacia Abtao mientras se alistaban para iniciar el combate. Asimismo, que Vegas García no se enteró del cambio que introdujo Méndez Núñez, reemplazando a la *Villa de Madrid* por la *Numancia* posteriormente, para la segunda búsqueda que dirigió personalmente y con su insignia de Comandante General izada en la fragata más moderna y potente de toda su escuadra. Los documentos probatorios oficiales recién se publicaron en Madrid el año de 1966. Aquí la prueba

1866 febrero 17. Valparaíso.

Méndez Núñez al Ministro de Marina.

Remite acta de la Junta de Guerra del día 16 y las instrucciones que deja al comandante de la *Berenguela* mientras dure su ausencia.

Exmo. Sr.

Adjunto tengo el honor de acompañar a V.E. el acta de la Junta de Guerra, celebrada en este buque el día 16 del actual, y que por falta de tiempo no pude remitir a V.E. en el correo anterior.

Modificada mi opinión en cuanto al número de buques con que debía verificarse la expedición, tanto por no creer necesarios para ella más que otra fragata con la *Numancia*, como por lo importante que nos es la conservación del puerto de Valparaíso, en el cual conservamos nuestro hoy numeroso convoy, asegurándolo de toda sorpresa por parte de las fuerzas enemigas, he creído más conveniente no salir más que con la *Numancia* y la *Blanca*, dejándole al Sr. Comandante de la *Berenguela* las instrucciones que adjuntas son en copia.

Dios guarde a V.E. muchos años. Fragata *Numancia*, Valparaíso 17 de febrero de 1866.

Exmo. Sr.

Casto Méndez Núñez. (rubricado).²¹

Y esta expedición para efectuar una segunda búsqueda de la División Naval peruano chilena, tuvo resultados negativos. Después de reincorporarse a grueso aliado el Capitán de Navío chileno don Juan Williams Rebollo, procedente de Ancud —lugar en el cual había efectuado diversos trámites administrativos relacionados con la escuadra cuyo comando general desempeñaba— el día 9 de febrero de 1866 y luego de recibir los partes y explicaciones relativos al combate naval de Abtao, que había organizado y tenía listos el Capitán de Navío

don Manuel Villar Olivera, éste le hizo entrega oficial del cargo que había venido desempeñando accidentalmente durante la ausencia del jefe chileno, quien quedó sumamente complacido, como lo expresó en su parte No. 157, fechado en 15 de febrero de 1866, cuyo texto completo ha sido impreso en páginas anteriores de este mismo libro.

Una de las primeras decisiones tomadas por Williams Rebolledo al reintegrarse como Comandante General de la fuerza aliada peruano-chilena, fue la de abandonar el estero de Challahué y zarpar con todos los buques bajo su mando en dirección a Huito, paraje del archipiélago de Chiloé, difícil tanto de ser encontrado, cuanto de que se navegara en su demanda sin ayuda de diestros pilotos oriundos del lugar. Era de pensarse en la reacción española después de lo ocurrido en Abtao, y la sorpresa con que aquel combate naval había desconcertado a los marinos peninsulares, entrenados para combatir en mar abierta y no entre peligrosos canales e islas desconocidos para ellos.

“Su acción de entrar por los canales de Challahué —apuntó el historiador naval peruano, Vegas García— demostró intrepidez y pericia marinera; pero sin resultado práctico que hubiesen obtenido si llevan unos tres o cuatro buques de los mercantes que habían apresado y los atraviesan a pique en las dos entradas de ese estero, como hizo nuestra Escuadra a los pocos días para cerrar el canal de acceso a Huito 22 ”.

“En marzo, mientras la *Apurímac* estaba aún pertrechándose, salieron las corbetas *Unión* y *América* en busca de la nave española *Almarza* (debió ser la *Almansa*) que se suponía en las inmediaciones 23 ”; después de 25 días de excursión —de ellos diez en Punta Arenas, con las máquinas calientes y listas para el combate— no lograron entrar en batalla con ella...

Pero ya los marinos españoles, y desde el mes de febrero (en su segunda quincena), habían reiniciado la búsqueda de la escuadra aliada peruano-chilena, suponiéndola en los alrededores de Challahué y Abtao, cuando sus naves, en realidad, hallábanse en Huito y fuera del alcance de sus contrarios.

Fue por ello que el esperado contacto no ocurrió, desde que las entradas al canalizo que conducía a las cercanías de Huito hallábanse obstruidas “ex profeso”, y los peligros que debían sortear las fragatas peninsulares *Numancia* y *Blanca* (navegando bajo el mando del propio brigadier, don Casto Méndez Núñez, con insignia en la primera de aquellas naves) eran considerables y exigían sumo cuidado para evitar inesperadas catástrofes. Entre ellos, y fuera de los inherentes a las aguas y porciones insulares, había dos razones de mucho peso: a) Que poseían

una sola e inexacta y vieja carta inglesa de esos parajes; y, b) Que carecían de prácticos confiables.

Así fue como Méndez Núñez decidió cambiar sus planes de guerra en forma súbita, y en vez de proseguir su campaña naval dirigida —en dos oportunidades— a batir a los aliados en aguas de Chiloé, empezar con el ataque y bombardeo de Valparaíso, que, a más de hallarse bloqueado era un puerto poco menos que indefenso, para, luego de hacerlo, zarpar con su poderosa escuadra hacia el Callao y enfrentar, con la artillería de sus naves, a las temidas bocas de fuego que defendían aquél formidable bastión de las costas peruanas.

NUESTRA ESCUADRA EN CHILOE: DISCREPANCIAS Y CAMBIO DE MANDO

“El combate de Abtao —7 de febrero— entre la flotilla aliada, como dijimos, al mando ocasional del Capitán de Navío Manuel Villar (es decir, la *Apurímac*, las entre tanto arribadas corbetas *Unión* y *América*, y la *Covadonga*, capturada por los chilenos a los españoles) y las naves de S.M.C., *Villa de Madrid* y *Blanca*, no logró disipar una tensa atmósfera. Los ánimos se fueron agriando, como lo acreditan las notas cambiadas entre el Comandante General de la Escuadra, Williams, y el de la División Peruana, Villar ²⁴”.

Únicamente las visitas del Ministro de Guerra chileno José Manuel Pinto y del Plenipotenciario peruano Manuel Pardo, lograron atenuar mediante su presencia en Chiloé, aunque fuera en forma temporal pero definida y orientada hacia una solución conciliatoria, aquellas discrepancias que habían surgido entre los marinos del Perú y Chile. Las medidas que se adoptarían fueron variadas y, felizmente, no se hicieron esperar mucho tiempo. Veamos “grosso modo” cuales fueron:

La Escuadra Aliada se incrementaría en breve con la llegada de dos unidades modernas de guerra: el *Huáscar* y la *Independencia*, que traídos desde Inglaterra al mando del Capitán de Navío don José María Salcedo (chileno, al servicio del Perú). Ambos buques permanecerían en Chiloé, por el momento y engrosando nuestras fuerzas navales, sin proseguir hacia el Callao “según acuerdo de ambos gobiernos ²⁵”.

En forma provisional, dentro del status imperante para la Escuadra Aliada estacionada en Chiloé, se estableció como se indica:

- a) El Jefe de la División del Perú, gozaría de libertad plena —tanto dentro del renglón administrativo como económico— de sus propios buques; dentro de los aspectos militar y relativo a ope-

raciones de guerra, se hallaría supeditado a lo que dispusiera el entonces Comandante General, Capitán de Navío, don Juan Williams Rebolledo ²⁶

- b) El Fisco chileno proveería a los gastos de ambas divisiones y las cuentas de Gobierno a Gobierno se harían posteriormente. ²⁷

En realidad, los acuerdos precedentes fueron establecidos transitoriamente, con el objeto de limar las asperezas y diferencias surgidas entre Williams Rebolledo y Manuel Villar, como jefes que eran, tanto de las fuerzas navales chilenas cuanto de los buques peruanos aliados e integrantes de aquella escuadra, hasta que se concertara un arreglo final y definitivo, y oficialmente refrendado por ambas partes, con el objeto de suprimir —de una vez por todas— cualesquier malentendido.

La respectiva decisión no demoró mucho en tomarse oficialmente, desde que fue emitida casi ipso facto, durante el mismo mes de abril. Un distinguido hombre de mar, el almirante don Manuel Blanco Encalada, antiguo marino, argentino de nacimiento (nacido en Buenos Aires el 21 de abril de 1790 del matrimonio del Oidor Blanco Cicerón con doña Mercedes Encalada), fuera de haber sido el primer almirante chileno, llegó también a ser vicealmirante de la Armada Peruana en 1822; fue el escogido para zanjar airosa y profesionalmente la controversia surgida entre las posiciones que asomaron en plena guerra con España, tanto de parte del comandante chileno don Juan Williams Rebolledo, cuanto de su igual en grado, el Capitán de Navío peruano don Manuel Villar Olivera, quien le seguía en caracterización dentro de la Escuadra Aliada. ²⁸

En corroboración con lo que acaba de exponerse, el 17 de abril de 1866, tanto Pardo como Covarrubias —en representación del Perú y Chile, respectivamente—, firmaron oficialmente un Acta en la que se acordaba y establecía definitivamente el nuevo ordenamiento naval:

- “1. En atención a los antiguos y eminentes servicios del Vicealmirante don Manuel Blanco Encalada, a su alta graduación militar y a la circunstancia especial de haber servido a las dos Repúblicas en su carácter de Jefe de Marina y en la gloriosa época de la guerra de Independencia, se confía al expresado Vicealmirante el mando de Jefe de las Fuerzas Navales de que hoy disponen y pueden disponer en adelante, mientras dure la presente guerra, los Gobiernos del Perú y de Chile”;

- “2. El Vicealmirante Don Manuel Blanco Encalada, deberá ejercer a bordo de los buques peruanos y chilenos cuyo mando en Jefe

se le confiare, toda la autoridad que, según las leyes, ordenanzas y reglamentos de la armada de cada uno de los dos países, corresponde ejercer al Comandante en Jefe de cada una de las escuadras aliadas. En consecuencia, queda facultado para colocar su insignia en cualquiera de las naves que se ponen bajo sus órdenes, pudiendo además hacer uso de una autoridad absoluta para introducir en el régimen interior de las mismas naves cuantos arreglos y modificaciones estimare convenientes, como así mismo para dirigir las operaciones bélicas o simplemente navales de las escuadras aliadas 29”.

El Acta que aquí se comenta, fue sin duda un documento acertado en sus propósitos a la par de conciliatorio. La autonomía del Almirante Blanco Encalada como Comandante General de la Escuadra Aliada, satisfizo a los marinos chilenos plenamente puesto que, si bien era argentino de origen, su nombre, alto rango naval y reconocida competencia al servicio de la Armada de la República de Chile, no sólo integraban la flor y nata de su escalafón, sino que constituían un orgullo indudable para la valiente patria del heroico Caupolicán.

El alto rango naval que investía, así como la circunstancia de ser también vicealmirante de la Armada Peruana y marino de reconocidos méritos en ella desde los albores de su Independencia, al reemplazar en aquel Comando General al Capitán de Navío chileno, don Juan Williams Rebolledo, constituyó también una suerte de satisfacción que se rendía los aliados peruanos en aquella guerra contra España.

Apenas se hizo oficial el nombramiento de Blanco Encalada el 23 de abril de 1866, como era natural, ordenó que se izara su insignia a bordo de la corbeta chilena *Esmeralda*, pues le correspondía hacerlo en su calidad de Comandante General de la Escuadra Aliada Peruano-Chilena. Sin embargo, “y como primer paso diplomático (según las minuciosas referencias acopiadas por el historiador peruano Wagner de Reyna), pidió la revalidación de sus despachos de Vicealmirante de la Armada Peruana —firmados el 1 de julio de 1822” por el *Marqués de Trujillo*— y manifestó que mientras no llegase la renovación de ellos, enarbolaría su insignia en la *Esmeralda* para pasarla, después de recibidos los nuevos despachos, a la *Independencia*. Pero, razones administrativas impidieron que el ilustre marino fuese reinscrito en el escalafón peruano 30”.

La mencionada tardanza, así como las innúmeras complicaciones de índole burocrática e institucional que originó el ya mencionado pedido de Blanco Encalada, unidas quizás a otras estrechamente ligadas

a los renglones administrativos —si se tiene en cuenta los 44 años transcurridos entre 1822 y 1866—, son harto comprensibles hogaño, si se procura hacerlas retroceder algo más de 8 lustros hacia un pasado en que el Perú aún no había logrado su total independencia.

*EL "HUASCAR" Y LA "INDEPENDENCIA":
CONTROVERSIAS DE VIAJE*

Como ya se apuntó en páginas anteriores, la llegada de tan esperados buques al teatro de operaciones navales en el Pacífico Sur fue muy tardía, debido a circunstancias imprevistas, entre las cuales, además del mal tiempo que tuvieron en su contra durante la travesía hasta América, también colisionaron y prolongaron inevitablemente su travesía mientras se reparaban en astilleros brasileños. Recién el 30 de mayo de 1866 comenzaron su navegación en aguas del Océano Pacífico.

"El *Huáscar* costó 81,247 L.p., la *Independencia* L.p. 176,000 más del doble ³¹".

Respecto de las graves controversias que mantuvieron entre sí los comandantes de los antedichos buques, cáusticas en sumo grado y prolongadas hasta la saciedad durante mucho tiempo, sin omitir la acusación y el insulto personales, el "Historiador de la República", doctor Jorge Basadre G., fue sumamente explícito en su monumental obra referida a nuestra patria (y muchas veces reeditada), que abarca los múltiples hechos históricos ocurridos concadenadamente en el país, desde que se creó la República Peruana el 19 de noviembre de 1822 y se juraron las bases de su primera Constitución Política, hasta casi los días que actualmente vivimos. Cabe, pues, traer a colación las francas opiniones de aquella valiosa narrativa, acerca del asunto aquí tratado. Fueron sus palabras:

"Entre los dos jefes encargados de traer al Perú estos barcos, el chileno José M. Salcedo al servicio del gobierno peruano y Aurelio García y García, se desató una violenta odiosidad que se prolongó durante varios años. García y García acusó a Salcedo por su conducta desde la captura de las islas Chíncha por los españoles y por actitudes posteriores entre las que incluyó las que llamó "escapada a Europa en 1867" y "fuga a Chile en 1869". Lo llegó a calificar como "traidor y cobarde que huyendo del campo del honor y sus trayéndose al de la justicia, únicos en que los caballeros y hombres de bien deben arreglar sus diferencias, se ausenta secretamente del país lanzando contra mí en el momento de escaparse un nuevo folleto, engendro digno de su abominable perversidad ³²".

Luego Basadre, apartándose ligeramente del tema central, escribió: "En el viaje del **Huáscar** de Liverpool a Valparaíso, Salcedo separó de su cargo al segundo comandante del monitor, José M. Marquina. Este hizo por su parte, una publicación acusando también al marino chileno (Lima, 1866).

En Valparaíso Lizardo Montero reemplazó a Salcedo en el mando del **Huáscar** 33".

LA DIVISION NAVAL PERUANA SE COMPLETA E INTEGR A LOS ALIADOS

Si es verdad que la Escuadra Aliada del Perú y Chile se enfrentó eficazmente a la División Española en Abtao, y gracias a la experiencia táctica de su jefe accidental, el Capitán de Navío peruano don Manuel Villar Olivera, como a la pericia y valentía de sus dotaciones, logró obtener una indiscutible ventaja con sabor a inesperada victoria, también es cierto que aquel combate tuvo lugar el 7 de febrero de 1866, y con las naves aliadas sudamericanas incompletas, desde que los dos buques peruanos más modernos y blindados: el **Huáscar** y la **Independencia**, debido a causas imprevistas que ya se relataron en páginas precedentes y que no son del caso traer a colación, tardaron mucho en arribar.

"Mientras tanto la **América** había hecho dos viajes hasta los estrechos de Magallanes llevando carbón, víveres y tripulación para los blindados, pero éstos no llegaron allí sino el 24 de mayo encontrándose entonces con nuestra corbeta... Luego de pasar los estrechos y reunirse en Ancud con el resto de los buques peruanos y chilenos, el 11 de junio salieron para Valparaíso sirviendo la **Unión** de buque insignia para el Almirante Blanco Encalada que por su mayor jerarquía tenía el mando de la escuadra aliada. Un violento temporal a los dos días de salida dispersó el convoy, llegando los buques unos tras otros a su destino en los próximos días 34".

Nombrado ya oficialmente Blanco Encalada como Comandante General de la Escuadra Aliada, y no obstante haber expresado que su insignia se izaría en la corbeta **Esmeralda** mientras se tramitaba su solicitud ante el Gobierno del Perú para que se le reinscribiera en el escalafón naval de nuestro país (con el grado de Vicealmirante que poseía desde 1822). Cuando se seguían tan engorrosas y antiguas diligencias que por justicia le correspondían, su idea inicial y su profundo conocimiento acerca de la guerra en el mar, cambiaron. Si bien la fragata blindada **Independencia**, por su reciente construcción y cualidades nava-

les diversas (incluyendo la propulsión, velocidad y artillería), fue la escogida por él desde el primer instante y en lugar de la *Esmeralda*; la tardanza en llegar de la anterior le animó a prescindir de la vieja corbeta chilena (con casco de madera) y mandar que su insignia fuera, en lo sucesivo y hasta que se renovaran sus despachos de vicealmirante peruano, izada en la corbeta *Unión*, perteneciente a la División Aliada del Perú.

“Por su parte, el Plenipotenciario Pardo escribió al Comandante Villar que Blanco había sido investido por los gobiernos de Chile y el Perú “de las más omnímodas facultades”³⁵”

Así fue como el 21 de mayo de 1866 llegó la *Unión* a Valparaíso, al mando de su jefe don Miguel Grau, quien procedió a ponerse a órdenes del nuevo Comandante General de la Escuadra Aliada, Vicealmirante don Manuel Blanco Encalada, luego de lo cual ocupó el fondeadero que había sido asignado dentro de las aguas del ya citado puerto.

1. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929, p. 110
2. *Ibíd.*
3. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Op. cit.* p. 174
4. *Ibíd.* Pp. 177-178
5. *Idem.*
6. Archivo "Alvaro de Bazán... Madrid, 1966. T. I. p. 339.
7. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Op. cit.*, p. 174
8. *Ibíd.* *Op. cit.* p. 178
9. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *El Combate Naval de Abtao*. Diario "El Comercio", Lima, 7 febrero, 1986. p. 2.
10. IRIONDO, EDUARDO... *El Viaje de Circunnavegación de la Fragata Blindada Numancia*. Madrid S/F. Ed. Excelicer, p. 11.
11. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929, p. 111.
12. VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN... *Historia de la Guerra de Chile con España*. Santiago, 1863, p. 269.
13. *Ibíd.*
14. *Ibíd.* Pp. 269-270
15. *Ibíd.*
16. *Ibíd.*
17. *Ibíd.* p. 271
18. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Op. cit.* p. 113
19. BASADRE, JORGE... *Historia de la República del Perú*. Lima, 1961, T. VI., p. 9
20. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Op. cit.* *Idem.*
21. Archivo "ALVARO DE BAZAN" *Op. cit.* T. I. p. 367
22. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Op. cit.* *Idem.*
23. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... *Historia Marítima del Perú*, Lima, 1974. T. VII. p. 433. carta de Emilio Sotomayor a Covarrubias. Ancud, 24 de mayo, 1866.

24. *Ibídem*. P. 460: oficios de Williams a Villar y viceversa. Huito 8 y 9 de marzo, 1866.
25. *Ibídem*. Of. No. 41 de Pardo a Pacheco. Santiago 5 abril 1866
26. *Ibídem*. Of. No. 43 de Pardo a Pacheco. Santiago 6 abril, 1866
27. *Ibídem*. Of. No. 57, de Pardo a Pacheco, Santiago 21 de abril, 1866 con carta anexa de la misma fecha.
28. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Historia Naval del Perú*. Lima, 1984. T. III. p. 11
29. Acta del 17 de abril de 1866, firmada por los señores Pardo y Covarrubias: Vide: Wagner de Reyna, Alberto... Op. cit. Pp. 435-436.
30. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... Op. cit. p. 434
31. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. p. 135
32. BASADRE, JORGE... Op. cit. T. VI. Pp. 9-10
33. *Ibídem*. P. 10
34. BUENAÑO MURO, JAVIER... *Resumen Histórico de nuestra Marina de Guerra*. Callao 1963, p. 49
35. Of. citado No. 62 y carta anexa del 23 de abril de Pardo a Villar: Vide: WAGNER DE REYNA, ALBERTO.. Op. cit. Lima, 1974. p. 434.



Capítulo III

Esbozo de la economía nacional en 1866. Tratado de Alianza Cuádruple. Los Cashibos del Pachitea cometen antropofagia contra dos marinos: Távara y West. El Comandante Vargas denuncia a misioneros españoles como instigadores de aquella tragedia, originando una expedición de castigo del Prefecto Arana. Se verifica su error. Epílogo.

NUESTRO EXIGUO PRESUPUESTO EN 1866

Englobando los recursos económicos como nación en pie de guerra ya declarada, es preciso reconocer que ellos eran —en el caso del Perú— escasos y apremiantes al producirse dicha conflagración.

La historia confirma hasta la saciedad que, para todo país en situación bélica, renglón de suma importancia es el económico y las más de las veces resulta decisivo. Sea cual fuere la duración de la contienda en que se halla inmerso así como sus éxitos y contratiempos, no caben dudas respecto a los onerosos desembolsos — de todo tipo, urgencia o condición— que socavarán sus arcas, quiéralo o no, sin que tampoco puedan evitarse las pérdidas humanas, ni la segura destrucción material que produce ingentes gastos, sin contar el aprovisionamiento de municiones, armas u otros elementos de combate que no podrán ser omitidos de manera alguna.

Las guerras de todos los tiempos ocurridas durante la historia de la humanidad, no han podido evitar el tremendo peso del yugo tiránico de la economía, ni de los empréstitos y deudas que de por sí les son inherentes e insoslayables.

Después de lo arriba expresado en forma tan escueta, hora es de ensayar unas líneas acerca de la visión panorámica que tuvo el Perú durante la guerra con España y apartarse de las digresiones precedentes:

Al iniciarse la fase bélica en 1866 sobre las aguas y laberínticos canales de Abtao y Challahué, nuestro país, fuera de hallarse muy maltratado en lo que a recursos económicos se refería, cargaba sobre sus espaldas una suerte de liderazgo naval por la desproporción notable que existía entre sus recursos de mar y los de sus aliados: número de buques

y dotaciones que poseía como nación más o menos armada, comparados con los que tenían sus aliados.

Ello era inobjetable, tanto para Chile como Ecuador y Bolivia.

Los mencionados países, cuyas ayudas efectivas se encontraban manifiestamente recortadas como ya se ha dicho anteriormente, tanto en el aspecto naval propiamente dicho, cuanto también en sus recursos monetarios y administrativos, muy poco era lo que podían hacer para secundar a nuestra patria en su carácter principal de nación conductora de aquella contienda internacional. Valga recordar que durante el combate naval de Abtao (7 de febrero de 1866) y del lado chileno, sólo llegó a integrar la escuadra aliada bajo el mando accidental del Capitán de Navío peruano, D. Manuel A. Villar, la goleta **Covadonga**; que la corbeta **Esmeralda** (también chilena) no lo hizo por encontrarse ausente y en trámites administrativos, acatando las órdenes de su jefe D. Juan Williams Rebolledo, a quien, como marino más antiguo entre los aliados, le correspondía haber tomado el mando superior de las naves sudamericanas en Abtao; finalmente, que el compromiso suscrito oficialmente por Ecuador y Bolivia —por carecer de buques apropiados para tal efecto— se redujo únicamente a la promesa de negar sus puertos y toda clase de abastecimientos a los barcos españoles, desde que no podían hacer más por la causa común ante la “**Campaña del Pacífico**” que iniciara España.

De otro lado, y cuando la llamada “**Comisión Científica**” hispana dejó el Callao para proseguir viaje hacia California bajo el mando del almirante Hernández Pinzón, la hacienda pública peruana percibía el 80 o/o de sus recursos guaneros y más o menos el 15 o/o de los referentes a derechos de aduanas, cantidades respetables de dinero a las cuales tendría que renunciar tiempo más tarde, cuando a raíz del llamado “**incidente de Talambo**” en Pacasmayo, el tornaviaje de la “**Comisión Científica**”, pero ya con carácter agresivo, y la insólita captura de las islas Chincha, así como su embargo y pretendida explotación instigada por de Salazar y Mazarredo, el gobierno del general D. Juan Antonio Pezet sufrió un cercenamiento considerable de sus ingresos para las arcas fiscales.

Así, la inminencia de una guerra que aparecía ad portas y resultaba ya casi inevitable, no sólo disminuyó notablemente nuestras acostumbradas rentas, sino que obligó a los gobernantes de turno, (Pezet, Diez Canseco y Prado), ante el bloqueo del Callao, a solicitar y obtener adelantos a los consignatarios del guano y hasta recurrir luego a gestionar empréstitos con la garantía de aquel abono altamente nitrogenado, comprometiendo aquella riqueza fiscal por largos plazos futuros. “De

tal modo quedaron las rentas de esta... comprometidas por muchos años y la deuda externa e interna aumentó considerablemente 1”.

Teniendo en consideración la celeridad que el tiempo imponía al gobierno peruano, las necesidades económicas fueron aumentando muy rápidamente también, y trajeron como consecuencia, tanto la disminución de los créditos otorgados por acreedores europeos principalmente, cuanto la dureza de sus condiciones referidas a plazos e intereses para el pago de nuestra deuda externa, que iba creciendo.

De otro lado, las cuentas del Tesoro Público —mantenidas con los consignatarios y basamentadas en las garantías que ofrecían las reservas guaneras ya enviadas al extranjero— eran, debido a la tiranía impuesta por el tiempo disponible, rápida y casi empíricamente ajustadas en sus balances y remesas del consiguiente dinero tan necesitado, porque, como tan acertadamente lo expresa el refranero popular en pocas palabras: “No estaba la Magdalena para tafetanes”.

Sin embargo, la Dictadura de Prado algo hizo, aunque poquísimo en realidad, para frenar la crisis fiscal que a trancos largos nos acechaba. Mas, aquellos controles fueron completamente incapaces de lograr su exacto cometido, por las razones arriba indicadas, desde que, meses después de haber llegado la guerra a su clímax, haber ocurrido el combate naval de Abtao, el inexcusable bombardeo de Valparaíso (31 de marzo de 1866) por la escuadra española, y, finalmente, el combate del 2 de mayo en aguas del Callao, de gloriosa recordación y que tuvo lugar el mismo año arriba mencionado, al iniciarse el de 1867 no sólo la disponibilidad peruana para el pago de sus deudas hallábase agotada, sino que tanto nuestro país como Chile tenían severamente comprometido su futuro.

Una somera consideración retroactiva, que se remonta al año en el que las tres naves de la “Comisión Científica” que mandaba el almirante Hernández Pinzón, cambiando su primitivo título intervino “manu militari” y tomó posesión de las islas de Chíncha (14 de abril de 1864), esta vez como una suerte de división naval de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, ayudará a esbozar —en muy corto resumen, por cierto— el desbarajuste económico que azotó nuestra patria en forma casi inevitable, y que también arrastró a Chile como país aliado, reflejándose en Ecuador y Bolivia, pero en inferior proporción, desde que sus compromisos cuatripartitos integrando el bloque sudamericano se reducían a negar sólo facilidades y puertos al contrario.

“Algunos datos sucintos nos pueden indicar el progreso del deterioro hacendario: en 1864 el gobierno obtuvo de los consignatarios del guano —apuntó el historiador Wagner de Reyna— un adelanto de

6,530.000 pesos. Un complicado y discutido empréstito en Londres, (En 1865 el crédito fue de 5,300.000 pesos) con Thomson Bonar, dio hasta fines de 1865, aproximadamente 6,500.000 pesos. Entre 1865 y 1866, el empréstito con la casa Thomas Lachambre y Cía., consignatarios del guano en Francia, aportó 4,000.000 de pesos. En 1866 se logró un adelanto suplementario de 2,000.000. Un empréstito peruano-chileno en Washington había producido, hasta mediados de 1867, la suma de 1,600.000 pesos... Este descontrolado recurso al crédito, añadido a las deudas que se venían arrastrando desde antes de la guerra, llevaron a que en 1865 el Perú debiera por adelantos a los consignatarios más de 21,000.000 de pesos, como lo expresó Manuel Pardo en su *Memoria*, y que según la de Juan Ignacio Elguera al Congreso de 1868, la deuda externa del Perú ascendía a más de 42,000.000. Si a esto se le añade la deuda interna de 7,000.000, en 1866, se puede calcular que al terminar el año de 1867, la hacienda pública peruana tenía un déficit superior a los 70,000.000 de pesos, cifra aproximada en vista de las discrepancias y datos de la época... Como el presupuesto nacional de la República era de 12 millones, el país estaba endeudado por el valor total de seis años presupuestarios normales anteriores a la guerra con España. 2"

Entre los más crecidos desembolsos que se vio obligadísimo y urgido de hacer el Perú dentro del renglón de adquisiciones navales propiamente dichas, figuraron los concernientes a la construcción y alistamiento tanto del *Huáscar* cuanto de la *Independencia*, así como a la compra de las corbetas *Unión* y *América*, cuyos precios —referidos a las dos últimas acabadas de mencionar— fueron exagerados notablemente por sus vendedores que hallábanse informados acerca de la inminencia de una guerra *ad—portas* con España, considerando propicia la oportunidad para inflar los valores reales de aquellas naves tan urgentemente requeridas. A lo arriba expresado, y por ser ya inevitable menguar los gastos que tuvo el gobierno de Pezet, recordemos la obligación recién cumplida de pagar a los representantes españoles aquellos 3,000.000 de pesos demandados en el tratado Vivanco—Pareja, para retardar la explosión súbita de una guerra y el inmediato bombardeo del aún casi inermes puerto del Callao.

EL TRATADO DE ALIANZA OFENSIVA Y DEFENSIVA PERUANO—CHILENO

Como se ha visto en páginas anteriores, el compromiso internacional al que el Perú y Chile se obligaron oficialmente para contrarrestar y

defenderse del peligro naval español que amenazaba a ambos países, fue dado y aprobado en Lima el 12 de enero de 1866, tras del rápido, acertado y eficiente trabajo de los ministros Pacheco y Santa María.

El prolegómeno acerca de la apropiada redacción que devendría en la aceptación bilateral del tratado peruano—chileno, fue extenso y minuciosamente discutido por ambas partes. Es preciso resaltar que —ante el bloqueo naval español de los puertos chilenos— y, no obstante que la independencia del país sureño obraba como oficialmente reconocida por la Corona de España, no ocurría lo mismo con la de su ex colonia peruana, cuyas relaciones con el gobierno peninsular permanecían aún en compás de espera y definición.

Lo expresado respecto de la anterior situación, así como la enérgica actitud de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico en demanda de satisfacciones por las ofensas inferidas a España y su reina, hizo que la Cámara de Diputados de Chile autorizara al Poder Ejecutivo para que éste le declarase formalmente la guerra. Así, tras recibir a fines de septiembre de 1865 tal decisión legislativa, el gobierno procedió —contando ya con la anuencia del Senado— a romper abiertamente las hostilidades contra España el 25 de septiembre del año arriba citado. Retrospectivamente, debe recordarse que en aquellas fechas acababa de iniciarse el bloqueo español a los puertos chilenos, así como que la escuadra hispana se hallaba aún bajo el mando del almirante Pareja (quien, a la postre, se quitaría la vida decepcionado por la captura de la goleta española Covadonga).

La Declaratoria de Guerra fue, en realidad, arriesgada, digna y redactada en términos circunspectos, desde que la indiscutible inferioridad bélica de Chile ante las fuerzas navales de España presentes en sus aguas, aconsejábanle una acción colateral e inmediata —tanto de carácter diplomático, cuanto para conseguir alianzas que robustecieran la posición beligerante que adoptaba—, procurando a la vez una cohesión americana en su favor. Leamos su texto:

“El gobierno de España acaba de romper las hostilidades contra la república, poniendo bloqueo con la escuadra que tiene en el Pacífico al puerto de Valparaíso, i según hai razones para presumirlo, a otros puertos chilenos, no obstante las reiteradas protestas que a nombre del gobierno de Chile se han dirigido al jefe de dicha escuadra contra una agresión que nada justifica i que lastima hondamente la honra y los derechos de Chile. Provocados de esta manera a la guerra, el pueblo i el gobierno de la república se ven compelidos a aceptarla como el único recurso para vindicar su dignidad i

fueros injustamente conculcados, i para proveer a su seguridad injustamente amenazada. Por tanto, en uso de las atribuciones que me confiere la parte 18^o del art. 82 de la Constitución política del Estado, en conformidad a la autorización de que me ha investido la lei de 24 del presente mes i año, en el inciso 1^o de su artículo único, vengo en declarar i decretar solemnemente:

- “1. La república de Chile acepta la guerra que le ha movido el gobierno de España.
- “2. Quedan cortados todo trato y comercio i toda especie de relación entre los dos Estados beligerantes.
- “3. Las autoridades i ciudadanos de la república usarán de un derecho perfecto i cumplirán con un deber sagrado hostilizando al enemigo, repeliendo sus agresiones i defendiendo el territorio nacional por todos los medios que permite el derecho de jentes i están admitidos entre los pueblos cultos, en cualesquiera casos imprevistos en que no hubieren recibido al efecto instrucciones especiales de mi parte.
- “4. El ministro de relaciones exteriores de la república comunicará a las naciones amigas esta declaración, i les espondrá los motivos de la guerra i la justicia de nuestra causa, i el ministro del interior la hará llegar a noticia de todos los ciudadanos de la república, mandándola publicar con la debida solemnidad.

“Dado en Santiago, a veinte i cinco días del mes de setiembre de 1865, cincuenta i cinco de la independenciam de Chile.— JOSE JOAQUIN PEREZ.— El ministro de relaciones exteriores.— Alvaro Covarrúbias.— El ministro de justicia, culto e instrucción pública.— Federico Errázuriz.— El ministro de hacienda,— Alejandro Reyes.— El ministro de guerra i marina.— José Manuel Pinto ³”.

Como era natural suponer, de inmediato se dictaron y pusieron en práctica todas las medidas de carácter civil y militar que la situación aconsejaba con capital urgencia, estableciéndose toda clase de cuidadosos controles para que fuesen cumplidas en todo el territorio chileno y muy especialmente, en su extensa región litoral e insular.

También, sin pérdida de tiempo, en lo pertinente al sector diplomático, se dio comienzo a una suerte de ofensiva de grandes alcances extendida especialmente sobre el continente americano.

La cancillería chilena emprendió, a partir de esas fechas, una vasta y profusa ofensiva diplomática que —dentro de la interpretación histórica— podría ser dividida en tres conceptos que se juzgaron de suma importancia:

- A).- Difundir, tras de explicar claramente sus puntos de vista, las causas y razones que impulsaron a Chile para declarar la guerra a España e iniciar una acción bélica no deseada por dicho país sudamericano.
- B).- Enviar al exterior diversos agentes diplomáticos que, de una manera u otra, contribuyeran a poner en claro el origen de aquella contienda internacional que acababa de surgir, y, a la par, colocaran muy en alto la valiente y arriesgada situación del gobierno y pueblo chilenos. Para esta última misión se hizo viajar a Matta hasta Colombia y Venezuela; a Domingo Santa María al Perú; a Hurtado a Quito; a Martínez hasta Lima; a Astaluruaga a Washington; a Lastarria a Buenos Aires; a Calvallo hacia Londres y a Francisco Rosales a París. Especialmente asignado a los Estados Unidos de Norteamérica fue Benjamín Vicuña Mackenna, quien no reparó en cumplir sus instrucciones agitadoras de la opinión pública en favor de Chile, utilizando todos y cada uno de los recursos disponibles..., hasta caricaturas y leyendas plenas de burlas y sarcasmos llegaron a publicarse en idioma inglés. (“EL GALLO DE CHILE”: en “The Funniest of Fun”, New York, U.S.A.).⁴
- C).- Tratar de formalizar alianzas que reforzaran sus escasas y débiles posibilidades navales, ya incrementando sus pocos buques disponibles, ya comprometiéndose a negar puertos y ayudas —por no poder hacer otra cosa debido a la carencia de naves— a los barcos españoles contrarios a Chile.

Para cumplir con el punto (A) de los que arriba se han enumerado, la cancillería chilena redactó, envió e hizo público el intitulado “**Contra-Manifiesto del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile sobre la presente guerra entre la República y España**, documento que fue suscrito por Alvaro Covarrúbias en fecha 26 de octubre de 1865, en Santiago ⁵”.

En él se respondía y objetaba el Manifiesto que había emitido el almirante José Manuel Pareja y Septián a las dotaciones de los buques bajo su mando (de ... “capitán a paje”; como reza la expresión española), explicando a los jefes, oficiales y tripulaciones a sus órdenes, tanto las razones que esgrimía España para su intervención, cuanto las ofensas vertidas en Chile contra dicho reino y su soberana, Dña, Isabel II. Tam-

bién, las condignas reparaciones que había venido a exigir de Chile en su calidad de Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico.

Ahora bien, y como en esta parte de la narrativa histórica interesa, de manera especial, ocuparse del tema relativo a la Alianza Ofensiva y Defensiva Peruano—Chilena, es preciso hacer hincapié que, cuando el ministro don Domingo Santa María insistió en comenzar su cometido diplomático en el Perú, zarpó de Valparaíso a bordo del vapor Santiago el 5 de octubre de 1865 gozando de "... las mismas facultades que el Congreso había dado al Presidente de la República". "Lo acompañaban Rafael Sotomayor, agente especial ante el gobierno de Bolivia (que no llegó a ir al Altiplano) y un grupo de civiles y marinos, entre los cuales se hallaban el Capitán de Navío Anacleto Goñi, el Capitán de Fragata Nicolás Saavedra, el Capitán de Corbeta Luis Lynch y el Teniente Primero Oscar Viel. En el mismo buque viajaba de regreso a España Salvador Tavira⁶".

Como realmente el vital y supremo interés de Chile —debido a sus escasísimas posibilidades navales y a una guerra ya "aceptada" y declarada contra España— era el de aliarse con el Perú e incrementar así sus elementos de ataque y defensa en el mar, Santa María, premunido de los vastos poderes que le había otorgado el Congreso de su país (iguales a los del Presidente chileno), no titubeó en empeñarse a fondo y lo más rápidamente posible en el más eficaz desempeño de la misión que habíasele encomendado. A la par y simultáneamente, los esfuerzos diplomáticos de la Cancillería del Mapocho se intensificaron para formalizar oficialmente los compromisos con el Ecuador y Bolivia, en el sentido de negar sus puertos, facilidades y abastecimientos a los barcos españoles, desde que la limitación de sus respectivas colaboraciones con la causa sudamericana no alcanzaba a rendir más.

Las relaciones existentes entre Prado y Santa María habían sido, y continuaban manteniéndose, como un ejemplo de suma cordialidad. Tiempo antes — y luego de firmarse el tratado Vivanco—Pareja, tan criticado dentro de nuestra patria y en Chile—, el Plenipotenciario chileno habíale aconsejado asumir la dictadura, una vez culminada con éxito la revolución restauradora que inició.

Mas, como dentro de cualquier obra histórica resulta indispensable mantener una perspectiva que, concatenadamente y respetando la cronología de los hechos y acontecimientos, sitúe a sus protagonistas con claridad irrefutable en las épocas durante las cuales desarrollaron sus intervenciones, hora es de ocuparse, mediante una visión retrospectiva, acerca del confuso periodo que circundó a la guerra de 1866.

Como ya se apuntó líneas arriba, el Ministro Plenipotenciario de Chile, don Domingo Santa María, arribó al Callao en octubre del año 1865 para cumplir la misión de gestionar, y lograr, el tratado de alianza bilateral de alianza entre su país y el Perú.

Cuando a consecuencia del tratado Vivanco-Pareja estalló la revolución de Arequipa el 1° de marzo de 1865, nuestro Segundo Vice-Presidente, el general don Pedro Diez Canseco, "salió ocultamente de Lima y se reunió en Ayacucho al ejército revolucionario que, con el título de **Jefe Supremo Provisorio** acaudillaba el coronel Prado, el cual le trasmitió el mando en esa ciudad el 24 de junio. Continuó la campaña como **Director de la Guerra** hasta el 6 de noviembre en que ocupó la capital. La política desplegada por Canseco en los primeros pasos de su gobierno, no fueron (sic) del gusto del partido vencedor, así fue, que, reunido en un comicio popular el 26 del mismo mes, se resolvió que Canseco asumiese la dictadura y que sino (sic) se prestase a ello, lo hiciese el coronel Prado; mas, como se hiciese presente que aquél había hecho constar de la manera más patente y notoria su decisión de no aceptarla, fue proclamado éste, **Jefe Supremo con las más amplias y extraordinarias facultades** 7".

Habiendo llegado al Callao Santa María en octubre de 1865, el comienzo de su labor diplomática se inició, pues, con el gobierno del general Diez Canseco, quien permanecía al frente de la República Peruana por esa época. Recién a partir del 26 de noviembre de 1865 fue que Prado asumió la Dictadura, y, en consecuencia, tanto el plenipotenciario chileno cuanto el ministro peruano, D. Toribio Pacheco, recibieron el encargo de redactar el proyecto correspondiente al tratado de alianza ofensiva y defensiva que se celebraría entre el Perú y Chile.

Dada la cordial amistad que Prado había brindado a Santa María, así como la seguridad de este último respecto de las facilidades que obtuvo desde el principio, tanto en Lima como en Chíncha (lugar hasta el cual viajó), su primera orientación tuvo, sin embargo, que sufrir algunas enmiendas referentes al texto.

De manera especial, las expuestas por nuestro ministro Quimper y sostenidas con patriótico e histórico fundamento por él —quien integraba el gabinete de Prado—, debido a que se opuso, ya a que la redacción del Artículo I (propuesta por Santa María) se basamentara y remontase hasta la ocupación *manu militari* de las islas Chíncha, ya a que tal actitud española apareciera en la historia como pretexto de una guerra recién declarada por Chile (recuérdese que el Perú aún no lo había hecho), como expresando que este último país se erguía en defen-

sa del abuso cometido contra nuestra patria: una suerte de paladín quijotesco que, en realidad, más que aprestarse a defender los ultrajes inferidos a la nación vecina, acudía a ella en pos de que ésta la ayudase y auxiliara en sus apuros bélicos e inevitablemente desatados.

Aquello hubiera sido tergiversar la historia y transmitirla en forma distorsionada a la posteridad documentalmente: "de la mano al ojo" únicamente, parafraseando una expresión subjetiva y profunda del distinguido y cáustico historiador peruano contemporáneo, Pablo Macera ⁸.

A continuación se registra el texto de aquel artículo I, en letra cursiva para destacar su contenido textual, el mismo que tuvo la obligación de enmendar Santa María:

Artículo I

"Las Repúblicas del Perú y Chile pactan entre sí la más estrecha alianza ofensiva y defensiva, para repeler la injusta y actual agresión del Gobierno español, mediante la cual Chile se ve comprometido al presente en una guerra, y el Perú se verá indispensablemente arrastrado a ella, pues la causa primordial de la guerra entre Chile y el Gobierno español se remonta a la aprehensión de las islas Chincha, es decir, a la aprehensión de una parte del territorio del Perú, cuyo pabellón fue arriado a pretexto de reivindicación y de reclamos no esclarecidos ni debatidos en forma, ni juzgados por algunos de los medios que el derecho de gentes señala.

"Será materia de un tratado especial el contingente de recursos bélicos con que ambas partes deben contribuir ⁹".

Se hace hincapié en lo arriba expuesto, no solamente para destacar la sutileza que en la redacción de Santa María se pretendió introducir en aquel valioso documento, sino también, el preconcebido intento chileno de exaltar "los ultrajes" sufridos por el Perú y el por qué Chile —paladín espontáneo— buscaba tal alianza.

Resumiendo: tras de efectuarse las enmiendas que el Perú estimó indispensables antes de su declaratoria de guerra a España, Santa María y nuestro plenipotenciario, don Toribio Pacheco, llegaron a un perfecto acuerdo para concretar su redacción definitiva el 5 de diciembre de 1865 y, firmando ambos el texto de dicho importante documento, procedieron a presentarlo para su aprobación ante el gobierno de Prado.

Tal fundamento legal de la declaración de guerra que se efectuaría de parte del Perú a España fue, en realidad, una seria transacción bilateral entre las objeciones de nuestro ministro Quimper y las primigenias



Coronel D. Mariano Ignacio Prado, Jefe Provisorio de la República. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú).

intenciones del plenipotenciario chileno don Domingo Santa María. Posteriormente, don Toribio Pacheco firmaría en Lima un Manifiesto explicatorio el 16 de enero de 1866, detallando las razones que tuvo el Perú para corregir su redacción final y que se imprimió el mismo año¹⁰.

Pero años más adelante —en 1883 e impreso en Santiago—, el historiador chileno y vilipendioso enemigo del Perú, don Benjamín Vicuña Mackenna, publicó su libro HISTORIA DE LA GUERRA DE CHILE CON ESPAÑA, en el cual, y casi en los estertores de la contienda peruano chilena en la que nuestro país fue derrotado, careció de remilgos para distorsionar la verdad histórica, a la par de referirse, tanto a disimular aquella cruenta ofensiva largamente preparada por el vecino sureño contra el Perú desde antes de 1879, cuanto a alabar el tratado de Alianza Ofensiva Defensiva que al fin logró su país como tabla de salvación, colocándolo más bien como redentor, que en su verdadero papel de redimido por nuestra ayuda. Fueron sus palabras, antes que Chile obtuviese el apoyo peruano:

“La dictadura, por consiguiente, salvó la honra del Perú —referíase a la de Prado— y ajustó inmediatamente su alianza salvadora con Chile.

Tuvo este acto lugar el 5 de diciembre de 1865, i por lo mismo que hoi todos los vínculos están rotos i las gratas memorias han sido revolcadas en cien charcos de sangre —la guerra aún continuaba—, hácese necesario reproducir aquel hermoso documento que así testualmente (sic) decía¹¹”:

MARIANO IGNACIO PRADO, JEFE PROVISORIO DE LA REPUBLICA

Por cuanto entre las repúblicas del Perú i Chile se han celebrado en esta capital, por los respectivos plenipotenciarios, el cinco de diciembre de mil ochocientos sesenta i cinco, el siguiente tratado de Alianza ofensiva i defensiva:

“En el nombre de Dios Todopoderoso, las repúblicas del Perú i Chile, en presencia del peligro que amenaza a la América i de la violenta agresión e injustas pretenciones con que el gobierno español ha comenzado por atentar a la dignidad y soberanía de ambas, han acordado celebrar un pacto de alianza ofensiva i defensiva, a cuyo efecto han nombrado como plenipotenciario *ad hoc*, por parte del Perú, al señor secretario de relaciones exteriores (sic) don Toribio Pacheco, i por parte de Chile, al señor don Domingo Santa María, quienes, habiendo encontrado bastantes sus respectivos

poderes, han procedido a formular el presente tratado preliminar:

Art. 1. Las repúblicas del Perú y Chile pactan entre sí la **más estrecha alianza** ofensiva y defensiva, para repeler la actual agresión del gobierno español, como cualquiera otra del mismo gobierno que tenga por objeto atentar contra la independencia, la soberanía o las instituciones democráticas de ambas repúblicas o de cualquiera otra del continente Sur Americano, o que traiga su origen de reclamaciones injustas, calificadas de tales por ambas naciones, no formuladas segun los preceptos del derecho de jentes, ni juzgadas en la forma que el mismo derecho determina.

Art. 2. Por ahora i por el presente tratado, las repúblicas del Perú y Chile se obligan a **unir las fuerzas navales que tienen disponibles** o pueden tener en adelante, para batir con ellas a las fuerzas marítimas españolas que se encuentren o pudieran encontrarse en las aguas del Pacífico, **ya sea bloqueando, como actualmente sucede, los puertos de una de las repúblicas mencionadas, o de ambas,** como puede acontecer, ya sea hostilizando de cualquier otra manera al Perú o a Chile (A).

Art. 3. Las fuerzas navales de ambas repúblicas, sea que obren en combinación o separadamente, obedecerán, mientras se mantenga la presente guerra, provocada por el gobierno español, al gobierno de aquella en cuyas aguas dichas fuerzas navales se hallaren.

El jefe de mayor graduación, i, en caso de haber muchos de una misma graduación, el mas antiguo de entre ellos, que se encontrara mandando cualquiera de las escuadras combinadas, tomará el mando de ellas, siempre que dichas escuadras obraren en combinación.

Sin embargo, los gobiernos de ambas repúblicas podrán conferir, de mutuo acuerdo, el mando de las escuadras cuando obraren en combinación, al jefe nacional o extranjero que consideren mas competente.

Art. 4. Cada una de las repúblicas contratantes, en cuyas aguas se hallaren, por causa de la actual guerra con el gobierno español, las fuerzas navales combinadas, pagará los gastos de toda clase que el mantenimiento de la escuadra o de uno o mas de sus buques haga necesario; pero a la terminación de la guerra, ambas repúblicas

(A) Las letras impresas en negrita corresponden al autor, para resaltar que las fuerzas navales chilenas disponibles eran minúsculas y obsoletas en 1866 (Art. 2); que Chile tenía bloqueados sus puertos únicamente, y no así el Perú al firmarse aquel tratado de "su alianza salvadora", según Vicuña Mackenna, quien así, calificó a su marina como "redentora".

nombrarán dos comisionados, uno por cada parte, los cuales practicarán la liquidación definitiva de los gastos hechos, debidamente justificados, i cargarán a cada una de ellas la mitad del valor total a que esos gastos asciendan.

En la liquidación se tomarán en cuenta, para que sean de abono, los gastos parciales que durante la guerra haya hecho cada una de las repúblicas en el mantenimiento de la escuadra o de uno o mas de sus buques.

Art. 5 Ambos contratantes se comprometen a invitar a las demás naciones americanas a que presten su adhesión al presente tratado.

Art. 6 El presente tratado será ratificado por los gobiernos de ambas repúblicas, i las ratificaciones se canjearán en Lima, en el término de cuarenta días, o ántes si fuese posible.

En fé de lo cual, los plenipotenciarios de ambas repúblicas firman i sellan el presente tratado.

Hecho en Lima, el cinco de diciembre de mil ochocientos sesenta i cinco.

(Firmados).— T. Pacheco, L.S.— Domingo Santa María, L.S.

Por tanto; i habiendo sido aprobado en decreto de esta fecha el presente tratado, he venido en ratificarlo, teniéndolo como lei del Estado i comprometiendo para su observancia el honor nacional.

En fé de lo cual, firmo la presente ratificación, sellada con las armas de la república y refrendada por el secretario de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores en Lima, a los doce días del mes de enero del año del Señor de mil ochocientos sesenta i seis.

MARIANO I. PRADO

El secretario de Relaciones Exteriores.— Toribio Pacheco (A.).

“Aunque en su ardua misión, felizmente llevada a término, tenía el señor Santa María facultades amplias para proceder a todo jénero de actos, aún los mas trascendentales, sin aguardar la ratificación de su gobierno (honor insigne rara vez concedido en las repúblicas a uno de sus ciudadanos), el tratado de alianza fue remitido inmediatamente a Santiago, i ahí en el acto, convocado estraordinariamente el Congreso,

(A) Nótese que en la redacción de este tratado de Alianza Ofensiva defensiva que se transcribe *ad litteram*, predominan las modificaciones que introdujo en la Lengua Española la “Gramática de Bello”, tan usada en Chile y diferente a la castiza. El texto que se presenta al lector, es el mismo que presentó Benjamín Vicuña Mackenna en su HISTORIA DE LA GUERRA DE CHILE CONTRA ESPAÑA, obra impresa en Santiago durante 1883, casi a fines de la posterior contienda peruano chilena en 1879.

sancionó el último por unanimidad i sin debate... Devuelto a Lima el tratado, por el vapor que llegó al Callao el 10 de enero de 1866, verificóse inmediatamente su canje; promulgóse éste el 12 de enero, i el día 14 de ese mes, veinte meses después del vilipendioso asalto ejecutado por la escuadra española en aguas de las islas peruanas, declaróse oficialmente la guerra a España por el siguiente solemne aunque en demasía tardío documento¹² ”:

Luego de la introducción citada *ut supra* por el historiador chileno acabado de citar, fue que repitió textualmente la declaratoria de guerra que el Perú hizo a España el 14 de enero de 1866 y que fue transcrita en el capítulo anterior de este mismo libro, por lo que el autor renuncia a duplicar el ya expresado documento.

Sin embargo, cabe hacer unas someras digresiones al margen, para ceñirse a la verdad histórica y evitar que la malevolencia intencionalmente fraguada dé rienda suelta a sus dislates: en nuestra ya mencionada declaratoria bélica —y laconicamente, por cierto— el Perú considera y reputa como suya la actitud española de bloquear los puertos chilenos, independientemente de las ofensas recibidas por nuestra patria de parte de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico. Aquel gesto constituyó una muestra de solidaridad fraterna para fortalecer la posición del país sureño que, indudablemente, resultaba el más débil dentro del renglón naval peruano chileno, fuera de una suerte de protección clarísima para los otros dos países aledaños, el Ecuador y Bolivia, sobre los cuales se cernía una amenaza similar que tenía la necesidad perentoria de ser contrarrestada.

Chile envió a la Misión Santa María hasta Lima, mas no como escribió el historiador chileno Vicuña Mackenna —refiriéndose al gobierno de Prado—, aquello acerca de que: “la Dictadura, por consiguiente, salvó la honra del Perú y ajustó inmediatamente su alianza salvadora con Chile. En realidad, la intervención nuestra se efectuó para fortalecer el escasísimo poder naval de la nación sureña, gravemente amenazada por un bloqueo de sus puertos y sin medios para evitar sus plurales consecuencias. También, con la finalidad de aportar un modesto pero decidido esfuerzo fraternal en pro de la causa común que, como en los casos del Ecuador y Bolivia, carecían de naves armadas y hallábanse enfrentando una posibilidad similar de latente peligro intervencionista. Por ello fue que dichas naciones se agruparon alrededor de la escuadra más calificada y fuerte —dentro de sus limitaciones navales—; la una, Chile, para asegurarse, desde que poseía solamente dos unidades de guerra muy débiles: la Esmeralda y la Covadonga; las otras dos, compro-

metiéndose a negar abastecimientos, combustibles y puertos a los buques españoles, desde que carecían de barcos capaces para coadyuvar en cualquier enfrentamiento de guerra en la mar, hallándose, no obstante, corriendo parecidos riesgos que no podían eliminarse, dentro de cualquier perspectiva futura que surgiera bruscamente en estas aguas hemisféricas sudamericanas.

NUESTRA AMAZONIA EN 1866: TRAGEDIA E INTRIGAS CONTRA ESPAÑA

Los misioneros franciscanos españoles, quienes ejercían su apostolado en la selva peruana desde hacía tiempo con peligro de sus vidas y entre tribus aborígenes, tuvieron que hacer frente —durante el año de 1866— a gravísimas acusaciones y cuando aún se mantenía latente el estado de guerra contra España, a mediados del siglo XIX, protestándose a la par, tanto por su intervención naval en la costa del Pacífico sudamericano, cuanto debido a sus exigencias de satisfacciones apoyadas en la fuerza de su escuadra.

Como que, oficialmente y mediante denuncia escrita presentada al Ministro de Guerra y Marina, el Capitán de Corbeta graduado, don Mariano Adrián Vargas —que fue publicada por “El Nacional” de Lima—, se les acusó, tanto de empeñarse en hacer fracasar la expedición del transporte fluvial Putumayo al río Pachitea, cuanto de haber instigado a los aborígenes que asesinaron y devoraron a los alferoces de fragata, Juan Antonio Távara y Alberto West, miembros de la plana mayor del buque arriba mencionado.

La carta que dirigió al Padre Superior de la misión franciscana, R.P. Fray Vicente Calvo O.F.M. en octubre de 1866 —y cuando se proyectaba expedicionar sobre las islas Filipinas— resulta de por sí bastante explícita, desde que le fue enviada por el propio señor Prefecto de Loreto. Rezaba así textualmente:

Prefectura del Departamento de Loreto

“Hace mucho tiempo que hay un clamor general contra la funesta influencia que los padres de la comunidad que S.P. preside ejercen sobre los indios de las misiones, a quienes sugieren ideas subversivas, a fin de que nieguen la obediencia que deben a las autoridades y se muestren hostiles a todos los que se presenten por esos lugares. Hoy mismo se les acusa del grave crimen de haber insti-

gado a los infieles que han asesinado el mes pasado, en Chonta-Isla, a los oficiales del vapor nacional **Putumayo**, que hacía la exploración mandada por el Supremo Gobierno, del río Pachitea.

Con el objeto de que se esclarezcan estos hechos, que tan seriamente comprometen a esa Comunidad, y para dictar las medidas convenientes, me dirijo a S.P., a fin de que, trayendo consigo los indios útiles de Cayaria (para que presten algún servicio), se sirva bajar a tener una entrevista conmigo en el pueblo de Sarayacu, donde debe encontrarse cuando más tarde el día 10 de noviembre próximo entrante, en cuya fecha calculo también llegar con la expedición, que saldrá de aquí el 1° del propio mes, con el objeto de completar la anterior expedición malograda”.

Dios guarde a Ud.
BENITO ARANA (13)

El esclarecimiento personal de las gravísimas imputaciones que habíanseles hecho a los misioneros franciscanos —retratadas tan someramente en la carta del prefecto Arana—, no buscaba otra cosa que establecer la verdad acerca de lo ocurrido en Chonta-isla. Su ejercicio como autoridad política máxima en el departamento de Loreto le obligaba a investigar, con imparcialidad y detenimiento, el caso denunciado; máxime si el Perú se encontraba en guerra contra España y los sacerdotes puestos en tela de juicio eran, en su totalidad, naturales de la Península Ibérica.

Don Benito Arana, patriota como el que más y experimentado pionero de nuestra Amazonía, era un hombre probo, digno y deseoso de hacer justicia sin llevarse únicamente de indicios no comprobados; el meollo de la carta que dirigió al R.P. Vicente Calvo y que acaba de transcribirse, no constituía, pues, una acusación, sino se concentraba, más apropiadamente, en una sólo palabra: **sospechas**.

“Esta comunicación la recibió el P. Calvo el 10 de noviembre, día fijado para el encuentro. Embarcó inmediatamente en canoa y, forzando la marcha, llegó a los tres días a Sarayacu. Aquí no había ni noticia del Prefecto. Al día siguiente salió el Padre en busca de la expedición, con la que se encontró tres días más tarde, en el Ucayali. La componían los vapores **Putumayo**, **Napo** y **Morona**. En éste, que era el mejor o menos deficiente, viajaba el Prefecto.

“Después de los saludos de rúbrica, el señor Arana llevó al Padre a su camarote, acompañándoles el capitán Emilio Valdizán.

“El Padre contestaba a las preguntas del Prefecto con mucha calma, como quien no necesita ni tiene empeño en defenderse; pero era tal la pena que le causaba el tener que rebatir calumnias tan monstruosas que, según contó el señor Arana, la emoción y las lágrimas le impedían casi hablar.

“—Esta vía del Mayro —dijo el Padre— la descubrieron nuestros antiguos misioneros y luego se perdió cuando los religiosos tuvieron que salir de la montaña por orden de Bolívar. Años enteros he empleado yo en volver a descubrirla. Es de capital importancia para la comunicación de nuestras misiones con Ocopa. ¿Cómo íbamos a oponernos ahora a una empresa que estableciendo la navegación a vapor simplificaría enormemente nuestros viajes? ¿Se puede imaginar siquiera, señor Prefecto, que quien ha preparado y dado impulso a esta navegación, por iniciativa propia primero, y luego por encargo del mismo Gobierno, con peligro de perder muchas veces la vida, gastando en viajes de exploración más de tres mil pesos de los escasos recursos de las misiones, sin que el Gobierno ni nadie diese un céntimo, a excepción de los doscientos pesos que se recaudaron en Cerro de Pasco, vaya ahora a oponerse a una empresa que ha sido uno de los mayores anhelos de su vida? . . . Y en cuanto a que yo o cualquier otro misionero hayamos instigado a los cashibos, con quienes ningún trato tenemos, a matar a los dos Comandantes (sic), permítame, señor Prefecto, que no diga una palabra en nuestra defensa. Sería rebajarme demasiado el tomar yo en cuenta una acusación tan atroz ¹⁴”.

TAVARA Y WEST: DOS MARINOS ASESINADOS POR ANTROPOFAGOS

Allá por el año de 1866 y entre los meses de junio y agosto, navegaba por el río Ucayali el transporte *Putumayo* de nuestra Marina de Guerra al mando del Capitán de Corbeta, don Mariano Adrián Vargas, cumpliendo órdenes superiores y en misión exploratoria de la red fluvial Amazónica.

Habiendo zarpado el 27 de junio de Iquitos, había llegado el día 6 de agosto a la boca del ya mencionado río después de haber recalado en Curahuati, Piuri Isla, Somén, Tierra Blanca, Santa Catalina, Sarayacu, Cashiboya y Callarúa.

“Impresionado por la belleza del paisaje y decidido a estudiar de cerca el Ucayali y sus afluentes, el comandante Vargas se aventuró a surcarlo, llegando hasta el mismísimo Pachitea. Tras innúmeras dificultades para efectuar la navegación, debidas a la escasa potencia de las

máquinas y al absoluto desconocimiento de aquel cauce fluvial que por primera vez surcaba, el 10 de agosto chocó el buque con una "palizada" (denominación regional dada a la aglomeración de ramas y troncos, enclavados muchas veces en el fondo), sufriendo una varadura y averías de cierta consideración. Para ejecutar la reparación fue necesario descargar el barco e iniciar un extenso trabajo 15".

Las labores que con tal propósito tuvieron que emprender los marinos de su dotación —oficiales y tripulantes, en conjunto—, se vieron gravemente demoradas para sacar el buque de su encallamiento imprevisto, debido a la baja de nivel que experimentó el río y a la prolongada espera que hubieron de soportar hasta que aumentase su caudal tan decrecido, el que, por una inesperada ausencia de lluvias a lo largo de su sinuoso cauce (como a veces ocurre en la Hoya Amazónica y sus arterias tributarias), mantenía una notable baja anormal y desacostumbrada.

Tales inconvenientes situaron al **Putumayo** en un difícil trance, harto prolongado, que más lo hacia parecer como una suerte de monumento incapaz de flotar y, por lo tanto salir libremente propulsado, que un buque listo a navegar y proseguir su tarea.

La tardanza inesperada que esta situación produjo, trajo como lógica consecuencia que escasearan los víveres a bordo del **Putumayo**. Como no existía otra alternativa en aquellos parajes tan desolados y carentes de ayuda que por primera vez se exploraban, surgió la necesidad de procurárselos y comenzar a abastecerse de la fauna comestible que, de otro lado, era abundante en la región. El propio comandante Vargas las organizó en seguida —nos referimos a las inmediatas partidas de "mitayo", designación aborígen que se da a los grupos destinados a la cacería— y, poniéndose al frente de la expedición inicial se embarcó en un bote, aprovechando para ello la discreta corriente del río Pachitea.

Sólo dos oficiales de Marina: los Alféreces de Fragata Juan Antonio Távara y Alberto West, quedáronse en tierra al cuidado, tanto del personal restante de tripulantes, cuanto de la carga que había tenido que desembarcarse para aligerar el buque y repararlo. Ambos jóvenes marinos, mientras esperaban el regreso de los "mitayeros", se encontraban en una de las riberas del Pachitea cuando de improviso aparecieron —en la orilla opuesta— tres o cuatro indios "cashibos", asomándose entre la frondosa vegetación selvática, despertando, por supuesto, con su singular y extraño atuendo colorido y salvaje, la curiosidad de aquellos inexpertos oficiales. Notando, de pronto, que les llamaban y, al apreciar tales gestos como amistosos, Távara y West procedieron a

alistar un bote a remos y, haciéndose acompañar por algunos tripulantes para bogar con seguridad, cruzaron diagonalmente el río hasta la margen opuesta, provistos de algunas baratijas que pensaron intercambiar por diversos adornos plumíferos que les mostraban los "cashibos".

Ciñámonos, ahora, en este pasaje de la narración histórica acerca de lo que después ocurriría, a las frases textuales del R.P. Conrado Juaniz O.F.M., escritor franciscano que tuvo la oportunidad de estudiar a fondo la *Historia de las Misiones* en la valiosa y conocida Biblioteca de Ocopa. Fueron sus palabras:

"El ruido que hacían los que trabajaban en la compostura del vapor atrajo a los cashibos que moraban en las vecindades. Acercáronse con cautela y quedaron observando, agazapados en el bosque. Dos de ellos, sin armas, salieron hasta la orilla del río en la margen opuesta a la en que estaba varado el Putumayo. Távara y West cogieron una cantidad de objetos que llevaban para regalar a los indios y, entrando en una canoa con tres o cuatro marineros, pasaron a la otra orilla.

"Una vez en tierra, pusieron los objetos en el suelo sobre un pañuelo. Sin aguardar el reparto que se pensaba hacerles, los dos cashibos se tiraron a llevárselo todo. Sorprendidos y molestos, los dos oficiales les rechazaron a la fuerza. En el mismo instante cayó sobre ellos una lluvia de flechas. Los marineros se lanzaron al río y alcanzaron a nado la otra orilla. Távara y West fueron muertos a flechazos ¹⁶".

El historiador colombiano Ortega Ricaurte, una de las más versadas autoridades sobre asuntos amazónicos, tratando acerca de aquella tribu del Gran Pajonal que atacó a nuestros bisoños oficiales de marina, se expresó respecto de ella como sigue:

"Los cashibos, de facciones nobles, altos y fornidos, forman una tribu guerrera, feroz e indomable que defiende belicosamente su independencia, motivo por el cual no se atreve ningún cauchero a explotar sus vírgenes montañas en las riberas del Tambo y del Pachitea, donde sin embargo abunda el caucho. En sus luchas con los blancos son valientes, pues no le tienen miedo a las armas de fuego, a las que hacen frente con sus flechas, cuyas puntas llevan un veneno activísimo (A.).

"También son enemigos de todas las tribus vecinas (shetebos,

(A) Tal clase de ponzoña —que mata paralizando por completo la circulación sanguínea, por asfixia y sin envenenar el cuerpo herido— permite, según el caso, tanto alimentarse de su presa cuanto practicar la antropofagia como antaño se hizo. Se le llama en el Perú y Brasil "ampi" o "curare", respectivamente. Los cashibos de la época que se narra eran, según el historiador y arqueólogo hispano Luis Pericot García, antropófagos también en determinadas ocasiones.

conibos, piros, panos y remos), de la región del Pachitea... Su nombre significa "cashí" murciélago y "bo", semejante, o sea "vampiros", y es sólo un remoquete que les dan sus vecinos y que acogieron los blancos, pues sus verdaderos nombres que corresponden a cuatro sub-tribus, son bununaguas (gente sin Chácara), barrinaguas (hijos del Sol), coronaguas (hombres monos) y shuchanaguas (hombres papagayos) ¹⁷ ”.

LA EXPEDICION DE CASTIGO CONTRA LOS CASHIBOS

Poco tiempo después y merced a un oportuno aumento del nivel de las aguas del río Pachitea ("repiquete", como se le llama en la Amazonía del Perú), el transporte **Putumayo** logró salir de su varadura y emprendió el tornaviaje hacia el puerto de Iquitos.

Una vez que hubo arribado, su comandante, el Capitán de Corbeta graduado don Mariano Adrián Vargas, no sólo informó al Prefecto de Loreto, don Benito Arana, acerca de todo lo acontecido y en forma detallada, sino que también se contrajo a escribir y remitir su apresurado parte oficial al Sr. Ministro de Guerra y Marina, relatando en él, tanto la varadura sufrida por el **Putumayo** en Chonta-isla, cuanto las dificultades por las que pasó su dotación en reparar las averías de aquel buque hasta lograr su final reflotamiento. De manera especial refirióse al crimen cometido por los "cashibos" en las personas de Távara y West, haciendo casi suyas —con suma ligereza— las intrigantes versiones oídas de boca de Romano Giulace, quien, habiendo sido su anfitrión en algunas oportunidades durante los trabajos efectuados en el transporte arriba citado, descargó, durante las conversaciones sostenidas con el comandante Vargas, su animadversión tanto tiempo guardada contra los misioneros pertenecientes a la Orden del Mínimo de Asís, deslizando y manteniendo una falsa y malvada idea: para él, los mencionados sacerdotes habían instigado a los "cashibos" en contra de los marinos que asesinaron.

El comandante don Mariano Adrián Vargas, hombre patriota y bien intencionado, llegó a creerle. . ., "veterano de las acciones libradas en el Alto del Conde y Arequipa, el jefe aquel —tal vez por haber ejercido con anterioridad y por dos años como intendente de Policía en Tacna— habíase tornado algo escéptico en creer, de primera intención, en las protestas de inocencia hechas por aquellos de quienes llegaba a sospechar, fuesen o nó personas de crédito *prima facie* . . ., y esto le sucedió con los misioneros españoles que por aquella época ejercían

su apostolado en el río Ucayali. En cada uno de ellos veía Vargas a un enemigo con sotana. Nacidos en la Madre Patria, su lógica casi policiaca le prevenía contra probables sorpresas. Si bien por los hábitos les estaba vedado el uso de las armas, natural era que, en defensa de su bandera, agotaran recursos indirectos para pelear por su causa ¹⁸”.

“Romano Giulace, un traficante aventurero, italiano de origen y especie de cacique blanco en el varadero de Sarayacu, pesó mucho en la formación de sus conceptos sobre los frailes. . . , Vargas fue creyéndole poco a poco. El italiano, deseoso de erradicar a los Mínimos de Asís que hacían ver claro a los indios con sus prédicas en lengua vernácula, quería seguir explotando a éstos sin control. . . Continuar con el infamante comercio de niños y mujeres robados por los salvajes a tribus vecinas, comprados a precio de baratijas y revendidos en suculentas cantidades en otras regiones, especialmente en la frontera con el Brasil. Seguir enriqueciéndose ilícitamente, en otras palabras ¹⁹”.

Inclusive, llegó a contarle al comandante Vargas acerca de un incendio cruento provocado *ex profeso* por los misioneros, en el que había fallecido una anciana.

“La verdad era otra. El incendio del caserío de Pucacuru se hizo habiendo evacuado a todos los indios, de acuerdo con el Gobernador, y con el fin de que estos fueran —apremiados por las circunstancias—, a ocupar las flamantes viviendas ya habilitadas por los Padres en la nueva Misión de Cayarí ²⁰”.

Tres meses después de la tragedia ocurrida a Távara y West, durante el mes de noviembre de 1866, zarpó del puerto de Iquitos la que vino a llamarse “Expedición de Castigo” que, organizada por el Prefecto don Benito Arana, tuvo como finalidad principal tanto la de amedrentar a los “cashibos” que se oponían a la misión colonizadora de nuestra casi desconocida selva, cuanto la de seguir indagando —durante las obligadas escalas del viaje— la estricta verdad acerca del verdadero comportamiento de los misioneros españoles, acusados de instigar a los aborígenes en contra de nuestros marinos. El Padre Calvo se unió a los expedicionarios de Arana (ambos conocían y hablaban dialectos vernáculos), mas sólo en su calidad de religioso y para ejercer su apostolado cristiano.

“Vengo —dijo— como capellán de la expedición, y por lo mismo que ocurre el peligro de un combate, tal vez sangriento, mi obligación es estar presente para asistir a los moribundos ²¹”.

El día 3 de diciembre de 1866, los buques que conformaron la expedición puesta bajo las directivas de Arana, dejaron de surcar el río

Ucayali e incursionaron en las aguas del Pachitea. Ellos eran el **Morona, Napo y Putumayo**, comandados por los tenientes segundos de la Armada Peruana Eduardo Raygada, Ruperto Gutiérrez y Darío Gutiérrez, en el orden arriba indicado. Fuera del personal de sus dotaciones, llevaban a bordo veinte soldados de guarnición naval, armados con fusiles y provistos de abundantes municiones, bajo el mando militar del Teniente 1.º de Infantería de Marina, Emilio Valdizán, destacado y a órdenes del Prefecto de Loreto, don Benito Arana, para efectuar desembarcos y entrar en combate contra los aborígenes si su hostilidad, así lo aconsejaba.

Como una curiosidad referida en la "Historia de las Misiones" y narrada por el Padre Juaniz, los buques expedicionarios transportaban también a su bordo "cuarenta flecheros cunibos, que se habían empeñado en tomar parte en la expedición al saber que se trataba de castigar a los aborrecidos cashibos. Por medio de ellos había hecho traer el señor Arana a unos pocos cashibos medio civilizados que vivían en la margen izquierda del Pachitea, para que sirviesen de guías en la entrada al bosque 22".

El Prefecto Arana, luego de asesorarse debidamente para emprender un ataque de sorpresa contra los "cashibos", resolvió hacerlo a horas de la noche. Para ello dispuso que sus pequeñas fuerzas de desembarco se trasladasen en botes —que se mandó arriar oportunamente— para, surcando en silencio las aguas de la ribera, arribar a las orillas de la isla Chonta e iniciar a pie la búsqueda y encuentro de los temibles selvícolas. Aquella acción se llevaría a cabo el 6 de diciembre.

Como precaución, dispuso que los buques zarparan oportunamente y en son de combate, para que esperasen a la sección desembarcada al frente de Chonta-isla apenas despuntase el alba.

Sin embargo, los guías "cashibos" equivocaron el encuentro que daban por seguro y en las cercanías de las orillas, obligando a los expedicionarios a caminar toda la noche. Hacia las cuatro de la madrugada encontraron —casi en plena selva— el pesado bote que habían empleado Távara y West, tierra adentro, pues había sido cargado y llevado hasta allí por los guerreros "cashibos", lo que les hizo recapacitar acerca de la cantidad de brazos que habían realizado tan increíble esfuerzo: sus próximos enemigos parecían ser muchos más que los esperados.

"Estaban ya los expedicionarios a diecisiete millas de la playa —apuntó el padre Juaniz—, molidos por aquella fatigosa caminata y sin víveres. El señor Arana juzgó prudente emprender la retirada. Antes sin embargo, quiso dar un descanso a la gente y probar un último inten-

to. Despachó, pues, un piquete de soldados, con los guías, a que hicieran un reconocimiento por los alrededores. Formaba parte del un suboficial, Emilio Vizcarra, muchacho esforzado y audaz, que años después llegó a ser Prefecto de Loreto. Después de larga, inútil búsqueda, el piquete volvió atrás. Pero Vizcarra, con un sólo indio de guía, entró más adentro y tornó pronto muy alborozado; allí cerca estaban los cashibos celebrando gran fiesta o, tal vez, un funeral.

Allá se fueron todos con las armas prevenidas. Apenas les vieron los cashibos, echaron mano de arcos y flechas, y lanzáronse contra ellos, dando espantosos gritos. Muy mal lo habrían pasado los expedicionarios si sus atacantes hubiesen procedido con reflexión y cautela, escondiéndose en el bosque, dispersándose y disparando sus flechas al abrigo de los árboles; pero el furor que les causó la inesperada aparición de los soldados y el estar más que medianamente bebidos, les hizo adelantarse a pecho descubierto, fácil blanco de los fusiles ²³”.

A consecuencia de este sangriento y singular enfrentamiento habido entre marinos, soldados y “cashibos” —cuyo jefe fue el cacique de nombre Yanacuna (Perdiz Negra)—, las exiguas fuerzas de desembarco que se habían creído suficientes para castigar la traicionera muerte de los alfereces Távara y West, resultaron ostensiblemente minoritarias. Apenas si lograron capturar poco menos de una veintena de prisioneros, entre jóvenes e inexpertos guerreros y tres mujeres, que no pudieron introducirse a tiempo dentro de la maraña selvática; figuraba entre los apresados la propia mujer del fiero cacique anteriormente mencionado; ella, al ser interrogada, mientras nuestras tropas pretendían una estratégica retirada hacia la orilla para entregar a los cautivos y reforzarse, comenzó explicando que los antedichos oficiales habían sido sacrificados “por penetrar en su tierra y haberle derribado algunos pies de plátanos”. Posteriormente, y ante las insistentes preguntas traducidas por los “cashibos” que acompañaron a la expedición, exasperada y profiriendo gritos destemplados, se introdujo en una de las chozas y sacó de ella los dientes y muelas semicalcinados de Távara y West, diciendo que “no sólo los matamos, sino que los asamos y nos los comimos”; prosiguió, expresando que las ensartadas dentaduras, a manera de trágicos collares o trofeos que engalanaron su cuello, eran..., “lo único que quedó de esos dos demonios blancos, porque hasta sus huesos nos los bebimos en polvo ²⁴”.

Y así diciendo, arrojó aquellos salvajes y femeninos adornos a los pies de los expedicionarios, que los miraron y recogieron aún no repuestos por tan horrorosa sorpresa que no habían imaginado ni tenían en mente.

Después de aquella demostración salvaje, el grupo naval que acompañaba al Prefecto Arana, prosiguió su retirada isla afuera, manteniendo sus armas en condiciones de reanudar el fuego ante cualesquier sorpresa que ocurriera durante su marcha. Habiéndose desplazado unos dos kilómetros aproximadamente, llegó a sus oídos una infernal gritería producida por unos cuatrocientos o quinientos "cashibos" que —probablemente avisados por el "manguaré", telégrafo de troncos huecos muy sonoro y usado en la Amazonía— veníanse sobre ellos disparando flechas con el fin de cortarles la retirada. Los expedicionarios forzaron su marcha cubriéndose con nutridas descargas de sus fusileros, hasta alcanzar la playa, mientras proseguían combatiendo contra las incrementadas huestes del cacique Yanacuna, lográndolo a eso de las cinco de la tarde. Aquella lucha fue encarnizada y en ella hubo muertos y heridos. Entre los primeros, falleció Yanacuna con un balazo en la frente; respecto de los segundos, el Teniente 1.º, Emilio Valdizán resultó muy gravemente afectado por el asta de una larga flecha, que traspasándole el tórax, le produjo lesiones internas de las que jamás pudo recuperarse en el resto de su vida y que, en diversas oportunidades, llegaron hasta ponerle al borde del sepulcro, no obstante que la saeta aquella debió carecer del letal veneno conocido como "ampi". Recuérdese que Valdizán era Teniente 1.º de Infantería de Marina y, como tal, desembarcó en Chonta-isla al mando de los soldados que servían en la Guarnición militar de los buques fluviales.

"En todo el fragor del combate —escribió el señor Arana—, el R.P. Fr. Vicente Calvo se ocupaba de bautizar a los salvajes heridos y moribundos, completamente desapercibido del peligro que íbamos atravesando 25".

Indudablemente que la presencia de las cañoneras, apostadas y listas conforme a las disposiciones del Prefecto Arana frente a Chonta —isla, libró a los expedicionarios del exterminio. Rendidos por la fatiga y escasos ya de municiones, en la playa hiciéronse a un lado para permitir a los buques que dispararan su artillería. Abierto el fuego —porque no quedaba otro recurso—, el estrago que causaron sus proyectiles fue espantoso entre las filas "cashibas", quedando la ribera cubierta de cadáveres ante tan imprevista sorpresa.

Reembarcados los expedicionarios y detenidos a bordo sus escasos prisioneros, el Prefecto Arana dispuso que los buques zarparan emprendiendo el tornaviaje hacia Iquitos, bajando por el Pachitea, Ucayali y Amazonas, hasta arribar a su puerto fluvial de salida. Así fue como se dió fin a la llamada "Expedición de Castigo".

*EL FALSEADO INTERVENCIONISMO
ANTI NAVAL ESPAÑOL EN LA SELVA*

Poco tiempo después de su llegada a la capital de Loreto, don Benito Arana pudo completar su informe oficial y enviarlo al Sr. Ministro de Guerra y Marina, en Lima, precedido por una comunicación escrita cuyo texto fragmentado se registra a continuación:

“Por lo mismo que se hacían a los Padres misioneros del Ucayali imputaciones muy graves, he cuidado de recoger, con mucho esmero y escrúpulo, informes circunstanciados de los mismos indios, por la ventaja que tengo de poseer su idioma, respecto a la conducta de aquellos; y he adquirido el convencimiento más completo de que se les ha calumniado de la manera más grosera como inicua por algunos aventureros traficantes de mala ley que, por desgracia, han ido a parar a las márgenes del Ucayali, quienes son los únicos y exclusivos autores del abandono y estado de desmoralización en que se encuentran aquellas poblaciones. . . Por ser ajeno de este documento, no quiero ocuparme más extensamente de tan delicado asunto, y me reservo dar cuenta minuciosa de él al supremo Gobierno en una comunicación oficial separada, como lo exige la justicia y la vindicta pública”.

Ahora bien, el meollo de la información oficial que remitió la ya mencionada autoridad política a nuestro ministro —refiriéndose al parte que le había elevado el comandante del Putumayo, Capitán de Corbeta graduado don Mariano Adrián Vargas, a raíz del ataque de los “cashibos” que asesinaron a Távara y West, así como de la varadura imprevista de su buque en el Pachitea, se fragmenta también en pro del resumen que exige esta obra y de la síntesis que se ha impuesto el autor. Fueron sus palabras:

“...He tenido ocasión de cerciorarme personalmente de cuanto se ha expuesto en una comunicación oficial que he visto impresa y en versiones que se han derivado de ella respecto a los Padres misioneros del Ucayali... En obsequio a la verdad y a la justicia que debe otorgarse a quien la tenga, quien quiera que sea, no creo ajeno de esta comunicación, con la imparcialidad propia de un funcionario desapasionado y recto, lo que sobre este particular ocurre, y aseverar, por serme constante el hecho, que el capitán Vargas, que de buena fe dirigiera el oficio a que acabo de referirme, ha sido sorprendido por personas prevenidas contra los Padres misioneros e interesadas en su desprestigio, porque de alguna manera impedían éstos las ruines expoliaciones de todo género y

el inícuo tráfico que aquellas han ejercido sobre los infelices moradores de Sarayacu y de toda esa comarca situada en el Ucayali, arrebatándoles con violencia a sus hijos para llevarlos a Nauta, Iquitos, etc., y venderlos con destino al Brasil, infundiendo con este hecho, bárbaro y atroz, en el ánimo de los indios conversos, que están bajo el pastorado de los Padres misioneros, el odio y la desconfianza más acerbos, y por otro lado fundados, respecto de lo que ellos llaman los cristianos o blancos. Ha sido el colmo de la malevolencia haber hecho creer al capitán Vargas, oficial honrado y digno, a pesar de la ligereza en que ha incurrido, que los Padres hubieran instigado a los indios cashibos, con quienes ni ellos ni los indios de Sarayacu tienen el menor contacto, a cometer el hecho de que fueron víctimas los malogrados oficiales Távara y West. Los cashibos son enemigos de todas las tribus que pueblan esa región; todas los odian, los temen con pavor y desean su exterminio. Viven, además, a una gran distancia de las otras tribus, que jamás se aproximan a ellos. Mal podían, pues, los supuestos agentes de los Padres ni nadie acercarse a esos antropófagos para prevenirlos contra los expedicionarios 26 ”.

LA ANTROPOFAGIA EN LA HOYA AMAZONICA

Durante los pasados siglos —y no como un denominador común de las diferentes tribus del Gran Pajonal, sino únicamente practicada por algunas—, en la creencia de que les permitía asimilar cualidades o virtudes del difunto, se practicó la antropofagia esporádicamente.

Quienes han escrito en forma fidedigna acerca del canibalismo de otrora en la Hoya Amazónica, como Larrabure Correa, Hildebrando Fuentes o el explorador francés Robuchón, han abordado en sus obras escenas espeluznantes en ceremonias tribales peculiares, que mantuvieron una suerte de ritual, muy diferente, por cierto, a las prácticas de antropofagia que conoció el mundo, llevadas a cabo en épocas pasadas y distintas regiones de nuestro planeta.

Teniendo en consideración los estudios e investigaciones llevados a cabo *in situ* por tan conspicuos estudiosos, es que al autor se atreve —a manera de interesarse acerca de la interpretación histórica más próxima a conjeturar respecto a lo ocurrido con Távara y West en 1866, jóvenes marinos de la entonces naciente Fuerza Fluvial del Amazonas (hogaño rebautizada como Fuerza Naval del mencionado río, quienes como único recuerdo que perpetuaba sus trágicos fallecimientos en ca-

lidad de exploradores bisoños, rememoraban sus apellidos mediante una placa aledaña a la Plaza Clavero de Iquitos, nominando la calle que la ostentaba en forma resumida, a través de un binomio y hasta sólo el comienzo de la década de 1980. Rezaba así: "Távara West".

Hoy, la preocupación del Alto Mando Naval ha logrado que las autoridades políticas de la capital de Loreto, dupliquen aquél simplificado laconismo histórico: dos calles de dicha ciudad ostentan los nombres y apellidos de aquellos sacrificados pioneros: "Juan Antonio Távara" y "Alberto West". Estas líneas se escriben en 1985.

Valgan las explicaciones anteriores para, dentro de un escueto resumen preliminar acerca del ceremonial "cashibo" para consumir sus actos de antropofagia, se narre lo que debió acontecerles a los supradichos alféreces de marina, luego de su muerte en las playas de Chonta-isla, asaeteados por los salvajes:

"En un cocimiento de agua y ajíes colorados, se guisaba al infeliz prisionero que había sido muerto con anterioridad a flechazos. Durante la ceremonia ritual, en la que solamente los varones adultos se sentaban alrededor de la olla, el cacique tomaba con los dedos un pedazo de carne humana, y deshaciéndolo en hebras, pronunciaba una larga oración a la que la concurrencia respondía con un sonoro: ihen!

"Y luego cada individuo de la tribu repetía lo que había hecho el cacique, chupando la carne solamente y volviéndola a colocar dentro de la olla; esta ceremonia se prolongaba por dos o tres horas; parece que la pieza más apetecida eran los brazos, los mismos que se pasaban entre los comensales, de mano en mano, hasta acabarlos. . .

"Luego los asistentes ingerían grandes cantidades de "mazato" (especie de chicha alimenticia, hecha de yuca y fermentada, después de ser masticado el tubérculo por las viejas de la tribu y merced a la tialina salival) para, a continuación, provocarse vómitos y seguir festinando. . .

"Luego el baile, el delirio producido por la embriaguez, la coca y el tabaco. Después callaba el "manguaré" (sonoro telégrafo de troncos huecos, palmeado para llamar a los comensales), guardando la selva una tragedia más entre los apiñados y gigantescos árboles de su inmensa extensión selvática.

"Por encima de este cuadro y de los diseminados comensales, quedaba suspendido el cráneo desnudo de la víctima, e igualmente descarnado uno de sus brazos armado de la mano que hubo de servir como batidor para la "cahuana".

“Los dientes pasaban a servir de collar, sobre la prieta y reluciente garganta de la mujer preferida del cacique. . .La escena de canibalismo había concluido 27”.

EL EPILOGO DE UNA DENUNCIA PATRIOTICA EQUIVOCADA

El comandante don Mariano Adrián Vargas, moqueguano de nacimiento, quien había ingresado a la Armada Peruana como guardiamarina el 26 de enero de 1847, ejerció su carrera naval durante 28 años en forma regular. Fuera de haber integrado, durante su viaje de Europa a América, la dotación de la fragata *Amazonas* —que luego daría la vuelta al mundo, terminando su periplo el 28 de mayo de 1858 al mando del Capitán de Navío don José Boterín—, Vargas había cumplido comisiones del servicio viajando a Chile, Guayaquil y Centroamérica. En 1862 se desempeñó, como ya se ha apuntado líneas arriba, en calidad de Intendente de Policía en el Departamento de Tacna; más tarde, fue Capitán de Puerto, tanto en Ilo cuanto en Arica, para después ser nombrado a la entonces Fuerza Fluvial del Amazonas. También, a la postre, llegaría a ocupar el cargo político de Prefecto de Loreto.

Casado con la dama tarremeña, doña Carolina Vargas, tuvo un hijo que respondía a los nombres de Carlos Alfredo. Aparte de su matrimonio tenía también una hija: doña Sofía Vargas Herrera; a comienzos del siglo XX y en el año de 1916, esta dama residía en la tacneña calle Bolívar, “en estado de soltería y en observancia de buenas costumbres”, a decir de tres distinguidos vecinos de la localidad 28.

Esta cortísima semblanza sobre Mariano Adrián Vargas, puede aún aumentarse con algunos aspectos relacionados directamente con sus ideas y creencias espirituales así como respecto de su indudable ligereza para juzgar como veraces algunos comentarios que, *a priori*, no eran otra cosa sino intrigas sutilmente fraguadas.

Tras sus primeras sospechas contra los misioneros españoles, volvióse anticlerical por el resto de su vida, puesto que el veneno de “los comentarios que se infiltró en él a través de las conversaciones con Giulace y la torva influencia de Julián Torres (un desertor militar, ex-traficante de indios, quien hasta intentó apresar a los misioneros en Sarayacu durante la guerra con España, siendo después asesinado por un indio llamado Zacarías), había tomado indudablemente cuerpo en sus conceptos.

“Su carrera naval continuó sin mayores lucimientos hasta el año de 1875, en que entregó su alma a Dios.

“Al morir, no confiando en el sacerdote que acudiera a confesarle, rechazó los auxilios de la religión. En el momento de expirar olvidóse de las rencillas terrenales para dirigirse a quienes realmente le inspiraban fe: Jesucristo y su santa madre, la Virgen María ²⁹”.

En la parroquia de Celendín, Departamento de Cajamarca, existía y debe encontrarse aún, un libro forrado en badana roja y signado con el número 279, en el mismo en el que fue asentada la siguiente Partida de Defunción cuyo texto se transcribe:

“Año del Señor de mil ochocientos setenta y cinco; En treinta de agosto, dió razón don Eleuterio H. Merino, que había fallecido el que fué Sr. Capitán de Corveta (sic) Don Mariano Adrián Vargas; como yo tenía conciencia de que este señor había muerto impenitente por no haber querido resivir (sic) los auxilios espirituales que la Yglesia C.A.R. (sic) tiene preparados para sus hijos; sin embargo de mis diversas exortaciones y suplicas a este respecto, le **negué sepultura**, pero después averigüe que había sido bautizado (sic) y que al tiempo de expirar llamó a su auxilio a los (sic) dulcísimos nombres de **Jesús y María** por este prinsipio (sic) hise (sic) sepultar su cadaver en el Sementerio (sic) de la Parroquia después de haber practicado en el lo que ordena la **Clementina** de cuya acontecimiento diparte (sic) a mi superior; y lo firmo pa. constancia – **Selonio Tejada** ³⁰” (A.).

MARIANO
ADRIAN
VARGAS

(A) Las palabras escritas en letra negrita corresponden al autor, con el fin de hacer resaltar su especial importancia dentro del texto original.

1. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... *Historia Marítima del Perú* (coautor) Lima, 1974. T. VII., p. 431.
2. *Idem.*
3. VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN... *Historia de la Guerra de Chile con España*. Santiago, 1883. Pp. 145-146.
4. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1966. T. I. p. 170. Ed. SANMARTI.
5. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... *Op. cit.*, p. 279
6. *Ibidem.*— Vide: *Memorias Políticas R.C.H.H.Y.G.* (n. 54). T. LXIV, p. 6
7. *Incas, Virreyes y Presidentes del Perú...* Sobre tiro de las Secciones correspondientes a la biografía y retratos de los gobernantes del Perú. Pp. 168-169.- Lima S/F Ed. PEISA, a cargo de Gustavo Siles. Vide: *Historia General de los Peruanos*, (República). Lima, 1973. T. III. Pp. 362-363. Basadre, Jorge y Valega, José. IBERIA S.A.
8. MACERA PABLO... *Conversaciones con Basadre*. Lima, 1979., p. 7
9. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... *Op. cit.* p. 308
10. *Ibidem.* Pp. 312 y 333
11. VICUÑA MACKENNA, BENJAMIN... *Op. cit.* p. 222
12. *Ibidem.* p. 225
13. JUANIZ, CONRADO O.F.M... *Las Campanas del Sarayacu*. Madrid, 1960. Pp. 93-94. Ed. CISNEROS
14. *Ibidem.* Pp. 95-96
15. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*, Lima, 1966. T.I. p. 142.
16. JUANIZ CONRADO... *Op. cit.* Pp. 90-91
17. ORTEGA RICAURTE, DANIEL... *La Hoya Amazónica*, Bogotá, 1940.
18. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Op. cit.* T. II., Lima, 1969 p. 150.
19. *Ibidem.* Pp. 150-151
20. *Idem.*
21. JUANIZ, CONRADO... *Op. cit.* p. 107
22. *Idem.*
23. *Ibidem.* Pp. 108-109

24. Ibídem. p. 110
25. Idem.
26. Ibídem. Pp. 98-100
27. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. Lima, 1966. T. I. Pp. 146-147. Ed. SANMARTI
28. ARCHIVO GENERAL DE MARINA... Lima, Expediente No. 160-40. Vide: VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. Lima, 1969. T. II., p. 150
29. Ibídem. P. 154
30. ARCHIVO GENERAL DE MARINA... Ministerio de Marina, Lima. Expediente No. 160-40. Capitán de Corbeta MARIANO ADRIAN VARGAS.

Capítulo IV

La negativa española ante la propuesta chilena de un duelo naval entre fuerzas iguales confirma la decisión de atacar la plaza. El ominoso bombardeo de Valparaíso. Un mea culpa hispano. Zarpan los españoles hacia el Perú. El Callao alista sus barcos y baterías para entrar en combate. Mandos y buques atacantes.

EL BOMBARDEO DE VALPARAISO: PROLEGOMENO DEL ATAQUE AL CALLAO

Desengañado el brigadier Casto Méndez Núñez por diversos intentos que hizo para reencontrarse con la escuadra aliada —sin éxito y luego del combate naval de Abtao ocurrido el 7 de febrero—, no habiendo podido hallarla ni batirla como lo tenía por seguro en su calidad de Comandante General Accidental de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, y en especial, tras de haber reforzado la división a su mando sustituyendo a la fragata *Villa de Madrid* con la poderosa y modernísima *Numancia* que acompañaba a la *Blanca*, vióse obligado a desistir y modificar sus planes iniciales y cambiarlos totalmente. En consecuencia, ordenó el zarpe definitivo de sus dos barcos, los que dejaron las intrincadas aguas del archipiélago de Chiloé y emprendieron el tornaviaje con rumbo al bloqueado puerto chileno de Valparaíso.

Su intensa búsqueda de las fuerzas navales peruano—chilenas había fracasado rotundamente. Luego de un detenido estudio hecho con su Estado Mayor y de sopesar opiniones, decidió cambiar de táctica y modificar el curso de la guerra: de allí en adelante, sus buques harían uso de la iniciativa para atacar y bombardear los barcos y puertos más importantes a lo largo del litoral enemigo, en lugar de malgastar su tiempo buscando en la mar a las escurridizas naves rivales.

Habíase convencido de que su teatro de operaciones era muy diferente al usualmente empleado en aguas abiertas. También, que sus bastimentos mermaban rápidamente y era necesario reponerlos con la máxima urgencia posible.

Sospechaba Méndez Núñez que le había jugado una estratagema, mas no podía explicársela con seguridad ni tenía tiempo para ello. Ig-

noraba aquel marino hispano que los efectivos navales peruano-chilenos (cuyo mando había recaído accidentalmente en el Capitán de Navío de nuestra armada, don Manuel Villar Olivera), habían navegado subrepticamente hasta la escondida abra de Huito, para mantenerse en ella con seguridad y en compás de espera. Dicho escondidísimo y buen tenero se hallaba en un paraje poco frecuentado —aún por los mismos experimentados “chilotes” oriundos del archipiélago sureño, y determinados prácticos chilenos—, tanto debido a la caprichosa orientación de sus islotes, cuanto al extenso y laberíntico pasaje de los canalizos circundantes.

Así fue como, la audaz y atrevida maniobra del comandante Villar, quien era un experimentado y eficiente marino de la vieja escuela, tornó sumamente dificultosos los afanes españoles para retomar el ansiado contacto con sus adversarios de Abtao, truncando sus esperanzas y haciéndoles fracasar en su empeño.

Una vez que dieron fondo sus barcos en Valparaíso, el brigadier Méndez Núñez resolvió cambiar el curso ya desatado de aquella guerra, en forma completa. El 27 de febrero de 1866, en nota dirigida a los diplomáticos foráneos residentes en Chile — la misma que se hizo extensiva a los comandantes de los buques de guerra surtos en la rada— escribió, refiriéndose a la flotilla aliada peruano-chilena, que ésta “se ocultaba en sitios donde todo encuentro era imposible 1”.

También, y quizás a guisa de adelantar justificadamente sus futuras intenciones, hizo hincapié en las peligrosas navegaciones que, para buscar al enemigo, tenían que efectuar sus buques por la causa ya mencionada. Terminaba declarando a los cónsules extranjeros en la nota antedicha, que, habiéndose hecho forzoso recurrir a medidas de rigor que no dejaran impunes las ofensas inferidas por Chile a España, procedería a bombardear los puertos de aquel litoral “en el impostergable plazo de cuatro días” (lapso que en realidad se dilató hasta casi un mes), para que se pusieran a salvo los intereses neutrales 2.

Los representantes y cónsules de diversas naciones —y entre ellos, en particular y por razón de su mayor comercio con Chile, los de Inglaterra y Estados Unidos de Norteamérica— tomaron mucho interés en llegar a un arreglo ante la amenaza que se cernía.

Sin embargo, Méndez Núñez persistió en mantener las mismas condiciones expuestas —que eran idénticas a las demandadas por el almirante Pareja, su predecesor ya fallecido—, añadiendo otra que mantenía sumamente herido el orgullo hispano: la devolución de la **Covadonga**.

El contralmirante inglés, Lord Denman, había manifestado ya en ocasión anterior, que él no podría observar impasible el bombardeo.

Por su lado, el comodoro norteamericano Rodgers se mostró sumamente explícito también al indicar que se opondría con sus buques. Así, dejó adivinar, indirectamente por cierto, que con la actitud que pronosticaba sólo cumplía instrucciones reservadas que debió recibir.

Y, a propósito de este último jefe estadounidense, cabe decir que dados sus previos afanes para evitar y lograr un arreglo que descartara el bombardeo de la plaza, hasta llegó a ofrecerse como juez *sui generis*. Oficialmente, se comprometió con el gobierno chileno para actuar, en calidad de árbitro imparcial, con el fin de dirimir una suerte de medioeval duelo entre fuerzas navales que combatirían a diez millas de Valparaíso, las mismas que estarían conformadas tanto por naves españolas, como barcos aliados peruanos—chilenos, en forma equiparada.

Tan curiosa e inocente propuesta, ajena por lo demás a las prácticas de guerra, fue acogida por el gobierno de Chile como una suerte de tabla de salvación y en forma unilateral, ante la inminente amenaza de la escuadra hispana, ya decidida, de bombardear Valparaíso y destruir su casi inerme primer puerto. Oficialmente, y para ensayar aquel intento, tuvo que ser consultada la opinión del Capitán de Navío Juan Williams Rebolledo—quien pese a no haber participado en el combate naval de Abtao, por hallarse ausente con la Esmeralda en trámites administrativos—ejercía, conforme a las especificaciones del tratado de alianza ofensiva—defensiva reconocido por el Perú y Chile, el mando en jefe de la escuadra mixta de ambos países, debido a su mayor antigüedad en el grado, que ostentaban tanto él como el más caracterizado de los marinos peruanos, don Manuel Villar Olivera.

Recién a mediados del siguiente mes, y por encontrarse en Huito el comandante accidental de las fuerzas navales peruano—chilenas acabado de citar, fue que se enteró de aquel desafío bélico tan inocentemente concebido y que hubiera involucrado también a nuestros buques de haber sido aceptado por Méndez Núñez. Los textos, tanto de su breve informe acerca de la noticia recibida, cuanto un fragmento (esencial, del “desafío chileno”), se transcriben a continuación:

Comandancia de la
División Naval del Perú

Huito, Abril 15 de 1866.

Señor Secretario de Estado
en el Despacho de Guerra y Marina

S.S.

Tengo el honor de adjuntar a V.S. copia de la comunicación que en 12 del presente recibí del Comandante en Jefe de la Escuadra; relativa a los últimos sucesos ocurridos en Valparaíso, para que V.S. se entere de su contenido.

Dios gue á V.S.

S.S.

Manuel Villar

En cuanto al aviso que le hizo llegar a Huito el Comandante General de la Escuadra Aliada, para que Villar y sus dotaciones se enterasen acerca del reto chileno hecho al brigadier Méndez Núñez y, en consecuencia, alistaran sus buques en son de guerra por si aquel desafío era aceptado, el párrafo más importante (fragmento documental) rezaba simplemente así:

"... Se ha oficiado al Jefe de la Escuadra Española proponiéndole un combate Naval (sic) con fuerzas iguales á diez millas de la bahía de Valparaíso, á donde vendrá á buscar á los Españoles la escuadra Aliada ó una parte de ella segun convenga. Ha sido portador de esta nota el Comodoro Norte—Americano que se ha prestado á ser juez de la contienda... 3 "

De fuentes documentales chilenas, transmitidas telegráficamente en forma presurosa y muy tardía —cuyo texto, también extemporáneo, se hizo conocer al gobierno peruano desde Huito en 12 de abril—, es interesante citar un mensaje que retrató, muy claramente, la indignación de quien por ese entonces desempeñábase como autoridad administrativa militar, ante la abusiva amenaza hispana:

Del Intendente de Nuble (Chillán, marzo 31, 1866)

"Por parte telegráfico que he recibido hoy a las cuatro de la tarde, dirijido ayer de la Moneda por el Oficial Mayor del Ministerio del interior (sic), se me dice lo que sigue.— A todas las autoridades del Sur. Se ha oficiado al Jefe de la Escuadra Española, proponiéndole un combate naval con fuerzas iguales a diez millas de la bahía de Valparaíso, adonde vendrá a buscar a los Españoles la Escuadra Aliada o una parte de ella según convenga. Ha sido portador de esta nota el Comodoro Norte—Americano que se ha prestado a ser juez de la contienda. El cobarde Méndez Núñez ha contestado al Comodoro Norte—Americano que mañana sin falta bombardeará a Valparaíso, y que no acepta la contienda que se le propone, y si en el curso de la guerra se encuentra con nuestra escuadra, hará

uso de toda la superioridad de sus fuerzas marítimas. Méndez Núñez declaró también al Comodoro, que el bombardeo sería en el momento de enarbolar la bandera española en una verga de proa, y que, en adelante no podría iniciarlo sin nueva notificación 4 ”.

Aquel amenazador e injusto bombardeo que se efectuaría sobre el débil puerto de Valparaíso, sería indudablemente un acto de represalias por la sorpresa de Abtao. Pero así suele ser la guerra, y, en este caso, ¡la suerte estaba echada!

LA EXACERBACION HISPANA ANTE EL PROPUESTO DUELO NAVAL

El día 30 de marzo de 1866, en aguas de Valparaíso, el brigadier Casto Méndez Núñez tuvo recién la oportunidad de leer la proposición del Gobierno de Chile para evitar el bombardeo de la plaza, sustituyéndolo in situ por una suerte de “justa naval” que se libraría entre buques de ambos beligerantes, con fuerzas aproximadamente iguales y a diez millas mar afuera de la costa chilena. El oficio que así lo comunicaba, hallábase firmado por el Comandante de Marina de Valparaíso y le fue entregado, personalmente, por el comodoro norteamericano Rodgers, a quien se designaba como juez de aquella contienda.

Con el propósito que embarga a todo hombre que ausculta la historia, mas no únicamente para narrar concatenadamente los acontecimientos, sino para tratar también de interpretar el pensamiento de sus protagonistas y procurar comprenderlo, el autor considera de interés traer a colación —y en palabras fidedignas—, tanto las ideas iniciales que acudieron a la mente del Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, cuanto las opiniones de dos altos jefes de marina foráneos que, debido a las circunstancias, tuvieron la oportunidad de comentar el insólito caso con don Casto Méndez Núñez a bordo de la *Numancia*. Respecto de lo expresado, el brigadier español escribiría el 30 de marzo de 1866 a su Ministro de Marina, lo siguiente; fueron sus palabras:

“La lectura de la comunicación produjo en mi ánimo el sentimiento de indignación y desprecio que V.E. podrá comprender, escrita en el estilo de la prensa de este país, siendo la tal comunicación prueba evidente de la poca dignidad y decoro de un Gobierno que pretende pasar por sensato y serio 5 ”.

Y, más abajo añadía, tanto su primer impulso cuanto los razonamientos que le llevaron a adoptar la pragmática decisión final, exponiendo las causas y motivos que pesaron en su ánimo para or-



Los comandantes de los buques españoles. 1. Brigadier D. Casto Méndez Núñez, Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico. 2. Capitán de navío Juan B. Topete y Carballo. 3. Capitán de navío Claudio Alvargonzáles. 4. Capitán de fragata Victoriano Sánchez Baircastegui. 5. Teniente de navío Francisco Patero Narváez. 6. Capitán de navío Miguel Lobo y Malagamba. 7. Capitán de navío Carlos Valcárcel. 8. Capitán de navío Juan B. Antequera. (Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú)

denar que se cañoneara sin mayor dilación el puerto chileno de Valparaíso, pese a la nulidad defensiva de aquella plaza contra el muy superior poder de la artillería española, en un ataque sin posibilidades de responder los fuegos contrarios hechos desde el mar contra sus edificaciones, calles y almacenes, pero que no culminó con desembarco alguno ni luchas en tierra firme, con el fin de no exponer a sus marinos y soldados a la cruenta reacción de las tropas chilenas, listas a combatir, si el caso se daba, a los incursores que aprovecharon su indiscutible superioridad para un injustificable cañoneo.

Así fue como, en la misma comunicación dirigida al Ministro de Marina español, Méndez Núñez, le relató minuciosamente las opiniones de dos altos jefes foráneos que, sin duda alguna, influyeron en él durante el lapso demasiado corto del que dispuso a bordo de la *Numancia* para tomar su decisión final respecto del bombardeo, aún condenado y criticado por diversos historiadores contemporáneos, debido a que Valparaíso era, por aquel entonces, un puerto carente de defensas para contrarrestar los potentes disparos de la artillería naval española; en la práctica: una "ciudad abierta".

En el documento que se viene examinando —y a lo largo de las frases que escribió Méndez Núñez a su propio ministro— resaltan algunas de sumo interés, absolutamente fehacientes y poco o nada conocidas en el medio historiográfico sudamericano. El autor, al transcribir las textualmente, se toma la libertad de destacarlas en letra negrita para los fines de imprenta; fueron sus palabras:

"No ocultaré a V.E. que por un momento, olvidando el alto puesto que en la actualidad ocupo y los sacratísimos intereses que S.M. me ha confiado al ponerme al frente de su Escuadra en el Pacífico, con el terminante precepto de vengar y castigar los ultrajes hechos a nuestra bandera por estos países, mi primer impulso, mi primer pensamiento fue aceptar el reto insidioso que con la osadía del débil, y so pretexto para arreglar la cuestión, se me dirigía; pero prontamente repuesto, y con conciencia de mi deber, manifesté al Sr. Comodoro, mi extrañeza al ver en la citada comunicación lo que a él se refería. Este señor me manifestó que ignoraba el contenido de la comunicación de que había sido portador; que cuando oyó hablar a los miembros del Gobierno chileno del proyecto de un duelo internacional, se había reído, diciéndoles que lo juzgaba un disparate; que yo seguramente lo rechazaría, y que interrogado si él se prestaría a servir de padrino, expuso que si el jefe español

era tan loco que aceptaba tal proposición él, amigo de ambos países, no podría rehusar el cargo con que se le confiaba, añadiéndome que de ningún modo debía ni por un instante tomar tal despropósito en consideración; al retirarse le ofrecí le contestaría, y a los pocos instantes entró a bordo el Sr. Almirante inglés Dennam, acompañado del Comodoro Cursey. El sr. Almirante, al que le enseñé la comunicación del Comandante de Marina, demostró vehementísimamente su indignación, exponiéndome que debía romper aquella comunicación y no dar contestación alguna, autorizándome desde luego sólo el tal escrito a dar a Chile el severo castigo que para el día de mañana tenía anunciado. Dicho señor se retiró tan sólo suplicándome limitase mis operaciones a lo que tuviese proyectado anteriormente al recibo de aquel documento impropio, que justísimamente aumentaría mi indignación hacia ese país, tan poco digno de generosidad e hidalguía con que con él había obrado España.

Creo, Exmo. Sr., no deber entrar con V.E., en explicaciones que me indujeron a no dar otra contestación al reto del Gobierno chileno sino de palabra, y por conducto de Comodoro Americano, de que comunicaciones de aquella índole no merecen contestación alguna... 6”.

LA REPRESALIA ESPAÑOLA CONTRA EL PRIMER PUERTO CHILENO

Así las cosas, puede decirse que la oposición inicial anglo-norteamericana a que se bombardeara la plaza de Valparaíso, no solamente se debilitó considerablemente sino que pasó a convertirse en una mera formalidad, a raíz de lo expresado en los párrafos precedentes y las opiniones vertidas por los altos jefes de marina arriba mencionados, acerca del “duelo internacional” propuesto por Chile.

Si bien y apenas con tres días de anterioridad —el 28 de marzo de 1866— amanecieron los buques de guerra ingleses y estadounidenses mostrando inequívocas señales de hallarse preparando para combatir si el caso llegaba, tras la entrevista habida con Méndez Núñez en su buque insignia, la fragata blindada Numancia y luego de conocerse tanto por el almirante Dennam, cuanto por el comodoro Rodgers el singular texto del “desafío chileno”, aquellos preparativos bélicos dejaron de proseguir en su alistamiento.

Efectivamente, durante la mañana del 28 y durante aquel día y hasta el 30 de marzo, el *Tuscarora* había blindado sus costados, prote-

giéndolos con cadenas; “el Vanderbilt pintaba de negro sus batiportes y batientes; se notaba agitación a bordo del monitor *Monadnock*, así como del *Powhatan* y del *Mohongo*; las fragatas inglesas *Sutley* y *Leander* y el vapor *Devastation* también habían sallado las colisas hacia la banda por la que marcaban a la escuadra ibérica. Sin embargo, a medida que transcurría el plazo fijado —que correspondía al 31 de marzo—, fueron deponiendo su actitud preventiva hasta dejar en completa libertad de acción a los marinos peninsulares 7”.

“¡Honra quiere España sin barcos —habían sido las palabras de Méndez Núñez—; no barcos sin honra!”, y según parece, ante su decidida postura cesaron los preparativos bélicos a que hago mención, sin tomarse ninguna otra medida de naturaleza coactiva 8”.

Aquella manifiesta actitud postrera e indolente de las fuerzas navales anglo—norteamericanas, resultó definitiva para que el Comandante General de la Escuadra de España en el Pacífico se resolviese a ejecutar impunemente el bombardeo del 31 de marzo sobre Valparaíso, en la fecha anunciada y sólo pidiendo que en los hospitales y establecimientos benéficos se enarbolasen banderas blancas, para salvarse en lo posible del terrible y unilateral cañoneo que se avecinaba.

“Desde aquel punto el aspecto de la población fue verdaderamente digno de lástima; todos sus habitantes la abandonaban y el movimiento de trenes no bastaba á contener los innumerables viajeros, que transportaban lo que podían salvar de sus propiedades muebles. En el intervalo de cuatro días abandonaron la ciudad cerca de 40.000 personas, que constituían la mitad de sus habitantes. El Gobierno había mandado retirar los cañones del fuerte de San Antonio, para que constase de un modo indudable que la plaza estaba indefensa. La propiedad depositada en los almacenes fiscales, que era toda de súbditos extranjeros, fue detenida allí por intervención del pueblo, que no permitió se extrajese efecto alguno, én venganza de la conducta de las fuerzas neutrales 9”.

Sin embargo, tanto dentro del sector diplomático foráneo cuanto del consular, surgieron protestas dirigidas a Méndez Núñez, por escrito. El propio Encargado de Negocios inglés calificó aquel plazo de cuatro días —del 27 al 31 de marzo de 1866—, como sumamente corto para poner a salvo diversas mercaderías extranjeras depositadas en almacenes. Expresó también que el proyectado bombardeo, acerca del cual protestaba, estaba fuera del derecho internacional; le siguieron los representantes diplomáticos de Francia y Prusia; también los cónsules de otros países con residencia en Chile, pero ocupándose de ratiocinios políticos que no eran de su incumbencia y se apartaban del campo co-

mercantil que les correspondía defender directamente. La reacción de Méndez Núñez ante estas últimas peticiones fue drástica, devolviendo a cada uno la comunicación recibida, que únicamente podrían juzgar los gobiernos respectivos dentro del terreno de la política entre naciones soberanas e independientes, por tratarse de reclamaciones que rebasaban sus definidas limitaciones de representación y trabajo..., “pero estos se ratificaron en ella y el jefe español participó lo ocurrido al Gabinete de Madrid 10”.

La noche del 30 de marzo de 1866 empezó con un eclipse total de luna, que comenzó a las nueve y cuarto y terminó completamente a las dos de la mañana del día 31, obligando a los españoles a extremar su vigilancia contra posibles torpedeamientos, que se sospechaban factibles.

Nada sucedió, sin embargo, amaneciendo el Sábado Santo e izándose a bordo los pabellones a media asta, por la muerte del Redentor Jesucristo.

Los buques norteamericanos se dirigieron al fondeadero de Viña del Mar, haciéndose a la mar los ingleses, fuera de la bahía, para contemplar el bombardeo que debía iniciarse dentro de muy poco tiempo tal como estaba anunciado.

A las ocho de la mañana la **Numancia** navegó hacia el centro de la rada, y luego disparó dos cañonazos sin bala, para indicar mediante aquellos tiros que dentro de una hora se daría comienzo a la acción. Treinta minutos más tarde se ordenó “zafarrancho de combate” izándose las banderas al tope según la costumbre establecida.

Siendo las nueve de la mañana la fragata blindada **Numancia**, que era el buque insignia de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, ordenó por señales de banderas que los barcos españoles procedieran a ocupar las posiciones asignadas con anticipación. La **Villa de Madrid** y la **Blanca** lo hicieron frente a los Almacenes Fiscales; la **Resolución** emplazó de inmediato sus cañones con dirección al ferrocarril; la **Vencedora** hizo lo propio, amenazando la Intendencia y la Bolsa al unísono.

Respecto a la formación así adoptada, escribió el teniente Eduardo Iriondo —quien actuaba como jefe de ingenieros en la **Numancia**— las siguientes frases que se transcriben ad litteram:

“Era un hermoso día de plácida calma, en la ciudad reinaba el silencio de los sepulcros; los habitantes coronaban las alturas, inusitado espectáculo, en verdad, ofrecía aquel pueblo que se preparaba a ver la destrucción de sus propiedades!.

No había pasado un cuarto de hora, cuando rasgó los aires con agudo silbido un proyectil lanzado por la **Blanca**. No tuvo contes-

tación alguna: allí adelante del fuerte, ondeaba la bandera tricolor de Chile; pero los cañones que debieron afirmarla, yacían desmontados.

El fuego se generalizó al momento en toda la línea de los buques españoles: las detonaciones de las granadas, reventando en tierra, eran el solo eco de nuestros cañonazos, y las columnas de humo, que comenzaron a salir bien pronto de los edificios atacados, nos respondieron de la exactitud de las punterías. La *Villa de Madrid* hizo alarde de su habilidad, disparando por elevación contra la bandera chilena; todos sus proyectiles tangentearon el asta, y roto, por fin, uno de los vientos, quedó inclinada la bandera al suelo.

“Cambiaron después los buques de posición, dirigiéndose la *Resolución* a los almacenes y la *Blanca* al ferrocarril, y a las once y cincuenta minutos hizo la *Numancia* la señal de cesar el bombardeo. A esta hora un voraz incendio consumía los almacenes fiscales y la calle de la Planchada, a donde una granada perdida llevó el fuego; los demás edificios quedaban destrozados considerablemente. Los cañones enmudecieron y los buques pasaron al fondeadero de Viña del Mar, cruzándose en el camino con los americanos que volvían a sus puestos.

Tres días estuvo iluminada la bahía con las llamas de Valparaíso y hasta nuestro fondeadero llegaba el espantoso estruendo que producían al desplomarse los techos y paredes. Los almacenes fueron completamente consumidos con todas las mercancías depositadas en ellos; la pérdida se ha calculado en veinte millones de pesos... 11”.

La versión histórica acabada de citar es, a criterio del autor, una fehaciente y desapasionada narración de lo acontecido en Valparaíso aquel día 31 de marzo de 1866. Fue escrita por un marino español, el Teniente de Navío de la Real Armada, don Eduardo Iriondo como ya se ha expresado anteriormente, y dicho oficial naval, muy conocido a raíz de su interesante libro “Impresiones del Viaje de Circunnavegación de la Fragata blindada *Numancia*”, no sólo fue un testigo presencial del abusivo bombardeo español desatado sobre el primer puerto chileno, sino que también ha sido admirado por historiadores propios y ajenos que se refirieron a aquella obra que publicó en Madrid, tanto por la sinceridad de su narrativa, cuanto por la comprobada veracidad de sus relatos concadenadamente hilvanados para sus futuros lectores.

De otro lado, conviene precisar que tanto la *Berenguela* como el buque *Marqués de la Victoria* que se encontraban anclados frente a

Viña del Mar, no tomaron parte en el bombardeo del 31 de marzo por la razón ya mencionada.

También la fragata blindada *Numancia* no cañoneó el puerto de Valparaíso, limitándose a disparar —como buque insignia que era— dos tiros iniciales (de salva, sin balas), una hora antes de comenzar la acción y a manera de aviso.

Respecto de las unidades navales españolas cuya participación fue activamente beligerante, puede decirse que, siguiendo las órdenes impartidas por el Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, brigadier don Casto Méndez Núñez, sólo cuatro de las principales fragatas bombardearon intensamente los objetivos terrestres escogidos con antelación; ellas fueron las que se indican:

NUMERO DE CAÑONES

Villa de Madrid	50
Blanca	40
Resolución	44
Vencedora	4

138

“Todos estos buques fueron los que, en las tres horas que duró el bombardeo, harían 20 tiros cada uno, o sea un total de 2.600, siendo la mayor parte de bala rasa del calibre de a 68 y los demás, granadas, bombas incendiarias y balas de a 32 ¹²”.

GUARNICION DE VALPARAISO: DISTRIBUCION DE FUERZAS

Primera División.— Al mando del coronel Arteaga. Se encontraba subdividida del modo siguiente:

Almacenes Fiscales.— Al mando del Tnte. Crnel. José M. Páez, una Batería de Artillería, una Compañía del Buín, una Compañía del Batallón de Marina, una Compañía de la Artillería Cívica.

Plazuela de la Matriz.— Al mando del sargento mayor, Samuel Valdivieso, una Compañía del Buín y un piquete del Batallón Marina.

Planchada.— Al mando del Tnte. Crnel. Luis Arteaga, tres Compañías del Batallón de Marina.

Quebrada de San Agustín.— Al mando del Tnte. Crnel. de Guardias Nacionales, J. Emiliano Costa. Una Compañía del Batallón de

Marina y una Compañía de Artillería Cívica.

Quebrada de Elías.— Al mando del mayor del Batallón Cívico, Capitán del Ejército, Pedro Avalos, tres Compañías del Batallón Cívico de Valparaíso y un piquete de Cazadores a Caballo.

Segunda División.— Al mando del coronel Borgoño, subdividida del modo siguiente:

Plaza y calle de la Victoria.— Al mando del sargento mayor Juan Martínez; tres Compañías del Buín.

Calle de la Independencia.— Al mando del Tnte. Crnel. de Guardias Nacionales, Buenaventura Sánchez, dos Compañías del Batallón Cívico de Valparaíso.

Puente de Jaime.— Una Batería de Artillería y un piquete de Cazadores a Caballo.

Tercera División.— Al mando del coronel Escala, en la Estación del Ferrocarril; compuesta de una Batería de Artillería y el Batallón del 10 de Línea.

En la Merced.— Al mando del coronel de Guardias Nacionales, Manuel Renjifo, Batallón Cívico No. 1 de Santiago.

RESUMEN DE PERDIDAS SUFRIDAS DEBIDO AL BOMBARDEO

Calle de la Planchada (sur): frente 135 varas; fondo, hasta el cerro de la Cordillera.

Calle del Clave: 51 varas de frente y 31 de fondo.

Calle de Cochrane (sur): 140 varas de frente; fondo, hasta la calle de la Planchada.

Calle de Blanco: 41 varas de frente; fondo, hasta la calle de Cochrane.

BUQUES EXTRANJEROS QUE APRECIARON EL BOMBARDEO INGLESES

Fragata Sutley	38 cañones
Fragata Leander	38 cañones
Corbeta Devastation	4 cañones

80 cañones

AMERICANOS

Vapor Vanderbilt	12 cañones
Vapor Powhatan	22 cañones
Vapor Mohongo	10 cañones
Vapor Tuscarora	10 cañones
Monitor Monadnock	4 cañones
	<hr/>
	58 cañones

LOS PONTONES

“Tanto el inglés *Nereus* como el francés *Ejerie* fueron remolcados por el *Devastation*, la víspera del bombardeo, hasta el lugar donde se encontraba fondeadas las presas españolas (sic) 13 ”

He aquí pues, expresados en un apretado resumen —exigido por la misma necesidad de síntesis que impone la extensión del presente tomo— los principales hechos históricos que caracterizaron el bombardeo de Valparaíso, efectuado por la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico durante la mañana del 31 de marzo de 1866.

“Por cortesía del Museo Naval del Perú se publica, a continuación, la copia fotográfica (facsimil) de un croquis de la época; dicho dibujo fue hecho sobre el terreno y el mismo día del bombardeo, desde uno de los Cerros del Barón, con el fin de arreglar un plano que publicó el diario chileno “EL MERCURIO”, como primicia 14 ”.

*ALGUNAS DISQUISICIONES POSTERIORES
AL BOMBARDEO: RESUMEN*

Las fuertes represalias ejecutadas por las naves españolas contra Valparaíso, constituyeron una suerte de desdoro para el prestigio de aquella escuadra. Poco meditadas en sus consecuencias inmediatas —al propagarse la noticia y originar los respectivos comentarios internacionales—, dieron oportunidad a que surgieran agudas críticas de la prensa internacional, que se refocilaron destacando el especial exterminio sembrado en Chile por los cañones de Méndez Núñez, sobre un puerto carente de artillería para responderles y, en consecuencia, indefenso ante un ataque naval hecho a distancia inalcanzable desde sus costas.

Aquella actitud, perfectamente organizada y anunciada de antemano, tuvo que producir acerbos comentarios. Sus efectos morales y materiales se dejaron sentir muy pronto y, obviamente avivados por el Gobierno de Chile a través de sus representantes diplomáticos en países extranjeros, produjo una racha de nada honrosos epítetos, que se publicaron condenando la prepotente actitud de los marinos españoles.

En el fondo de este asunto, se traslucía que el curso inicial de la guerra había sido cambiado. En adelante, ya no navegarían los barcos españoles para encontrarse en la mar con buques contrarios y entablar combates, que, como en el caso de Abtao y la posterior búsqueda infructuosa de las naves aliadas que se les enfrentaron el 7 de febrero, les causaron daños físicos y materiales; lo harían, en cambio, barajando la costa sudamericana hacia el norte, tanto con la esperanza de capturar presas, reabastecerse y destruirlas allí, cuanto para llegar hasta el Callao y definir, con ventajas y en forma inobjetable, un rotundo triunfo que tanto necesitaban lograr.

Tras de ellos, tal vez, dejarían —como en Valparaíso acababa de ocurrir— casas en ruinas, almacenes destruidos y mercaderías incendiadas, a manera de pruebas acerca de su inclemente paso con el fin de reparar los agravios, que, a su entender, habían sido hechos a su patria y su bandera.

Así fue como, una vez terminado el triste episodio del 31 de marzo en Valparaíso, los buques de Méndez Núñez se comenzaron a alistar para emprender la navegación con rumbo al Callao.

Sin embargo, en resguardo de la verdad histórica, cabe anotar que por haberse anunciado anticipadamente el bombardeo arriba mencionado y hallarse en alerta los defensores del puerto chileno, sólo se registraron dos muertos y dos heridos entre la población lugareña. “Las pérdidas materiales, según cálculos del momento, se estimaron en alrededor de 15.000.000 de pesos, siendo aproximadamente la mitad, unos 8.000.000, correspondientes a mercaderías que pertenecían a extranjeros¹⁵”.

EL ZARPE DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA CON RUMBO AL CALLAO

Una vez consumado el bombardeo de Valparaíso, los buques españoles surtos en dicha parte del Pacífico, completaban su alistamiento en son de mar y tan sólo esperaban el arribo de la fragata *Almansa* y la urca *Trinidad*, para zarpar hacia el norte y arrumbar directamente hasta avistar el Callao. Así se cumpliría la orden expedida por su Comandante

General, don Casto Méndez Núñez, con el fin de proseguir la ya iniciada Campaña del Pacífico.

Finalmente, el 9 de abril de 1866, llegó la **Almansa** al mando del Capitán de Fragata de la Real Armada, don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, trayendo en su barco 300 hombres de transporte para la escuadra, así como diversos víveres y pertrechos.

El mencionado jefe comunicó que no debía esperarse a la Trinidad, desde que por diversas averías había tenido que recalar en Río de Janeiro y sus necesarias reparaciones demorarían bastante.

Con el sólido refuerzo que significaban los 50 cañones montados en la **Almansa**, y habiéndose incendiado previamente las presas **Venecia**, **Dolphin** y **Clara Rosalía**, la escuadra española zarpó con rumbo al Callao el día 14 de abril de 1866 en dos Divisiones. Se comenzó haciéndolo con la segunda de ellas —que navegaría únicamente a vela, por lo que se le despachó en primer lugar— y estaba integrada por la **Villa de Madrid**, **Resolución** y **Almansa**, acompañadas por las fragatas transportes **María Mataura**, **Lollé María** y el vapor **Maule**.

La primera División —cuyas unidades navegarían con sus máquinas y a vapor, sin utilizar las velas— retrasó el zarpe y permaneció en Valparaíso negociando el mutuo canje de prisioneros con el Gobierno de Chile, actuando como intermediario el Comodoro norteamericano don Juan Rodgers (A).

A las cuatro de la tarde del 14 de abril, aquella División se hizo a la mar y dejó el puerto con rumbo al Callao. Estaba integrada por las fragatas **Numancia**, **Berenguela** y **Blanca**; además, por los vapores **Marqués de la Victoria**, **Matías Cousiño** y **Uncle Sam**, así como por la goleta **Vencedora**, nave adecuada para completar aquella formación por sus condiciones marineras, como un eficaz “matalote de popa”.

Sin registrarse novedades en la travesía acabada de mencionar, los buques españoles de la primera División recalaron en la isla San Lorenzo el 25 de abril de 1866. En lo referente a los que habían zarpado antes a vela de Valparaíso (segunda División), el mismo viaje resultó un tanto más lento de lo que se había esperado; así, pues, arribaron a dicho teneadero dos días más tarde, debido a la lentísima velocidad de la fragata transporte **María Mataura**. Respecto de este último inconveniente y del retardo que por tal causa se produjo hasta el 27 de abril, escribió posteriormente —y en frases muy marineras, por cierto— el joven historiador

(A) En algunas Instituciones Navales, como la de Chile por ejemplo, el grado de Comodoro es eventual y transitorio. Se le asigna a un Capitán de Navío con mando de buques. Los galones de su botamanga (cuatro, normalmente), son sustituidos sólo por una faja dorada y ancha, mientras ejerza su desempeño superior de mando.

naval español, Eduardo Iriondo, primer ingeniero de la *Numancia*. Fueron sus palabras: "... baste decir que mientras la *María* navegaba con aparejo de cruz y alas rastreras, la *Villa de Madrid* y la *Almansa* llevaban sólo el velacho, y aún así se adelantaban muchas veces y tenían que recurrir a tomarle un rizo para aguantarse 16".

Casi simultáneamente a la primera arribada de los buques españoles al Callao, esto es decir el día 25 del ya indicado mes y año, lo hicieron también el vapor norteamericano *Vanderbilt* (buque insignia del Comodoro Rodgers) y el monitor *Monadnock*, los mismos que anclaron en la bahía del primer puerto peruano.

Cabe añadir que, como era natural y merced a las comunicaciones recibidas previamente, la llegada de los barcos hispanos no tomó desprevenida a la plaza. Desde el 28 de marzo de 1866 —fecha en que fue expedida la correspondiente Orden General de la Armada, firmada por el Capitán de Navío don José María García— se habían designado unidades de guardia y botes de ronda "para prevenir cualquier sorpresa que pudiera intentarse por buques enemigos 17".

De otro lado, y a lo largo del perfil costero que dominaba tanto la cercana bahía de Chorrillos, cuanto la boca del puerto, entre la isla San Lorenzo y la desembocadura del río Rímac, se venía trabajando apresuradamente en preparar las correspondientes defensas en forma apropiada: balizando en la mar diversos alcances para reglar apropiadamente el tiro de los cañones; montando las nuevas piezas de artillería traídas desde Panamá por nuestros transportes, y adoctrinando a su vez al personal civil y militar para la lucha que sobrevendría.

Recuérdese que, "La artillería de grueso calibre destinada al Callao en tiempo del General Pezet, fue contratada y adquirida por esa misma comisión en Europa y Estados Unidos (coronel Francisco Bolognesi y Teniente de Artillería José Torreblanca). Estos dos integérrimos oficiales superiores (el último ascendió más tarde a coronel) concluyeron sus días en dignísima pobreza, pero en alto concepto de merecimiento y competencia profesional. 18"

EL MEA CULPA HISPANO POR UN BOMBARDEO DEJADO ATRAS

Con el fin de respetar la verdad histórica —y no obstante hallarse la escuadra española frente al Callao, en son de combate—, resulta de interés efectuar algunas digresiones retrospectivas acerca del ya consumado e injusto bombardeo de Valparaíso, para tratar de interpretar los hechos y procurar comprender mejor el porqué de las actitudes asumidas.

das por don Casto Méndez Núñez, mediante una intervención de facto que muchos estudiosos de la historia han juzgado desaprensiva y cometida exabrupto, sin respetar en lo mínimo los derechos humanos más elementales.

Para encauzar debidamente esta suerte de comentarios históricos, será preciso recurrir a la heurística documental más confiable; en este caso, el autor transcribirá la comunicación cursada por el arriba citado marino español, luego del bombardeo efectuado sobre la plaza. Fueron sus palabras:

323

"1866 marzo 31. Rada de Valparaíso

Méndez Núñez al Ministro de Marina.

Da cuenta del bombardeo de la plaza de Valparaíso.

"Exmo. Sr:

Profundamente afectado bajo la dolorosa impresión que V.E. puede comprender debe producir en el ánimo del Jefe de una Escuadra el tener que dirigir los fuegos de los buques de su mando sobre una población que no se defiende, paso a dar cuenta de los términos en que he cumplido con este triste deber en obediencia de las instrucciones del Gobierno de S.M. como extremo imprescindible a que hemos tenido que apelar, agotados todos los medios de conciliación compatibles con la dignidad, como se impondrá V.E. por comunicaciones separadas y persistente el Gobierno de Chile en su obstinada negativa a satisfacer justamente a nuestro pabellón ultrajado.¹⁹"

"... La Villa de Madrid, Blanca y Vencedora, colocadas convenientemente de cuatro hasta siete cables de los puntos a que dirigían sus disparos, hicieron un fuego muy certero y preciso, maniobrando perfectamente. La Resolución no logró situarse hasta las diez en sitio conveniente para batir el punto que se le tenía designado y sus disparos no fueron bastante certeros, por lo que, viendo no conseguía poner sus granadas en los edificios del ferrocarril, caer varias de aquellas en un convento situado en una elevación, le mandé cesar y retirarse de aquel sitio, e ir a batir los almacenes fiscales, en cuyo punto sus disparos fueron bastante buenos ²⁰"

A manera de comentario, histórico pero breve en su esencia, Méndez Núñez, en aquél panorámico y escueto informe que elevó a su Ministro de Marina el mismo día y luego de haber bombardeado Valparaíso al comenzar la mañana del 31 de marzo, demuestra a vuelapluma

las siguientes reflexiones personales que él mismo se hizo:

Primera.- Su arrepentimiento, como jefe naval al mando de una poderosa escuadra, por haberse visto obligado a cañonear impunemente el puerto chileno, máxime si lo sabía incapaz de asumir una defensa certera contra el fuego de los barcos españoles, por carecer de artillería adecuada para tratar de batirlos.

Segunda.- Su convicción de marino experto y valiente, acerca de la destrucción que hubo de llevar a cabo disparando sobre la plaza. Una realidad que, en vez de envanecerle, más bien le avergonzaba sin lugar a dudas.

Tercera.- La atenuación de su "mea culpa", en el sentido de expresar textualmente las palabras que siguen: "...he cumplido con este triste deber en obediencia de las instrucciones del Gobierno de S.M. como extremo imprescindible a que hemos tenido que apelar...". Este añadido descargaba en algo su decisión final respecto del ya mencionado bombardeo.

Cuarta.- Sin embargo, cabe afirmar que Méndez Núñez se aseguró muy bien de que las fuerzas chilenas no causaran el menor daño a sus dotaciones y buques. Estos últimos, disparando desde posiciones preconcebidas y sobre específicos sectores de tierra, hicieron fuego entre cuatro y siete cables de distancia (1 cable = 185 metros, o sea la décima parte de una milla marina que alcanza a 1852 metros lineales), sin tener en cuenta los prudenciales resguardos que debieron tomar sus jefes, para evitar fortuitos impactos. Así, las tropas chilenas provistas sólo de armamento menor, halláronse impedidas, en todo momento, de herir o dar muerte a marino español alguno, desde que su fusilería no alcanzaba trayectorias rasantes superiores a los 250 metros, a lo sumo.

De otro lado, los defensores de Valparaíso sólo habíanse preparado para rechazar un supuesto desembarco en sus costas, armados de rifles, pistolas, sables y granadas de mano en general... Pero aquella invasión de sus playas, ni estaba planeada ni se llegó a efectuar.

Prosiguiendo este breve comentario histórico acerca de aquel bombardeo, debe añadirse que Méndez Núñez lo hizo cesar a las 12:00 hrs. del día 31 de marzo de 1866, cuidándose antes de enmendar las punterías de la Resolución que, inicialmente, comenzó a cañonear un

convento, en vez de hacerlo sobre los almacenes fiscales que eran su blanco ordenado previamente.

En descargo de la criticable responsabilidad que había asumido, esperó también —anticipándose a la orden que impartió a la fragata acabada de citar, para que se situara en la boca del puerto sosteniendo el bloqueo— hasta que los integrantes del Cuerpo Diplomático (que habíanse embarcado previamente en los barcos del convoy) quedaran completamente a salvo, así como que los buques extranjeros ocupasen sin riesgos sus primitivos fondeaderos. Hecho lo anterior, procedió con el resto de su escuadra a largar anclas en las posiciones que cada buque tenía ordenadas de antemano.

La epilogación del informe que se viene examinando, trasunta igualmente, tanto sus preocupaciones cuanto sus descargos de conciencia, refiriéndose al hecho bélico acabado de protagonizar, pero sin incluir los daños materiales sino las bajas causadas al contrario. La destrucción de edificios, almacenes y mercaderías que sufrió el primer puerto chileno, se detallaría más tarde en otros partes oficiales. Fueron, textualmente, sus palabras:

“... Regresados los buques extranjeros a sus anteriores fondeaderos, dirigí una atenta carta al Sr. Almirante inglés suplicándole me dijera si sabía habían ocurrido desgracias personales en tierra y si podía dirigirme la correspondencia oficial como hasta aquí, a cuya carta me contestó el Almirante Dennam con otra amistosa, participándome saber en aquellos momentos eran cuatro las desgracias ocurridas en tierra y que podía remitirme la correspondencia como siempre.

En los buques no ha ocurrido la menor desgracia, habiéndose hecho el fuego en el mayor orden.

Todo lo que pongo en el superior conocimiento de V.E. en cumplimiento de mi deber. (A).

Dios guarde a V.E. muchos años.

Fragata Numancia, rada de Valparaíso y marzo 31 de 1866.

Exmo. Sr. 21

Casto Méndez Núñez (Rubricado)

(A) Las palabras y frases en letras negras, son del autor.

*EL CALLAO Y SU MAR:
ACTIVIDADES PREVIAS AL COMBATE*

Al siguiente día de haber arribado al Callao los primeros buques de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, en fecha 26 de abril de 1866, una comisión del Cuerpo Consular foráneo se entrevistó especialmente con el brigadier don Casto Méndez Núñez a bordo de la *Numancia*, con el fin de que éste fijara un plazo conveniente para poner a salvo los intereses neutrales antes que ocurriera una acción de armas. Dicha representación estuvo encabezada por los representantes de Colombia, Noruega, Prusia y Suecia, los mismos que le presentaron un documento cuyo contenido resumía los siguientes acuerdos tomados en común:

- 1.- Declarar que se consideraba un abuso de fuerza, el incendio o destrucción de los almacenes de depósito de mercaderías y de otros edificios consagrados a la industria, el comercio o el servicio de neutrales.
- 2.- Protestar, solemnemente, contra todo acto de hostilidad que causara algún perjuicio a las personas o intereses de los neutrales, reservando a sus respectivos gobiernos —a los que se daría cuenta—, los derechos y plenitud de acción que les correspondiera para demandar y hacer efectiva la correspondiente indemnización.

El Comandante General accedió, y sin dejar de indicar lo perjudicial que resultaba tal demora para sus planes, desde que el Perú la aprovecharía para fortificar sus defensas, prometió no atacar el puerto hasta pasados cuatro días, haciendo hincapié en que aquella era una deferente prueba de la consideración que le merecían las naciones extranjeras.

En el fondo, la verdad prístina era concebida y válida, tanto para los españoles cuanto para los peruanos; en sí no constituía, de modo alguno, damos unilateralmente determinada ventaja, desde que los marinos hispanos también la necesitaban. Así, durante aquellos cuatro días de espera, las fragatas peninsulares calaron sus masteleros de gavia, trajeron abajo las vergas mayores y culebrearon las jarcias, protegiendo con ello las correspondientes arboladuras, de posibles averías. Tales trabajos eran sumamente importantes, desde que de ellos dependería el poder o no seguir viaje, una vez terminada la acción de guerra que se proyectaba ejecutar contra el Callao.

“Otros aprestos llevaron a cabo los marinos ibéricos, tales como pintar de negro las fajas de los costados de sus buques, para disminuir así la visualidad de los cascos. La Blanca blindó con aceradas cadenas su combés, para resguardar la parte central del buque y proteger su sala de máquinas. La Almansa —recién incorporada a la escuadra— procedió a efectuar un ejercicio de tiro al blanco en las afueras del puerto, con el doble propósito de amilanar a los defensores y entrenar, a la vez, a sus bisonños tripulantes que poco conocían del manejo de la artillería. En fin, a bordo de todos los barcos españoles se habilitaron hospitales de sangre, verificándose el comportamiento del personal en zafarranchos diversos, único modo de asegurar su eficaz actuación durante la lucha que se avecinaba²²”.

Si bien durante el reciente bombardeo de Valparaíso, tanto las dotaciones españolas cuanto los barcos de su escuadra, habían resultado indemnes, no ocurrió lo mismo en la anterior sorpresa que recibieron durante el combate naval de Abtao el 7 de febrero. De allí la decisión tomada por su Comandante General interino, don Casto Méndez Núñez, con el fin de cambiar el curso que inicialmente había tomado la guerra; y, descartando las peligrosas búsquedas para establecer contactos con la Escuadra Aliada enemiga, proseguirla, trocándola por una ofensiva directa sobre los puertos más importantes de Chile y el Perú; esto sería decir, llevando sus naves hacia objetivos definidos.

Preocupábale la inminente llegada al Pacífico de los nuevos buques blindados *Independencia* y *Huáscar*, cuya navegación desde Europa era ya una realidad; pero que, por variadas circunstancias de tiempo y mar, no llegó a concretarse oportunamente como era de esperarse.

De otro lado, el haber dejado a la zaga de sus fuerzas navales a los barcos que, mandados por el Capitán de Navío peruano, don Manuel A. Villar Olivera, habíanle combatido en Abtao para luego retirarse estratégicamente a través de los canales de Chiloé y esperar en Huito, le concedía una cierta ventaja digna de ser aprovechada. Así fue como, luego de bombardear Valparaíso — en circunstancias harto criticables por la historia—, decidió arrumbar hacia el Callao con sus buques y hasta sintió en atacarlo sólo cuatro días después de su arribada, como prueba de su “consideración” al pedido que le hicieron los representantes consulares foráneos.

Con ello, y fuera de certificar que el espíritu que animaba a sus marinos no se doblegaba, aprovechó también el tiempo para que se restablecieran algunos de ellos heridos en Abtao, a la par de subsanar algunas ligeras averías sufridas en aquel combate.

Como ejemplos singulares de lo que aquí se afirma —y citando una sola prueba acerca de cada buque hispano en Abtao— pueden consignarse a vuelapluma los siguientes:

- a) Heridos y contusos en la Villa de Madrid:
 Guardiamarina: D. Enrique Godínez y Miura.
 Cabos: José Corbeira y Manuel Díaz
 Preferente: Sebastián López
 Marineros ordinarios: José Fos y Buenaventura Baldrich.
 Grumetes: José Capelo, Bernardo Pujol y José Gener.
 Soldados: José Camillo y Antonio Yus. 23
- b) Averías en la Blanca (a ser reparadas por el Carpintero);
 Un balazo en el jardín (baño) de estribor.
 Otro balazo en dos tablones del forro (destrozados).
 Otro balazo en la bovedilla de estribor
 Otro balazo en el jardín de babor.
 Otro balazo en la amura de babor, abriendo agujero y embutiéndose en el bauprés y su carlinga.
 Otro balazo que se llevó parte de la figura de proa.
 Otro balazo que le abolló el cobre por estribor.
- c) Averías en la Blanca (a ser reparadas por el Contramaestre):
 Una burda de gavia rota por su tercio alto
 Una burda de sobre mayor por ídem.
 Un escotín de sobre de ídem.
 Dos amantillos de velacho...
 Un obenque proel... de velacho...
 Dos obenquillos de juanete...
 La maniobra de babor de velacho...
 Un viento de la cevadura...
 La cadena de la segunda ancla, rota por la mitad del primer grillete.
 Una cómoda de la cámara de oficiales. 24

Varios meses llevaban aquellos marinos sin pisar tierra, sorteando una vida agitada, llena de sacrificios y alarmas continuas; esa era la verdad. Mas aquí, ya frente al Callao, resultábales imprescindible continuar aquella lucha para rehabilitar la honra de su escuadra, con el fin de disipar la atención internacional que se enteraba de sus tropiezos y era una suerte de juez listo a condenar sus dislates, tales como el contraste de Abtao y el bombardeo de Valparaíso.

Mucho tiempo habían pasado los tripulantes de Méndez Núñez sin poder alimentarse de otra cosa que vegetales secos y carnes ahumadas en salazón; habían trabajado sin descanso para transbordar los cargamentos de sus presas, aprovechando a la vez los escasos víveres que podía extraer de ellas para sustentarse. Bocas hambrientas y calderas necesitadas de combustible consumían, a la vez, tanto unos como los otros en un santiamén que se renovaba incesantemente. De otro lado, la diferencia de climas entre Europa y América —con la humedad de los nuestros, que fustiga y penetra hasta los huesos—, afectaba a esos hombres de mar y limitaba sus capacidades físicas. Fuera de lo dicho, las innúmeras y repetidas noches en vela, durante las que ateridos y envueltos en viejas mantas vigilaban la seguridad de sus buques, tenían que haber hecho mella en sus organismos. Si a todo lo expresado, tanto el desasosiego cuanto la intranquilidad, habíanse sumado para cansarles, hay que tener por seguro que, en contadas ocasiones pudieron encontrar una cureña incómoda capaz de servirles como almohada, con el fin de conciliar algunos minutos del reparador sueño que obviamente necesitaban.

Sin embargo, aquellos marinos tuvieron que sobreponerse y comprender que no podían dejar América y retornar alicaídos a su patria, ostentando únicamente sólo su sorpresa ante el combate naval de Abtao (que resultó en un impotente cañoneo dispar y desdorado), y su injusto bombardeo de Valparaíso durante el 31 de marzo de 1866, carente de méritos por ser una plaza inerme que no podía defenderse. Debido a tales acontecimientos, nada halagueños por cierto, fue que Méndez Núñez decidió enfrenar los cañones de su escuadra contra los del Callao, ya no para destruirlo sin esperar respuesta, sino para exponer el pecho ante sus fuegos con valentía y pundonor, tal como sucede en un desafío en el que ambos duelistas se temen y respetan.

Así fue como el 27 de abril de 1866, el comandante general de la escuadra española hizo circular su "Manifiesto de Agravios" entre los representantes extranjeros. En el mencionado documento se aludía al tumulto popular habido el 5 de febrero, después del tratado generoso que había sido firmado el 27 del mes anterior; se exponía la neutralidad observada por los españoles ante la revolución restauradora, movimiento que hubiera abortado de ser combatido por sus buques (tratado Vivanco—Pareja); se explicaba también acerca de la declaratoria de guerra y el envío de fuerzas navales a Chile, y, a mayor abundamiento, se lamentaba del menosprecio con que se trataba en Lima a sus compatriotas, situación que había originado la retención de dichos súbditos españoles, la interdicción de sus bienes y el olvido, del lado nuestro, de

los preceptos más elementales del derecho de gentes; la parte esencial del contexto, rezaba ad litteram:

“La sencilla relación que hecha queda, es demostración irrefutable de la tan injusta como punible agresión de parte del gobierno de la Dictadura que reina en el Perú, hacia España.

No es dable encontrar en los fastos de las relaciones internacionales del mundo civilizado, ejemplo igual de perfidia, por parte de ningún gobierno.

“Tampoco es dable a España, por consiguiente, dejar de hacer sentir a ese gobierno el castigo que su conducta hacia ella es acreedor, por más que deplora los males que con ello ha de acarrear—sin deseo alguno de hacerlo—, a un pueblo víctima de la mala fe y ambición de los hombres que rigen sus destinos.

El gobierno de su Majestad Católica, que supo guardar la más digna neutralidad en la contienda civil que ha surgido en el Perú la Dictadura, sabe también la obligación indeclinable que le impone la honra e intereses de su país, y en tal concepto, ha ordenado a su representante en el Pacífico, imponga al de la Dictadura el castigo que **motu proprio** se ha buscado, llevando a cabo contra las fuerzas de su mando, todas las hostilidades que a este fin pueden conducir.

En tal virtud, esas fuerzas van a obrar sobre el Callao y sus fortificaciones. Y para que los súbditos extranjeros residentes en dicha población, puedan ponerse a salvo con sus intereses, **ha dispuesto darles un plazo de cuatro días**, contados desde esta fecha, declarando al propio tiempo responsable de las pérdidas que las hostilidades puedan ocasionarles, al Gobierno de Lima, que hollando hasta los principios más rudimentarios del Derecho de Gentes, ha dado a España justo e incontestable derecho de llevarlos a cabo.

A bordo de la fragata *Numancia*, en la bahía del Callao, en abril 27 de 1866.

Casto Méndez Núñez ²⁵
(Firmado)

Mientras del lado español se efectuaban los preparativos para el combate, del peruano tampoco se desperdiciaron, en lo mínimo, aquellos cuatro días de espera. La actividad que se notaba en nuestro primer puerto carecía de precedentes. Todos sus habitantes, juntos con otros venidos desde Lima y departamentos cercanos, acometían sin respiro y henchidos de patriotismo los trabajos de emplazar cañones y montar-

los debidamente, haciéndolo bajo la dirección del ingeniero don Jorge Rumril, profesional idóneo y de vasta experiencia en dicha materia.

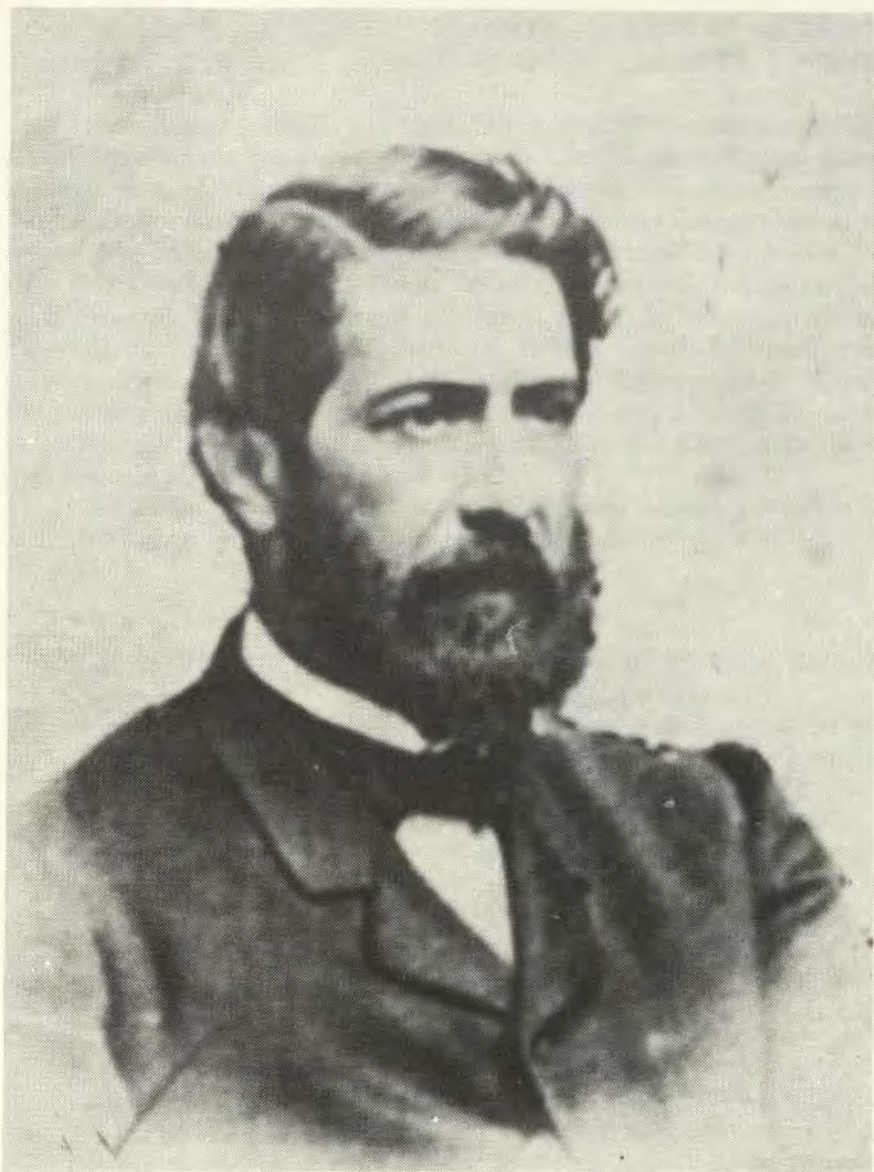
“Algunos extranjeros valerosos —quienes después combatirían defendiendo la causa peruana—, también prestaban su concurso voluntario. Tales los casos del Alférez de Fragata don Abelardo Cucalón, perteneciente a la Armada del Ecuador, o del ciudadano brasileño, don Fortunato Quiroz.²⁶”

Respecto de la personalidad más descollante del gobierno dictatorial, en lo que se refiere a los aprestos que se realizaban para el combate, apuntó el historiador Rosendo Melo lo siguiente:

“El gobierno que declaró la guerra a España en 1866, estuvo compuesto de personas que, por primera vez, hacían rol principal en la escena política. Era su figura de más relieve, la del abogado José Gálvez. Hombre de acción, de energías, de convencimientos radicales, “... había pospuesto, en más de una ocasión, los alagos de la molición al servicio activo de sus convicciones políticas... Reservado, grave, con apariencia solemne de filósofo griego o de togado romano, esfumaba su rostro en una espesa barba negra, sobre la cual ardían dos pupilas, negras también, con el fuego concretado, vívido, que es la característica de esas voluntades de acero que aspiran, sin decirlo, a controlarlo todo.. En los días corridos desde el arribo de el Chalaco al Callao, con artillería gruesa y embarcada en Panamá, hasta su salida a Guayaquil, con ella y un cuadro de jefes y oficiales que la sirvieran, muchas noches abordó al transporte una falúa de doce remos, cuyos tripulantes guardaban tan rígida compostura que no se oía una palabra inútil, ni otro ruido que el de los remos en el agua y las órdenes breves del oficial que la mandaba. Al lado de éste, envuelta en amplio abrigo, muda, rígida, se veía una persona inmóvil, en quien pocos hubieran sospechado al doctor coronel Gálvez, Secretario de Guerra y Marina, quien personalmente rondaba las naves de guerra²⁷”.

La breve descripción acerca del aspecto físico y la personalidad del coronel don José Gálvez Egúsqüiza, bajo cuyas órdenes combatirían las fuerzas peruanas de mar y tierra contra la escuadra española, constituye una suerte de retrato escrito de aquel heroico jefe en vísperas de su inmolación por la patria.

De otro lado, el esbozo de los rasgos físicos y anímicos que le caracterizaban— y que tan acertadamente resalta Melo—, son fidedignos a todas luces, desde que el ya citado historiador y marino, no sólo siguió de cerca los preparativos de la acción, sino que también vivió las emociones de aquel combate, de principio a fin.



Coronel D. José Gálvez Egúsqüiza, Secretario de Guerra y Marina. Sucumbió en la Torre de "La Merced" (Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú).

EL CALLAO: EMPLAZAMIENTO Y UBICACION DE CAÑONES Y BUQUES

Hallándose el castillo del Real Felipe desartillado (en la parte central del primer puerto peruano) y siendo, tanto la ciudad, sus edificios y almacenes, el objetivo principal que buscarían batir a cañonazos los barcos de la escuadra española, nuestro alto mando dispuso que se formaran dos órdenes de defensa principales: el encargado del Sector Norte y el que cubriría el Sector Sur. Como el grueso de la escuadra aliada peruano—chilena se encontraba en Huito, luego de haber batido a la española en Abtao el 7 de febrero de 1866 y alistándose para trabar su probable tornaviaje hacia la boca occidental del estrecho de Magallanes, se creó en el Callao un Sector Central con cinco unidades navales pequeñas, las mismas que obedecían al mando del Capitán de Navío don Lizardo Montero Flores.

Con el fin de ordenar ideas acerca de lo expresado en forma tan resumida, aclaremos los conceptos referentes al caso:

SECTOR NORTE

Batería "INDEPENDENCIA"	6 cañones de 32 libras. Jefe: comandante Espinoza.
Torre "JUNIN"	2 cañones Armstrong de 11 pulgadas. Jefe: teniente Arancibia
Batería "JUNIN"	5 cañones largos de 32 libras. Jefe: comandante Delgado
"Reducto del Sol"	2 cañones Blakely de 13 pulgadas. Comandante: coronel Inclán. 15 cañones, en su totalidad.

SECTOR CENTRAL

Por encontrarse el grueso de la escuadra aliada peruano—chilena concentrado en Huito (aguas de Chiloé), nuestro SECTOR CENTRAL de ataque y defensa estuvo integrado especialmente por cinco unidades que, a manera de "punta de lanza" naval y aprovechando a la vez su andar, no sólo tratarían de dificultar el franco acercamiento de la escuadra española hacia la costa provisionalmente artillada, sino que sumaría el esfuerzo de sus cañones a los emplazados en tierra cuando fuere necesario hacerlo.

LA DIVISION NAVAL PERUANA

La mencionada fuerza naval hallábase bajo el mando del Capitán de Navío don Lizardo Montero Flores, y contaba con 13 cañones en sus buques repartidos en la forma siguiente:

Vapor Tumbes (Insignia)	2 cañones rayados de 70 libras. Comandante: Capitán de Corbeta Juan José Raygada.
Monitor Loa	2 cañones, de 110 libras y 32 libras, respectivamente. Comandante: Capitán de Corbeta, Camilo N. Carrillo.
Monitor Victoria	1 cañón Vavaseur de 68 libras, en torre giratoria de acero. Comandante: Capitán de Corbeta, Juan Antonio Valdivieso.
Vapor Sachaca	6 cañones lisos de 12 libras. Comandante: Capitán de Corbeta, Toribio Raygada.
Vapor Colón	2 cañones lisos de 12 libras. Comandante: Teniente Primero, Patricio Iriarte.

Respecto de los cañones que desde tierra se opondrían a la escuadra española, tales piezas alcanzaron un total de 52: Armstrong y Blakely los más, y repartidos como se indica: 15 en las Baterías del Norte y 37 en las del Sur.

En lo referente a los cañones de nuestros pequeños buques, ya se ha visto que sumaban 13, "siendo algunos de ellos de cortísimo alcance e inaparentes para el combate que se entablaría. Esto hizo un total general de 65 piezas de artillería del lado peruano²⁸", si a las ya mencionadas hasta aquí les añadimos otras 32 bocas de fuego emplazadas en el SECTOR SUR, que sería, conforme al planeamiento estratégico que antecedió al combate, el más duramente atacado por los buques españoles debido a la amplia extensión de la bahía de Chorrillos que, tanto por el espacio y profundidad de su mar, cuanto por la usual dirección de su barlovento (lado por donde viene el viento), les brindaría también la posibilidad de recurrir al uso de sus velas para el caso de agilizar sus maniobras.

Por las expresadas razones, de índole naval en su esencia, fue que el SECTOR SUR del litoral porteño poseía 37 cañones, completando así el total de bocas de fuego listas para entrar en combate que, como ya se expresó líneas arriba, sumaban las 65 que defenderían la plaza ante el inminente bombardeo de la escuadra española, contra su ataque del 2 de mayo de 1866 previamente anunciado por su comandante interino, el brigadier don Casto Méndez Núñez.

SECTOR SUR

Batería "ABTAO"	6 cañones largos de 32 libras. Jefe: comandante Valle
Torre "LA MERCED"	2 cañones Armstrong de 11 pulgadas; Jefe: comandante Borda.
Batería "ZEPITA"	8 cañones de 32 libras (2 largos y 6 cortos). Jefe: comandante Morón.
Batería "SANTA ROSA"	2 cañones Blakely de 13 pulgadas; 1 de 68, 1 de 38 y 5 cañones de 32 libras. Jefe: comandante Gutiérrez
Reducto improvisado "PICHINCHA"	5 cañones de 32 libras. Jefe: comandante Sánchez Lagomarsino.
Batería "MAYPU"	2 cañones de 48 y 4 cañones de 32 libras. Jefe: comandante Arana.
"Cañón del Pueblo"	1 cañón Blakely de 13 pulgadas (dotado por jefes y oficiales de la Armada Peruana, en situación de cesantía). Jefe: coronel González La Cotera.
	Total de cañones listos: 37

BREVES DIGRESIONES ACERCA DE NUESTRA ARTILLERIA EN EL 2 DE MAYO

Cuatro de los grandes cañones Armstrong que poseía el Callao para defender la plaza, estaban montados en dos torres blindadas dobles, casi al ras de la altura de su acantilado y muy difícilmente visibles desde el

mar. En cambio, los Blakely se alzaban en sólidas plataformas que daban paso al eje central de sus montajes, permitiendo con ello que las respectivas piezas girasen, cubriendo un amplio sector de tiro sobre el mar y los buques atacantes. Al lado de cada uno de estos cañones, habíase colocado un pescante con aparejos ad hoc, con la finalidad de facilitar las maniobras para izar y colocar rápidamente los proyectiles a dispararse en su debido alojamiento, desde que el peso de cada uno de ellos llegaba aproximadamente a 500 libras.

Las balas de los Blakely tenían 48 centímetros de largo y un diámetro de 27.5, aproximadamente. Para fijar la dirección del proyectil, éste llevaba sobre su cabeza un platillo de cobre de 1 centímetro de espesor, el mismo que, excediendo el diámetro de la bala en unos 5 milímetros, poseía tres lengüetas de encaje que lo aseguraban al cuerpo mismo. En la periferia del cobre existían 24 pequeños dientes roscados hacia la derecha, para tomar las estrías del ánima e imprimirle rotación a la bala durante su trayectoria, apenas dejaba la boca del cañón al ser disparada.

“La debilidad de este material hacía que cuando explotaba el saquete impulsor se desprendiese del todo, produciendo un campaneó que suprimía el efecto de rotación y, de consiguiente, le restaba fuerza para perforar al impacto. Las granadas de este sistema, cargadas con pólvora y metralla, llevaban una espoleta de percusión sensible al choque 29”.

Los cañones Armstrong eran reputados, en aquella época, como los más poderosos entre todos los de grueso calibre que habían sido probados entre los de su tipo. Cabe añadir, respecto de ellos —únicamente refiriéndose a sus disparos con balas sólidas—, que durante las pruebas de polígono efectuadas con anterioridad en Shoeburyness, Inglaterra, habíase logrado penetrar y atravesar con dichos proyectiles blindajes de hasta 19 centímetros de espesor. Tales demostraciones técnicas abonaban sus posibilidades de conseguir lo mismo (dependiendo de la distancia que los separaba del blanco), aun contra el casco del buque más protegido que tenía la escuadra española que asediaba al Callao, esto sería decir la flamante y blindada fragata Numancia, cuyas partes de más gruesa protección contaban con planchas de 13 centímetros de espesor, aceradas y sometidas a un endurecimiento de carácter especial durante su construcción en astilleros extranjeros.

Finalmente, y en lo que se refiere a las más potentes piezas de artillería emplazadas estratégicamente en el Callao y aledaños, con el objeto de responder al cañoneo de la escuadra española que amenazaba

el puerto —como lo había hecho contra Valparaíso—, fuera de los 13 cañones, relativamente pequeños, que montaban los cinco barcos de nuestra división naval al mando del Capitán de Navío, don Lizardo Montero Flores, tanto los cañones Blakely cuanto los Armstrong de grueso calibre, podían disparar desde sus reductos terrestres y con acertada puntería, además de proyectiles acerados sólidos de 300 libras de peso (de 40 centímetros de longitud y 25 centímetros de diámetro), granadas provistas de pólvora y metralla, con sus respectivas espoletas de percusión al impactar sobre el blanco escogido.

Refiriéndose a las balas sólidas de aquellos cañones y a la precisión de sus disparos, escribió el teniente español don Eduardo Iriondo: “Para establecer la dirección poseían, en ocho generatrices equidistantes, cinco tetones de cobre amarillo, dos a cada extremo y uno que pasaba por el centro de gravedad ³⁰”.

Sin embargo, haciendo honor a la verdad, las piezas de grueso calibre que habíanse emplazado en el Callao antes del 2 de mayo de 1866 y que fueron calificadas como “monstruosas” en cierta ocasión por el propio Méndez Núñez, eran servidas —con excepción de algunos artilleros navales— por entusiastas neófitos que, sin poseer los conocimientos y entrenamientos indispensables que el caso exigía, hallábanse enfervorizados con la idea de ser útiles defendiendo a su patria.

Un factor de suma importancia para los marinos españoles fue, sin duda alguna, el de mantener prudentemente la distancia más aconsejable durante el combate que estaba por iniciarse.

Ahora bien, para continuar efectuando un somero examen de las dos fuerzas combatientes el 2 de mayo de 1866 en el Callao, resulta indispensable hacer un recuento de los barcos españoles que en esa fecha atacaron la plaza, así como de las piezas de artillería naval de que disponían en conjunto para cumplir su cometido.

LA ESCUADRA ESPAÑOLA: SUS MANDOS Y BUQUES ANTE EL CALLAO

Esta poderosa flota, que después de bombardear Valparaíso procedió, en pie de guerra, a intentar una acción similar contra el Callao, hallábase conformada como a continuación se indica:

ESCUADRA ESPAÑOLA

Comandante General
Mayor General

Brigadier, Casto Méndez Núñez.
Capitán de Navío, Miguel Lobo

	y Malagamba (actualmente: Jefe del Estado Mayor).
Fragata blindada Numancia (buque Insignia)	34 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, Juan Bautista Antequera.
Fragata de hélice Berenguela	36 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, Manuel de la Pezuela.
Fragata de hélice Almansa	50 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, Victoriano Sánchez.
Fragata Villa de Madrid	46 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, Claudio Alvargonzález.
Fragata Blanca	36 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, Juan Bautista Topete.
Fragata Resolución	40 cañones.— Comandante: Capitán de Navío, Carlos Valcárcel.
Goleta de hélice Vencedora	3 cañones.— Comandante: Teniente de Navío, Francisco Patero.

“Aquella escuadra estaba conformada por una fragata blindada muy poderosa (y moderna); por otras cinco de madera fuertemente artilladas y, por una pequeña goleta de tres cañones. En total sumaban 245 piezas disponibles para el bombardeo del Callao ³¹”.

Sin embargo, es conveniente decir que no obstante disponer de tan elevado número de piezas, el normal uso que de éstas se hacía —al tener que dispararlas por sólo una banda, pues no eran rotatorias— las reducía a la mitad, esto es decir a 122 bocas de fuego utilizables a la vez sobre los blancos escogidos, ya sea que estos fuesen naves enemigas o instalaciones portuarias.

“Los cañones de mayor calibre montados en la escuadra española que vino al Pacífico, eran los de 68, número 2, lisos, de ánima seguida y sistema de Rivera; con ellos estaban artilladas las baterías de la Numancia, Villa de Madrid y Almansa. Las demás fragatas tenían cañones de 32 y algunos “bomberos” de 68. No disponían los españoles sino de 18 cañones rayados de 16 cms., montados en las baterías del alcázar de la Villa de Madrid, Berenguela y Almansa ³²”.

La provisión de municiones —cuya dotación inicial había disminuido, desde que parte de ella se consumió primero durante el combate naval de Abtao, y luego, durante el bombardeo de Valparaíso— había sido algo incrementada gracias a la carga que trajo la **Almansa**, fragata ésta recientemente llegada al Pacífico, para luego de las respectivas y necesarias descargas que se requerían, incorporarse nuevamente a la escuadra de Méndez Núñez en cumplimiento de las órdenes impartidas.

El 28 de abril de 1866, la fragata que acaba de citarse salió del puerto chalaco para efectuar un importante reconocimiento de carácter hidrográfico y estratégico a la vez. Navegando hacia el Oeste de primera intención y luego con proa al Sur, barajó los perfiles de la isla San Lorenzo por su lado occidental, para después introducirse a baja velocidad en el lado correspondiente a la “mar brava”, ensenada de Miraflores y bahía de Chorrillos. Su tarea fue la de efectuar cuidadosos sondeos durante aquella navegación, con la finalidad de verificar posteriormente los braceajes registrados en las cartas.

Dicho trabajo fue continuado por los barcos hispanos, con la prudente idea de proceder a bombardear el Callao desde la parte Sur de sus aguas —al lado de barlovento—, eludiendo de esa manera el alcance de sus Baterías del Norte y los disparos de la División Naval Peruana que las secundaban para defender el puerto, tanto por la potencia de fuego de las primeras, cuanto debido al desplazamiento de nuestros pequeños buques, que llevarían sus disparos más cercanos a la escuadra atacante merced a su movilidad.

De otro lado —y justamente para disminuir las desventajas peruanas de una defensa sin mayores entrenamientos previamente efectuados—, los marinos nacionales habían efectuado el fondeo de boyarines para medir objetivamente las distancias de los piques de sus disparos, lo que resultaba de gran ayuda para reglar sus alzas sin demoras y tanteos, para impactar sobre el enemigo sin gran pérdida de tiempo.

A raíz de la minuciosa exploración previa al combate que se acercaba —y que inició la **Almansa** dentro de la bahía de Chorrillos al mando de su jefe, el comandante don Victoriano Sánchez—, para ser continuada luego por otras unidades navales españolas, tanto el planeamiento táctico primitivo cuanto la decisión final respecto del ataque al Callao tuvieron que cambiarse.

Si la primera idea había sido la conducente a eludir lo más posible los fuegos del Sector Norte (que contaba con cañones Armstrong y Blakely), atacando el Callao y aledaños desde la bahía de Chorrillos, cuya amplitud permitía a la escuadra española una gran facilidad de

maniobra y un mínimo riesgo de colisión, las exploraciones previas hechas en la mencionada zona habían confirmado la existencia de encontradas corrientes, continuo oleaje de caprichosos cambios y lugares de escaso fondo. Todo aquello les obligaría a acercarse demasiado a nuestras defensas costeras y navales, exponiendo la seguridad de sus naves así como a imprevisibles emergencias, que, por constituir peligros latentes, debían evitarse con antelación y optar por el empleo de llevar a cabo su ataque de diferente manera.

“Méndez Núñez optó pues por dividir sus fuerzas en tres grupos, para atacar al puerto por el Norte, Centro y Sur respectivamente, empleando una táctica profesionalmente discutible, desde que marginaba dos principios de guerra estrictamente relacionados con la **concentración** y el **volumen de fuego** que tanto necesitaba en esa oportunidad 33”.

El “*Alea Jacta est*” de aquel jefe español, habíase, pues, decidido: en su **Manifiesto de Agravios** y refiriéndose a las órdenes de S.M.C., se expresaba textualmente así refiriéndose al Perú:

“En tal virtud, esas fuerzas van a obrar contra el Callao y sus fortificaciones. Y para que los súbditos extranjeros residentes en dicha población puedan ponerse a salvo con sus intereses, ha dispuesto darles un plazo de cuatro días desde esta fecha, declarando al propio tiempo responsable de las pérdidas que las hostilidades pueden ocasionarles, al gobierno de Lima, que hollando hasta los principios más rudimentales del Derecho de Gentes, han dado a España justo e incontestable derecho de llevarlas a cabo”.

“Abordo (sic.) de la fragata *Numancia*, en la bahía del Callao, en abril 27 de 1866.

Firmado: **Casto Méndez Núñez 34**”.

Notas al capítulo IV



1. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1966. T.I., P. 179
2. Idem.
3. ARCHIVO GENERAL DE MARINA; No. 28... Callao, 1958.- Vide: VALDIZAN GAMIO, JOSE. Op. cit. (facsimil). T. I, p, 180. Ed SANMARTI.
4. Ibídem. No. 294. T.I.Pp. 188-189
5. ARCHIVO ALVARO DE BAZAN....- Vide: GUILLEN TATO, JULIO... *Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico*. Madrid, 1966. T.II, p. 25. Doc. No. 321.
6. Ibídem. Pp. 25-26
7. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 181
8. Idem.
9. NOVO Y COLSON, PEDRO DE... *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid, 1882. Pp. 418-419
10. Ibídem, p. 420.
11. IRIONDO, EDUARDO... *Impresiones del Viaje de Circunnavegación de la Fragata blindada Numancia*. Madrid S/F. Pp. 101-102. Biblioteca de Camarote. Rev. Gral de Marina. Ed. Escelicer S. L. Canarias 24.
12. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 186
13. Ibídem. Pp. 185-187
14. Ibídem. Pp. 182-183
15. Ibídem. P. 190
16. IRIONDO, EDUARDO... Op. cit. p. 106.
17. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. p, 191.
18. ZULETA, CELSO... *Historia Militar del Perú*. Lima, 1920. Vide: VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Historia Naval del Perú*. Lima, 1984. T. III., p.300.
19. ARCHIVO ALVARO DE BAZAN... Madrid, 1966. P.27 Doc. No. 323.
20. Idem.
21. Ibídem. p. 28

22. IRIONDO, EDUARDO... Op. cit. p. 107; Vide:- VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. p. 192.
23. ARCHIVO ALVARO DE BAZAN. Madrid, 1966. T.I. Doc. No. 196. pp. 336-337
24. Ibídem., p. 337
25. MELO, ROSENDO... *Historia de la Marina del Perú*. Callao, 1980. T.I. Pp. 233-234. Publicaciones del Museo Naval del Perú. Biblioteca del Oficial.
26. ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL DEL PERU. *Libro Copiador No. 180, año 1866*.
27. MELO, ROSENDO... *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1911. T.II. Vide: VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. T.I. Pp. 195-196.
28. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. T.I. p. 198
29. Idem.
30. IRIONDO, EDUARDO... Op. cit. Ibídem, p. 108.
31. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. T.I. Lima, 1966 Pp. 200-201
32. MENDEZ NUÑEZ CASTO... *Relación Oficial del Viaje*, extractada de los acaecimientos del Cuaderno de Bitácora.- Vide; *Anuario de la Dirección de Hidrografía*. Año VI. Madrid, 1868.
33. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. T. I. Lima, 1966, p. 202.
34. MELO, ROSENDO. Op. cit. Callao, 1980. T. II., p. 234.



Combate del "2 de Mayo", óleo. (Museo Naval del Perú)

Capítulo V

El Combate del 2 de Mayo de 1866 en el Callao. Dificultades a bordo de la Numancia: Méndez Núñez herido. Otros aspectos de aquella histórica jornada. Los escasos daños materiales en tierra. Apuntes acerca de una crítica profesional sobre el ataque y mutuo cañoneo naval y terrestre. Los singulares casos del Comandante Garrido y los Cadetes Navales

EL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866

Aquel importante día, de indiscutida trascendencia histórica tanto para el Perú como para España, amaneció completamente cerrado por una neblina densa y capaz de ocultar, de por sí, los contornos del inminente teatro de operaciones bélicas que le había asignado el destino. Transcurridas las primeras horas de aquella mañana —y como generalmente ocurre—, el tiempo imperante fue tornándose calinoso y la visibilidad mejoró paulatinamente.

Sin embargo, el puerto y los buques permanecieron ocultos aún —para ambos contrarios—, retardando así la hora de la iniciación del combate que todos esperaban con ansiedad manifiesta. A las 09.00 horas, los buques españoles que habían encendido sus hornillas en la madrugada, comenzaron a levantar la presión de vapor y ordenaron que sus dotaciones formasen en las cubiertas. La finalidad de tal medida se supo muy pronto: sus respectivos comandantes procederían a leer la tradicional arenga que el Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, don Casto Méndez Núñez, había preparado y hecho circular en todas las naves bajo sus órdenes. Tal documento rezaba textualmente así:

“Marineros y soldados:

Después de una larga y ardua campaña, hoy se nos presenta la ocasión de cerrarla dignamente, castigando cual se merece la osadía y perfidia de un enemigo, que nada ha dejado de poner en práctica para vilipendiar a nuestra querida España que hoy espera de nosotros la vengemos dignamente.

Un mismo deseo nos anima a todos, y yo no puedo dudar que, con vuestro valor, desición y entusiasmo, lo veréis satisfecho, volviendo al seno de vuestras familias después de consignar una página de gloria en la historia de la Marina moderna, dejando su honra a la altura que nuestra patria tiene derecho a esperar de nosotros. ¡Viva la Reina!

Vuestro Comandante General
Casto Méndez Núñez”

Las tripulaciones acogieron con entusiasmo y atronadores vivas la lectura de aquella concisa arenga, trepándose muchos de sus miembros a las jarcias para animarse mutuamente, de buque a buque. El toque sin duda más emotivo de aquella fase inicial, fue dado por la nave capitana a cuyo bordo hallábase embarcado el Comandante General, Méndez Núñez, mediante sus himnos patrios y marciales que ejecutó la banda de músicos del buque insignia.

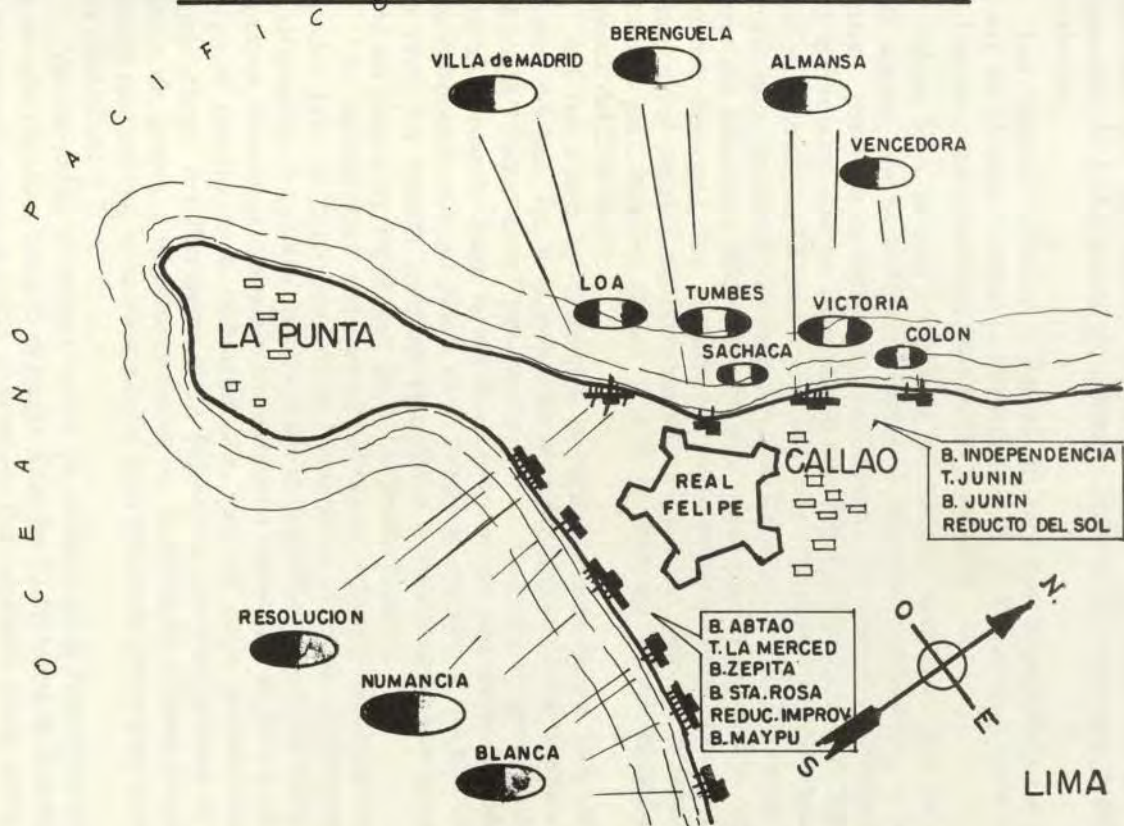
Pasada la euforia inicial, los barcos comenzaron a levar anclas y a deslizarse dentro de los límites prudentes previamente asignados, en espera de que despejara la neblina aún no disipada por completo. Las fragatas españolas —en varios casos— habían variado bastante sus aspectos primitivos: se presentaban ya sin las fajas blancas que tanto destacaban en sus costados, masteleros y vergas, suprimiendo hasta los mínimos detalles estéticos usuales que destacaran sus siluetas y facilitaran los disparos peruanos hacia blancos demasiado notorios.

A las 11.15 horas de la mañana y una vez que la visibilidad mejoró, se izaron en el tope de mesana de la Numancia las banderas preventivas que ordenaban tanto a entrar en “zafarrancho de combate”, como a “ponerse en movimiento” arrumbando hacia las posiciones que se habían previsto de antemano.

“Los animados toques de generala y calacuerdas se oyeron entonces en todos los buques —escribió Iriondo— y un imponente silencio reinó bien pronto al expirar los ecos de las cornetas y tambores. En seguida, arbolando la bandera de combate, cada uno ocupó el lugar que le estaba designado de antemano, y la escuadra se puso en movimiento en tres divisiones, siguiendo también líneas divergentes”.

La Numancia, Blanca y Resolución eran las destinadas a enfrentarse con las Baterías del Sur; la Berenguela y Villa de Madrid, con las del Norte, debiendo la Almansa y la Vencedora bombardear la población, encargándose, a la vez, de batir a los buques peruanos situados cerca del muelle.

COMBATE DEL "2 DE MAYO"



Plano del Combate del "2 de Mayo" (Archivo del Museo Naval del Perú)

La lancha a vapor amarrada al costado de la *Numancia* y al mando del Alférez de Navío don Joaquín Lazaga, estaba lista para desempeñar las comisiones que le pudieran encomendar, mientras el vapor *Maule* comandado por el Teniente de Navío don Adolfo Yolif, navegaba a retaguardia de la Escuadra, para prestar auxilios al buque que pudiera necesitarlos.

Los vapores restantes y barcos de vela que acompañaban a las fuerzas de Méndez Núñez, permanecieron en el fondeadero de la isla San Lorenzo, con enfermos, prisioneros y asilados.

Ahora bien, la nave insignia de los marinos españoles —que era sin duda alguna, por su artillería, blindaje y reciente construcción, la *Numancia*— precedió en formación de columna a la *Blanca* y *Resolución* para enfrentarse con las Baterías del Sur. Entre estas últimas, la “*Santa Rosa*” emplazada en Chucuito (una suerte de “lengüeta” terrestre baja y angosta que, apuntando hacia la isla San Lorenzo, poseía la ventaja de ronzar sus cañones y dispararlos tanto a su lado izquierdo cuanto sobre el sector derecho), fue considerada sumamente peligrosa por el alto mando naval español. En consecuencia, resultó un objetivo de máxima prioridad para Méndez Núñez y a él se contrajo apenas iniciado el combate del 2 de mayo.

Así fue como la *Numancia*, navegando como buque guía de la división del Sur, fue la primera en alcanzar su posición a la altura de la Batería “*Santa Rosa*” para tratar de batirla. Dicha fragata blindada gobernó aproando hacia la isla San Lorenzo, con una doble finalidad: la de cañonearla con sus piezas de la banda de estribor y, a la par, tener mar libre por delante para sus maniobras, mientras disparaba intermitente sus fuegos en respuesta a los de la “*Santa Rosa*”.

“A medida que nos aproximábamos —explicó posteriormente Iriondo, Jefe de Ingenieros en la *Numancia*— se veían distintamente los defensores del Callao, firmes al pie de los cañones, y el Sol reflejaba sus rayos deslumbrantes sobre los bordados uniformes de jefe y oficiales en el castillo de la Independencia, que, sin duda, pertenecían al Estado Mayor del Presidente de la República. Las tripulaciones de los barcos de guerra y mercantes surtos en la bahía (y a buen recaudo, supone este autor), se habían subido a las tablas de jarcia para presenciar el combate 2”.

Apenas enfiló el primer cañón de estribor de la *Numancia* sobre su escogido blanco, rompió el fuego. Eran las 11.50 horas de la mañana y la distancia a que se inició el combate fue calculada desde tierra, en 1,500 metros aproximadamente.

Mientras tanto, los buques que se habían dirigido hacia el Norte, se hallaban a cosa de 2,000 metros de las baterías que iban a atacar en aquella ocasión.

Con el fin de que se forme el lector una idea bastante aproximada acerca de aquello que —en el sector español— pudieron aquilatar los marinos peninsulares objetivamente, el autor se toma la libertad de citar *ad litteram* algunos párrafos que el Teniente de Navío don Eduardo Iriondo escribiera, años más tarde, en su histórico libro intitulado: “Impresiones del Viaje de circunnavegación de la fragata blindada Numancia”. Fueron sus palabras:

“Al tercer disparo de la fragata Numancia, un denso celaje de humo cubrió toda la costa del Callao, y el eco prolongado de cien cañones que dejaban oír su voz al mismo tiempo, ensordeció el espacio. La blindada no se hizo esperar para responder con toda su batería, y momentos después la imitaban la Blanca y la Resolución, colocadas por su aleta de estribor y más próximas a tierra cuanto se lo permitía su menor calado. La Blanca llegó a situarse a sólo 800 metros de distancia; la Resolución más a La Punta —hogaño balneario—, encargada de habérselas con la Batería de Abtao, en su ardor de acercarse, se vió un momento comprometida, pues tocó fondo con el timón y faltó poco para que perdieran tan indispensable máquina”.

“La Berenguela cambiaba ya también sus proyectiles, con las baterías del Norte, habiéndose situado a una distancia muy corta; la Villa de Madrid la seguía de cerca. La Almansa y Vencedora habían roto un nutrido fuego contra la población y buques enemigos. El cañón Blakely, colocado en el muelle, quedó inutilizado al primer disparo.

Nada puede dar idea del espantoso cañoneo que se sostenía por ambas partes en esos primeros momentos, y no sin pronto resultados, pues a las doce y minutos la torre blindada del Sur vomitó una columna de humo, como si de repente se convirtiera en el cráter de un volcán, y al desvanecerse se vió que había descendido considerablemente, quedando inutilizados los dos gruesos cañones Armstrong que la artillaban. Una granada española que reventó en el interior de la torre, comunicando el fuego a los repuestos de pólvora, había sido la causa de tan tremenda voladura.

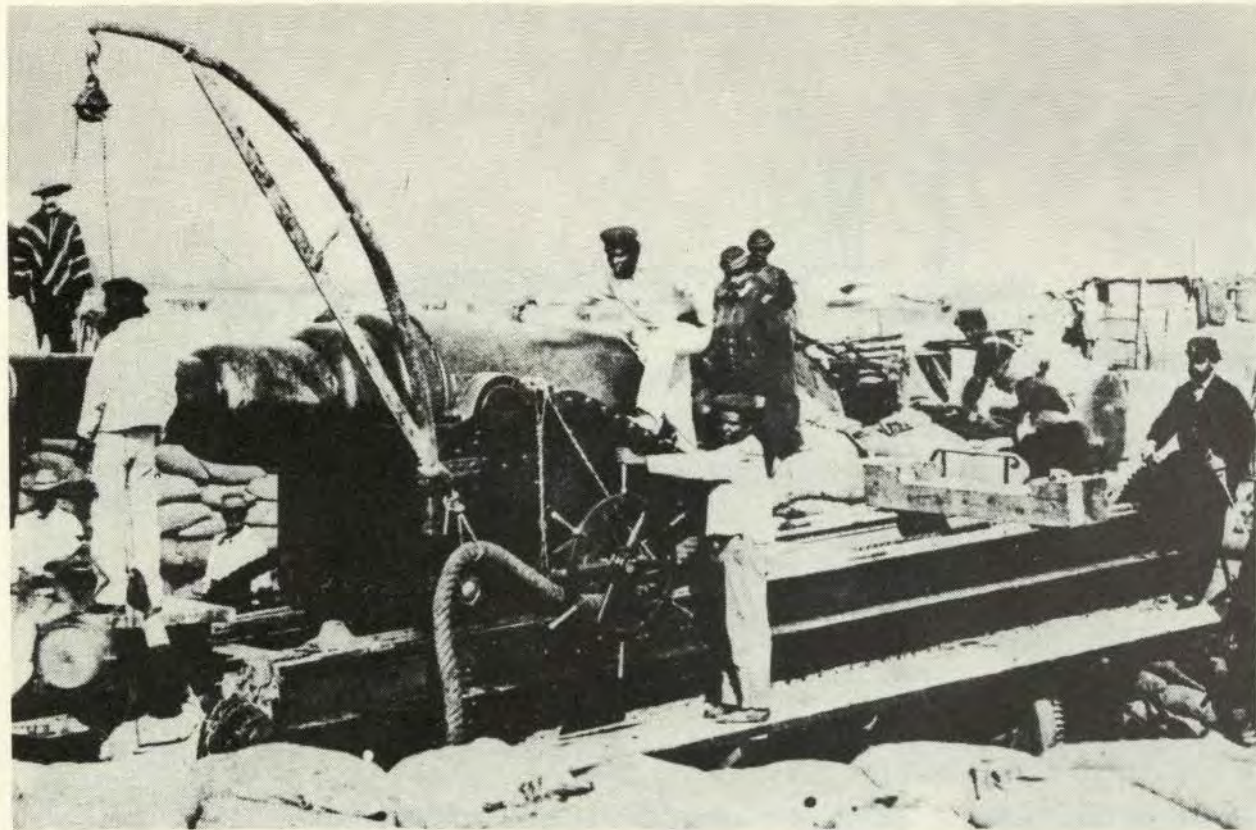
Los tres buques que allí combatían se disputaban el honor de tan feliz disparo, pero quizás la Blanca cuenta con mayores títulos para apropiárselo: quien quiera que sea, el resultado fue que desde



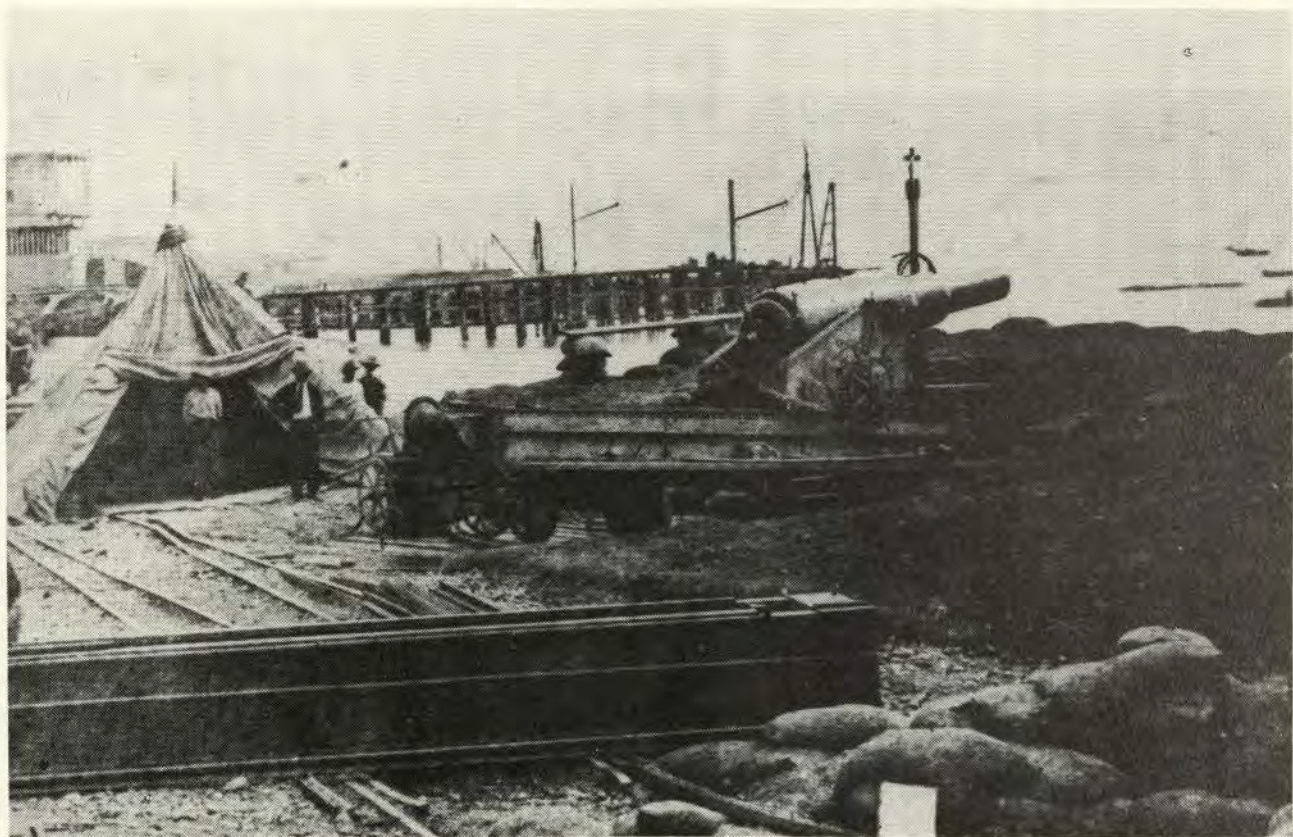
Fuerte Santa Rosa (Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú).



Torre de La Merced en el Fuerte Maipú (Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú).



Cañón de la Batería Santa Rosa y artilleros de la marinería (Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú)



Pieza de artillería del Sector Sur ("Cañón del Pueblo") (Archivo del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú)

el principio la bandera peruana dejó de tremolar en una de sus poderosas fortalezas³”.

Se examinará ahora la versión peruana acerca de los primeros momentos del combate, extractándola del Parte Oficial elevado por el Jefe del Estado Mayor, general Medina. También el contexto de algunos telegramas que, desde La Legua (La Virgen del Carmen de La Legua), enviaron diversos corresponsales transmitiendo noticias a sus diarios.

Respecto de estas últimas informaciones de prensa, resultados lógicos del instante eufórico y lleno de incertidumbre que vivía el Perú ante un acontecimiento internacional que se cernía amenazador sobre su primer puerto, escribió más tarde el historiador naval Rosendo Melo: “... estos boletines eran la vibración de los hechos al producirse, nutridos de angustia, de esperanza, de prejuicios y de dolor; tañidos desaliñados, contradictorios, faltos de concepto profesional, pero palpitantes de conmovedora realidad⁴”.

Con referencia al anterior comentario del ya citado historiador, se justifican los conceptos vertidos por los periodistas que pugnaban el 2 de mayo de 1866 en ser los primeros en hacer llegar la noticia, revisando el tenor de los mensajes que dichos profesionales enviaron — lo más rápidamente posible —, basándose en sus observaciones personales, que juzgaban y remitían tan sólo por lo apreciado visualmente desde sus ubicaciones en la costa chalaca. Revisaremos algunos:

“Una división de cuatro buques, entre los que figura la **Numancia**, se dirige contra las Baterías del Sur. La otra división cruza frente a la bahía, fuera de tiro, dirigiéndose al Norte. La división dirigida contra las Baterías del Sur se ha acercado mucho a tierra. La **Numancia**, que está a la cabeza, rompe el fuego con dos disparos que contestan las Baterías del Sur”.

“El fuerte Santa Rosa hace siete disparos, dos de ellos con los cañones grandes. La torre del Sur acaba de hacer fuego. La batería extrema del Sur llama la atención por la viveza de sus fuegos. Las baterías del Norte, han abierto sus fuegos contestando los de la división que las ataca”.

“12 h. 45 m. Explosión y humareda grande en la batería torre del Sur. ¿Qué ha sucedido? Parece que haya volado, pues hasta la bandera que estaba detrás de ella ha desaparecido. ¿Será una bomba que ha caído o la inflamación de los cartuchos?”.

Los textos de aquellos patrióticos y comprensibles mensajes —redactados para ser impresos y entendidos de inmediato, por los

innúmeros y emocionados lectores ávidos de noticias— los resume profesionalmente Rosendo Melo en su ya citado libro, tanto por su experiencia marinera cuanto por su calidad de historiador presente en la acción.

En su "Historia de la Marina del Perú", describió textualmente el comienzo de la acción —como testigo presencial— de esta manera: "Nuestras Baterías del Sur, en las que se encontraba el activo Secretario de Guerra, coronel Dr. José Gálvez, esperaron, por su orden para abrir los fuegos, que los buques españoles se acercasen cuanto quisieran, pues nuestras probabilidades para dañar el blindaje de la Numancia estaban en razón inversa de la distancia que nos separase de ella. Empero, hecho alto por el enemigo y rotos los fuegos por ese buque poco antes de las doce, les fueron contestados inmediatamente y generalizados en ambas líneas: vivísimo en la línea enemiga, que disponía de cerca de 300 cañones; pausado aunque sostenido en la nuestra, que no contaba con la quinta parte de esas piezas, y entre ellas, los cañones Armstrong y Blakely, de carga difícil y lenta.

Poco más de una hora había trascurrido, cuando tuvo lugar en la torre del Sur la explosión de uno o más saquitos de pólvora que hicieron volar a cuantas personas en ella se encontraban, matando e hiriendo a muchas otras a su alrededor, y quedando entorpecidos los cañones Armstrong que la torre contenía. Entre las víctimas por siempre deplorables de este desgraciado suceso, se encuentran el Secretario de Guerra y Marina, coronel Gálvez, el ingeniero Cornelio Borda, de la misma torre, y considerable número de jefes y oficiales 5".

La voladura de aquella torre constituyó un recio e inesperado golpe para las Baterías del Sur, disminuyendo notablemente su poder ofensivo e inundando de pesar a todos quienes peleaban en el expresado sector, desde que fueron los primeros que se enteraron de tan desgraciado revés. Exceptuando al capitán García, que resultó herido, murieron junto con el abogado y coronel don José Gálvez Egúsqüiza —además del ingeniero Borda—, los oficiales de marina Alzola, de la Torre Bueno, Villamar y Galíndez entre otros.

El inesperado acontecimiento que se relata, fuera de resultar impresionante por su objetividad e importancia, incentivó a las dotaciones de los buques españoles y las entusiasmó para hacer un nutridísimo fuego sobre los revestimientos de nuestras baterías costeras, fragmentando algunos y despidiendo, con sus impactos y explosión de granadas entre las innumerables piedras playeras, grandes montículos

de estos cantos rodados tan abundantes en sus cercanías; algunos de estos últimos proyectiles naturales dificultaron los movimientos de las tropas de infantería y caballería, atentas a cualquier desembarco hostil.

DIFICULTADES EN LA NUMANCIA: MENDEZ NUÑEZ, HERIDO

Luego de la sorpresiva explosión ocurrida en la torre de "La Merced", la euforia española vislumbró un triunfo fácil y cercano.

Pronto la fragata **Resolución** —creyendo haber silenciado a la lenta Batería "Maypú"— cambió hacia un rumbo que le permitiría flanquear sin peligro los fuegos de esta última (ubicada también entre Chucuito y el entonces caserío de La Punta), para reforzar el duelo entablado entre la blindada **Numancia** y la temida Batería "Santa Rosa".

Comprendiendo tal cambio en la situación táctica de sus buques, y deduciendo que el volumen de disparos por efectuarse conducirían a mejorar el estado de la lucha, el brigadier don Casto Méndez Núñez decidió aproximarse aún más hacia tierra con su barco insignia, la **Numancia**.

"Como a proa de esta última fragata existía un círculo de boyas y barriles, que sostenían redes para inutilizar las hélices, el buque —al pasar tangenteando aquel peligro— tocó en menos de cinco brazas de fondo, varándose. Con el barco casi inmovilizado y ciando (en marcha atrás) con la hélice, mientras removía fango del fondo, la **Numancia** se convirtió en un blanco fácil para los peruanos. A los pocos minutos, un proyectil pasó entre el brazo derecho y costado del brigadier, causándole una herida de consideración, fuera de otras seis o siete en las piernas y tronco, debidas a los astillazos despedidos al impactar en la bitácora y pasamanos del puente.

Al verle permanecer en su puesto, todos pensaron que sus heridas no serían de cuidado. Sin embargo, al cabo de algunos instantes la pérdida de sangre le hizo caer en manos del comandante de la fragata, siendo necesario conducirlo a la enfermería para su inmediata atención. El comando recayó en el capitán de navío D. Miguel Lobo y Malagamba, quien como Mayor General (Jefe del Estado Mayor, actualmente) y por encontrarse el jefe más antiguo al extremo de la línea, lo asumió sin hacerlo comunicar al resto de la escuadra, por razones de prudencia ⁶".

En la Relación de las bajas, heridos y contusos durante el combate del 2 de mayo de 1866, que tuvo la Escuadra de S.M.C. en su lucha

contra los fuertes del Callao, y que fuera pormenorizada y enviada al Ministro de Marina de España, en 6 de mayo del citado año, se lee lo siguiente:

“Fragata Numancia

Heridos

Sr. Brigadier, Comandante General de la Escuadra D. Casto Méndez Núñez: Ocho heridas en los brazos y piernas, de las cuales dos son de consideración y de alguna gravedad en la actualidad 7 ”.

Históricamente resulta indudable que aquél desgraciado accidente ocurrido durante el combate —la varadura de la *Numancia* y sus consecuencias: al recibir considerables daños físicos el Comandante General español—, a punto tal de tener que ser reemplazado en el mando de su propia escuadra por inevitables razones que así lo aconsejaban, influyó notablemente tanto sobre el optimismo de los marinos hispanos, cuanto en llamar su atención acerca de la indiscutible pericia naval que asistía a los nuestros.

En efecto, los preparativos estratégicos, ideados y ejecutados previamente por los profesionales peruanos, rindieron inusitadamente sus frutos en el campo táctico de la acción beligerante que amenazaba al Callao, luego del prepotente bombardeo de Valparaíso, nada menos que trabando con gran riesgo las maniobras del más poderoso de los barcos atacantes: la fragata blindada *Numancia*, cuando ésta —por orden superior de Méndez Núñez— evadía un peligroso sector de rojas boyas (tramado entre redes y probables artificios explosivos), con el fin de acercarse más hacia tierra y mejorar sus punterías, para acallar los temibles disparos de la Batería “Santa Rosa”.

Dentro de la digresión que aquí se intercala y por su misma importancia histórica, se cita textualmente el parte del combate que, en fecha 3 de mayo de 1866, elevó a conocimiento de su Comandante General y pese a que éste se encontraba herido, el jefe de la *Numancia*, Capitán de Navío don Juan Bautista Antequera y Bobadilla. Fueron sus palabras:

“En cumplimiento de las prevenciones para combate que determina la orden de ayer y según dispuso y presencié V.S. desde el puente de este buque, ocupamos nuestro sitio de combate seis cables al noroeste de las fortificaciones del sur y en seis brazas de fondo, abriendo los fuegos nuestra batería con bala y granada a las once horas y cincuenta minutos de la mañana. Estos fueron inmediatamente contestados por la torre y baterías enemigas con un fuego nutrido y bastante bien dirigido, lanzando toda clase de

proyectiles, desde el calibre 32 hasta el de 500. Los pequeños monitores dirigían también con acierto sus fuegos. Una extensión circular como de dos cables terminada por boyas encarnadas, por fuera de las cuales se sondaba seis brazas largas, nos mantenía a más de seis cables distante de las obras enemigas; pero habiendo intentado según las órdenes de V.S. colocarnos entre ellas y la costa, caímos en el fondo justo al calado de este buque, y V.S. mismo resolvió *ciar todo y volver a ocupar la posición primitiva*, desde donde cubríamos con nuestros fuegos la torre y batería de Santa Rosa, la más fuerte sin duda de todas las obras enemigas 8 ”.

En el mismo parte del Callao que antecede, el comandante de la fragata *Numancia*, don Juan Bautista Antequera y Bobadilla, hizo recordar al brigadier Méndez Núñez, quien en atención a sus heridas del día anterior, postrado en cama, hallábase en la enfermería y sujeto a la atención médica que el caso requería, las circunstancias de aquél combate en las cuales y debido a la hemorragia sufrida, tuvo que dejar el puente —muy a su pesar— mas obligado por las consecuencias del asedio y la restitución de su quebrantada salud.

El párrafo del antedicho parte del combate fue elevado al día siguiente, esto es decir el día 3 de mayo de 1866. Sus líneas rezaban textualmente así:

“Varias embarcaciones, al parecer torpedos, se movían muy próximos (sic) a la costa, y el vapor *Tumbes*, con uno lanzado a la punta de un botalón por su proa, que se dirigía hacia fuera, recibió varios balazos que le obligaron a retirarse. . . Ya las balas nos habían cortado el pescante y tiras del único bote que teníamos fuera cuando V.S. herido de una bala de cañón, insistió en permanecer en su puesto de honor a pesar de mis reiteradas súplicas, cayendo en mis brazos a los pocos momentos, debilitado por la pérdida de sangre 9 ”.

OTROS ASPECTOS DEL COMBATE EN EL CALLAO

Mientras esto sucedía en el Sector Sur, las otras divisiones españolas que operaban al Centro y Norte de la costa aledaña al Callao, sufrieron fuertes averías. Al poco tiempo de ponerse cercana al sector de tiro de nuestras baterías la fragata *Villa de Madrid*, vióse obligada a aumentar distancias en forma apresurada, mediante una maniobra ejecutada en forma apremiante: una granada Armstrong, penetrándole por el costado de babor de su batería principal, mató a trece hombres e hirió

a veintidós con la explosión de su metralleta. Entre otros destrozos originados por el mismo proyectil..., “despidió un molinete del cabrestante, con tal fuerza, que penetrando en la cámara de calderas (sic), hizo pedazos el tubo de conducción del vapor e imposibilitó, de consiguiente, a la máquina de seguir funcionando 10”.

Como la **Villa de Madrid** no podía seguir combatiendo por estar imposibilitada de movimiento, largó las velas cangrejas —para hacer cabeza— y siguió disparando sus cañones hasta que perdió por completo la enfilación y sus necesarias punterías.

Ante la desventajosa situación en que había quedado la ya mencionada fragata española, su comandante, el Capitán de Navío don Claudio Alvargonzález, dispuso de inmediato que se izaran las banderas del código que avisaban las exactas condiciones en que se hallaba la fragata y el urgente auxilio que pedía urgido por las circunstancias.

Preciso es aclarar que, cuando estas señales se hicieron, aún el Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico no había sido herido a bordo de la **Numancia**, como se acaba de apuntar. El indicado brigadier, habiéndose iniciado hacía poco tiempo el combate, recién trazábase una perspectiva del ataque que emprendían las unidades bajo sus órdenes, intercambiando opiniones con el jefe de su buque insignia tras de los primeros disparos que éste efectuó, y antes de ordenarle la aproximación que causó una varadura, durante el ataque directo que emprendió contra la Batería “**Santa Rosa**”.

En su parte oficial enviado al Ministro de Marina y que firmó el 9 de mayo de 1866, relató el caso de la **Villa de Madrid** de la manera siguiente, *ad litteram*:

“...En seguida de haber hablado, como llevo dicho, sobre el puente, con el Comandante de la **Numancia** y héchome cargo de la situación general del ataque, me dirigí a la toldilla por si hacía señal algún buque poder contestarla inmediatamente.

No hacía mas que llegar a ella cuando vi que la **Villa de Madrid**, con cangrejo (sic), trinquete y foque, se separaba de su sitio, haciendo al propio tiempo la señal de avería en la máquina. Inmediatamente puse la de remolcar al buque incomodado para que lo verificase el transporte No. 2, cuyo comandante, el Teniente de Navío D. Adolfo Yolif, se hallaba por fuera de la línea en el sitio que se le había marcado; pero antes de serle posible ejecutar la orden ya había dado la **Villa de Madrid** una estacha a la **Vencedora**, cuyo buque la remolcó hasta dejarla franqueada fuera de los fuegos, y ella siguió luego con los cangrejos en demanda del fondeadero de la isla, regresando la **Vencedora** a su puesto.

La manera como se retiró del fuego la **Villa de Madrid** es una demostración de la serenidad y pericia del Capitán Alvargonzález 11 ”.

La **Berenguela** intentó suplir con su entusiasmo el vacío dejado por la **Villa de Madrid**, sosteniendo un nutrido fuego contra las Baterías del Norte peruanas, pero su belicismo no quedó impune: “Un proyectil sólido de Blakely, que penetró por su batería, después de mutilar algunos hombres salió debajo del agua por el costado opuesto, abriendo una brecha de catorce pies de largo y cuatro de altura, por la que se precipitó la mar con la impetuosidad de un torrente. En los últimos instantes una granada de igual calibre penetró en el sollado, levantó en gran extensión la cubierta de la batería, causó numerosas bajas, y prendió fuego a la carbonera del centro y a las maletas y efectos de la tripulación 12 ”.

Dos elementos, al unísono, conspiraron contra la seguridad del buque español: el fuego y el agua.

Mientras la última invadía los compartimentos de la **Berenguela** —incluyendo el hospital de sangre donde los heridos se debatían impotentes para salvarse de morir ahogados—, el fuego crecía en las inmediaciones de los pañoles que contenían pólvora, poniendo así a ésta en gravísimo riesgo de explosión, yendo así contra la seguridad del barco, expuesto a volar por los aires en cualquier instante y cuando menos se esperase.

Muy poco tiempo antes de que el agua llegase a inundar las hornillas de sus calderas, amenazando con ello a apagar los fuegos y oponerse a la obtención del vapor —indispensable para accionar los pistones de sus máquinas—, los bravos y diligentes hombres de la dotación (en la que se confundían tanto oficiales como tripulantes, aunándose contra el peligro), lograron terminar la faena de pasar brazo a brazo todos los cañones que pudieron hacia la banda opuesta, consiguiendo con su esfuerzo que la escora de la fragata inclinase al buque en un ángulo suficiente como para alcanzar que la monstruosa y amenazadora brecha abierta en su otro costado, se levantase y sobrepasara el nivel del mar que por ella penetraba.

Como las máquinas de la **Berenguela** podían aún seguir funcionando con las naturales limitaciones del caso, aquella fragata inició despacio su retirada con el fin de situarse a buen recaudo y reparar sus más importantes averías.

Durante el corto trecho que hubo de recorrer para alcanzar la finalidad expresada —que resultaba indispensable para salvarla de un seguro

desastre—, las bombas de succión no cesaron de achicar el contenido del agua que había irrumpido a bordo. Así fue como, vaciándola, sin flaquear en sus esfuerzos, eliminaron el riesgo de zozobrar. Eran las 12.50 horas de la mañana del 2 de mayo de 1866.

Aquellas dos importantes y obligadas separaciones que, por graves averías causadas debido al certero fuego peruano, disminuyeron el grueso de la escuadra española que atacaba a el Callao —el autor se refiere tanto a la Villa de Madrid, cuanto a la Berenguela, desde que ambas tuvieron que evadirse del combate notablemente averiadas—, constituyeron, sin distingos y en forma indiscutible, un certero y eficaz espaldarazo bien ganado por nuestras defensas.

Desde ese momento, la *Almansa* y la *Vencedora* tuvieron que multiplicar sus esfuerzos para llenar el vacío que las anteriores ausencias habían creado, en desmedro del poder naval español que combatía a las Baterías del Norte del primer puerto peruano.

Luego de haber efectuado diversos tiros de cañón con la esperanza de acertar y acallarlas, objetivo que no pudieron lograr como era su intención, el comandante más caracterizado entre los de ambas naves —quien era el jefe de la *Almansa* y Capitán de Fragata, D. Victoriano Sánchez y Barcáiztegui—, resolvió ponerse en formación con las demás fragatas que amagaban a la Batería “Santa Rosa”, para ayudarlas en su empeño contra el eficacísimo fuego de los peruanos en el expresado sector 13.

Siendo las 15.00 hrs., La *Blanca* —con sus municiones agotadas e incapacitada para seguir combatiendo— tuvo que retirarse.

Sólo quedaban ya cuatro naves españolas en la línea de fuego: la *Numancia*, *Resolución*, *Almansa* y *Vencedora*.

Casi en dicho momento, una granada peruana de gran calibre reventó en la batería de la *Almansa*, comunicando el fuego a las cargas que se estaban conduciendo hacia las piezas. El incendio se propagó rápidamente al antepañol de pólvora, poniendo al buque en inminente peligro de una voladura. Sin embargo, el comandante no accedió a inundarlo para no perder el precioso explosivo; “prefirió retirarse de la línea para sofocar el siniestro 14”.

Durante el intervalo transcurrido, los barcos españoles habían sido alcanzados varias veces por nuestros proyectiles, animando con dichos logros a los buques peruanos a avanzar hacia la escuadra atacante. Tal intento, debido a sus escasas condiciones para hacerlo, no tuvo mayores consecuencias.

A las 16:00 hrs., el Mayor General (de Ordenes), D. Miguel Lobo y Malagamba, ordenó que los barcos españoles que continuaban comba-

tiendo dirigiesen sus fuegos contra la población, aunque estaba convencido de que los efectos no serían grandes, porque habiéndose consumido todas las granadas, sólo había balas sólidas en paños.

“Poco más de media hora se mantuvieron los españoles disparando sobre el puerto, recibiendo siempre nuestra respuesta a sus fuegos; especialmente, desde la Batería “Santa Rosa”, que no cesaba de disparar contestándolos (desde que su ubicación en Chucuito, permitíale ronzar sus cañones y batir los sectores de mar circunvecinos). A las 16.40 hrs., hallándose cercano el ocaso y temiendo que la neblina cerrase el puerto, la nave Capitana española izó las señales de cesar el combate. Poco tiempo después dio marcha atrás la **Resolución**, violentamente, interpretándose aquél movimiento súbito, desde tierra y siendo las 16.59 hrs. —según Rosendo Melo—, como que se retiraba obligada por algún desperfecto ¹⁵”.

“La goleta **Vencedora**, que hacía algunos disparos eventuales, y la fragata **Numancia** —añade el ya citado historiador— fueron las dos únicas naves que mantenían el fuego enemigo a las 5 h. p. m. Tres minutos después, la fragata hizo sus dos últimos disparos y se alejó precedida por la goleta. La Batería “Santa Rosa” y el monitor **Victoria** contestaron esos disparos, con lo que concluyó el combate ¹⁶”.

El total de bajas registradas en ambos lados —al terminarse la acción—, puede resumirse como se indica:

FUERZAS DEL PERU

Muertos	65
Heridos graves	49
Heridos leves y contusos:	50 (17).

FUERZAS DE ESPAÑA

Muertos	43
Heridos graves	83
Heridos leves y contusos:	68 (18).

EL CALLAO:

RELACION DE DAÑOS MATERIALES EN EL PUERTO

Los daños materiales que sufrió nuestro primer puerto el 2 de mayo de 1866, fueron escasos en sí y verificados “in situ”, una vez terminado dicho combate. —Se registra a continuación una relación escueta de ellos, hecha por el entonces guardiamarina y sobreviviente de aquella campaña, don Rosendo Melo, quien, más tarde, la publicaría

en su "Historia de la Marina del Perú", editada entre los años 1911-1915 y en el segundo de sus tres tomos—; se cita a continuación:

- a).— En la calle "Lima", 6 casas.
- b).— En la calle del "Comercio" (Constitución), los almacenes Bryce, Baravino, botica "Inglesa", librería "Colville", fotografía "Courret", así como varias paredes traspasadas por proyectiles, en las cuadras adyacentes que van hacia el Norte.
- c).— Varias casas particulares dañadas, tales como las de los señores Valega, Allier, Conroy, Petrie y D'Coursey. Igualmente, las habitaciones del Cónsul de Inglaterra recibieron dos impactos.
- d).— Otros edificios: la Prefectura, la Estación del Ferrocarril (daños de poca monta).
- e).— Lugares de ornato: pileta de la Plaza Independencia, con una resquebrajadura 19''.

"En lo referente a la proporción de bajas habidas en los buques españoles, el mayor número de muertos correspondió a la **Villa de Madrid**, y el menor, a la **Resolución**. De los barcos de madera, la **Berenguela** fue la que perdió más hombres. La **Vencedora** y la **Numancia** no registraron ningún deceso entre sus tripulantes 20''.

Los muertos fueron enterrados al día siguiente del combate, en la isla San Lorenzo, en donde subsistía aún el llamado **Cementerio de los Españoles** (1965). Sin embargo, y posteriormente al mes de mayo de 1866, dicho camposanto siguió incrementando —en extensión y número de difuntos de diversas nacionalidades— y con el correr de los años, hasta el agitado siglo XX en el que esta historia se escribe, por lo cual, la superficie insular que primitivamente ocupó, fue notablemente incrementada, desde que no existían paredes ni muros que limitaran aquel terreno tumbal.

El autor —a partir del año 1945 y la década que le siguió—, tuvo la oportunidad de visitarlo en varias oportunidades. Recuerda haber visto lápidas variadas: la de un personaje nobiliario italiano, otras de niños hijos de pescadores peruanos, ocho tumbas de tripulantes nacionales de nuestra Marina de Guerra (juzgados, y fusilados en San Lorenzo, a raíz de un conato de insubordinación ocurrido a bordo del B.A.P. **Bolognesi** pocos años atrás), etc.

Si a lo relatado se añaden diversos cadáveres de otras diferentes nacionalidades —especialmente chinos, pues vestían túnicas y conservaban aún coletas entrelazadas de cabello a la usanza oriental—, pero momificados y desparramados en el trayecto hacia el **Cementerio de los**

Españoles, lo dicho hace pensar, tanto en la acción natural del sol, las arenas y el salitre isleños, que conservaban cuerpos y facciones, cuanto en la posibilidad de barcos en "cuarentena" que se vieron obligados a enterrar sus difuntos antes del permiso para entrar al puerto.

Ahora bien, una relación escueta y sencilla (que no se extiende a pormenorizar los daños causados por los disparos peruanos, sino únicamente a enumerar los cañonazos que hicieron blanco en las naves españolas), es la que a continuación se indica y que fue detallada en los partes oficiales del combate, que elevaron sus comandantes una vez concluida la acción:

Fragata	Blanca	30 impactos
"	Resolución	30 impactos
"	Villa de Madrid	Rotura tubo vapor
"	Numancia	51 impactos
"	Almansa	72 impactos
"	Berenguela	2 impactos (muy maltratada).— La última nave citada, resultó indemne.
Goleta	Vencedora	

Como se puede apreciar, la flamante blindada **Numancia** —el más poderoso de los barcos españoles que integraba la escuadra durante el 2 de mayo de 1866— fue tocada nada menos que cincuenta y un veces, tanto en su casco cuanto en su arboladura; ninguno de los proyectiles peruanos penetró por las portas de su batería principal, aunque varios de ellos impactaron en los cascos de sus batientes. Sin embargo, su coraza la defendió con bastante seguridad, desde que se verificaron repetidas señales de haber sido mellada por los disparos peruanos. No obstante lo expresado, un proyectil Armstrong de 300 libras tuvo suficiente velocidad para atravesarla, pese a que la distancia que mediaba entre ambos combatientes, en ese momento, se calculó en alrededor de 1,500 metros.

Esta circunstancia —que podría parecer nimia para cualquier profano en asuntos navales— revistió, para los marinos de aquella época, suma importancia dentro del campo táctico, desde que solamente la práctica combativa era la única capaz de demostrar la resistencia de los barcos blindados y el valor inobjetable de su coraza acerada, máxime si se trataba de una fragata experimental como la **Numancia**.

Acerca de este último punto que llamaba a reflexión, cabe citar oportunamente la descripción del Teniente de Navío y jefe de ingenie-

ros de la expresada nave, don Eduardo Iriondo, quien combatió a bordo de la ya citada unidad naval durante el 2 de mayo de 1866; éste, refiriéndose específicamente a la experiencia recogida, se expresó así:

“En la línea de agua, entre la cuarta y quinta porta del costado de estribor y en el ángulo inferior de popa de una plancha de la coraza fue donde la monstruosa bala hirió a la Numancia, situada entonces a 1,500 metros de las baterías. Dicho ángulo fue cortado, así como también un pequeño segmento de la plancha inferior, dejando abierto un orificio de 32 centímetros de diámetro y contorno irregular, cuyos bordes tomaron inclinación para adentro, reduciendo el hierro a un estado estoposo. La bala penetró todavía hasta 25 centímetros en el almohadillado de teca sobre el que descansa la coraza, y allí, anulada su fuerza viva, fue rechazada al agua por la elasticidad del forro. La concusión resintió los pernos de toda la plancha e hizo saltar el marco de un imbornal, asegurado con tornillos en su extremidad opuesta; en el interior del buque dobló la cuaderna correspondiente a aquel sitio, e hizo penetrar en la plancha del casco el tornillo de la coraza que fijaba el ángulo donde chocó el proyectil, produciendo una incisión de 26 centímetros y despidiendo algunos remaches.

Con dificultad se podría dar un balazo mejor dirigido: si la Numancia no es blindada, el proyectil habría salido por el costado opuesto a gran profundidad, abriendo una enorme brecha, que, no pudiéndose levantar del agua con la traslación de todos los pesos disponibles para estos casos, hubiera causado la pérdida instantánea del buque ²¹”. (A).

En lo referente a los daños que recibieron los pequeños e improvisados barcos peruanos que combatieron a la escuadra española en las aguas del Callao —recuérdese que la escuadra aliada peruano-chilena hallábase estratégicamente fondeada en Huito (Chiloé), en espera del regreso de las naves españolas, para terminar de batirlas—, fueron inferiores a los sufridos por el enemigo en sus barcos.

Una escueta relación de ellos, registrada “grosso modo” como la anterior, sería la siguiente:

Vapor Tumbes (insignia)	3 impactos
Monitor Loa	10 impactos

(A) Las palabras escritas en letra negrita, son impresas así por indicación del autor. Con ello se busca hacer resaltar, tanto la impresión de los marinos españoles acerca de la impresión que les causó nuestra artillería del grueso calibre, cuanto su peligrosidad durante el combate sostenido el 2 de mayo de 1866.

Monitor Victoria
 Vapor Sachaca
 Vapor Colón

Indemne
 Ligeras averías
 Palo trinquete astillado; una
 pieza de artillería inutili-
 zada; bomba de alimenta-
 ción de calderas, averiada.

Fuera de lo apuntado, "... a bordo del Tumbes se registraron algunos muertos y heridos: fallecieron los tripulantes José Esteban y Adolfo Suárez; resultaron heridos. Jesús Santibáñez, Adolfo Sepúlveda y el soldado Marcelo Vásquez 22".

De otro lado, los buques españoles se retiraron a su fondeadero en la isla San Lorenzo, anclando en línea de batalla a una distancia de 6 cables de su extremo norte (1,100 metros aproximadamente), para reparar las averías más apremiantes y alistarse con el fin de zarpar definitivamente de nuestras aguas.

Los marinos peruanos, no satisfechos aún con el triunfo obtenido y el elocuente rechazo de la escuadra española logrado tan sólo en unas cinco horas y cuarto del combate (desde las 11.50 hasta las 17.03 hrs. del 2 de mayo de 1866), prosiguieron atacándola esporádicamente, procurando utilizar para dicho fin tanto lanchas cargadas de explosivos, cuanto torpedos ingeniosamente preparados de antemano.

El día 5 de mayo, como ejemplo para confirmar lo arriba expresado, se remolcó una de aquellas máquinas de ingenio hacia los barcos españoles, siendo avistada a tiempo por el bote de ronda de la **Berenguela** y recibida a cañonazos. El desconcierto cundió en la escuadra oponente, desde que dichos proyectiles pasaban sobre sus propios buques, amenazando, con sus trayectorias, dañar tanto a la fragata **Resolución** como al transporte a vela **Mataura**, buques que se hallaban fondeados más afuera y sobre el través de la fragata citada en primer término.

Pese a ello, el torpedo remolcado prosiguió su marcha y terminó trabándose entre unos tablones y balsos arriados por la **Berenguela**, con el fin de reparar las averías de su casco. "Era un recipiente de cobre de figura elipsoidal —expresó el teniente Iriondo, en su libro que se viene citando—, conteniendo hasta dos quintales de un fulminato cuya mezcla y proporciones desconocemos".

El hallazgo y examen de aquel ingenioso mecanismo de guerra —que, debido a circunstancias imprevistas pudo examinarse, como se verá— causó gran zozobra en los mandos españoles al finalizar su estudio y difundirse la noticia. Erizado de pequeñas chimeneas, con un

fulminante en cada una, era como para originar una suerte de pánico latente, si el caso se repetía exitosamente y en forma sorpresiva.

“La heroica actitud del Alférez de Navío, Alemán de apellido, así como de algunos tripulantes que con él se lanzaron al mar para separar el torpedo del lugar en que se había trabado (junto al casco de la **Berenguela**) permitió comprobar que dicha máquina “infernál” — según el teniente Iriondo— se hallaba desbaratada por un balazo y no podía producir explosión alguna. Así, la lancha a vapor **Hormiga** (que fuera la que remolcó al brulote **Sofía** hasta el fondeadero de la escuadra atacante), no pudo llevar a buen término su misión, causando, sin embargo, gran preocupación a los españoles con este fallido raíd ²³”.

Este clima de zozobra, unido a la ausencia de base de operaciones, dificultades para conseguir víveres, escasas municiones disponibles, y, sobre todo, a las averías sufridas por los buques y la ausencia de posibilidades para repararlos adecuadamente, decidió a Méndez Núñez a zarpar con su escuadra y retirarse de nuestras costas.

Cuando recién amanecía el día 10 de mayo de 1866, ya los barcos españoles tenían sus calderas encendidas y levantaban presión de vapor para iniciar la navegación mar afuera. Poco tiempo después levaban sus anclas, y, en dos divisiones ya ordenadas —e impuestas por el estado material de los buques—, zarpaban hacia las islas Filipinas y con destino a Río de Janeiro, respectivamente, retirándose en forma definitiva y total del teatro de operaciones del Pacífico.

La **Villa de Madrid** —llevando embarcado al Comandante General, don Casto Méndez Núñez, ya algo más repuesto de las heridas que sufriera a bordo de la **Numancia** el 2 de mayo—, junto con la **Blanca**, la **Resolución** y la **Almansa**, arrumbaron hacia aguas brasileñas para llegar hasta su destino por la vía del Cabo de Hornos.

A su vez, las fragatas **Numancia**, **Berenguela** y **Marqués de la Victoria**, así como los transportes **Uncle Sam** y **Mataura**, por su estado material y la posibilidad de utilizar velas para ayudarse en la navegación que emprendían, lo hicieron a través del Pacífico y dirigiéndose a las islas Filipinas.

Terminaba así, de dicha manera y por separado, la llamada Campaña del Pacífico hecha por la Escuadra de S.M.C. durante el año de 1866. Atrás quedaban en el tiempo, las acciones de Abtao, el bombardeo de Valparaíso y, finalmente, el definitivo rechazo de las fuerzas navales españolas de nuestras aguas, al haberse dado término al victorioso combate del 2 de mayo, ocurrido en el año arriba mencionado, entre la extensa bahía de Chorrillos y rada del Callao.

A LA LUZ DE UNA CRITICA HISTORICA
DESAPASIONADA

Descendientes de un mismo y heroico tronco: la España del Cid Campeador, tanto españoles como peruanos se batieron entre sí impulsados por los sentimientos ancestrales de una raza valiente y pundonorosa que, como factor común en la sangre que corría por sus venas, añadía —en cada caso y en forma innegable— los rasgos propios del carácter nacional de ambos países que, con valentía, arrogancia y honor conformaban los genes heredados de sus mayores y resultaban una herencia común.

Tal vez por todo ello, al terminar la lucha y juzgar aquella acción de guerra, que tantos sacrificios habíales costado emprender y mantener en defensa del honor hispano como un todo, la arrogancia de los marinos peninsulares quiso sellarla como un triunfo y casi una victoria, aunque los resultados físicos y materiales se oponían a tal juicio de manera evidente.

“Frasas textuales de Méndez Núñez —consignadas en su Orden del Día redactada “in situ”— fueron las que fragmentadas, pero sin perder su exacto sentido y coherencia, el autor cita a continuación; Veamos.

“Soldados y marineros de la Escuadra del Pacífico:

“Una provocación inicua nos trajo a las aguas del Callao; la habeis castigado apagando los fuegos de la numerosa artillería de grueso calibre presentada por el enemigo, hasta el punto que sólo tres cañones respondieron a los nuestros, cuando la caída del día os obligó a volver al fondeadero. Habeis humillado a los que, arrogantes, se creían invulnerables al abrigo de sus muros de piedra, detrás de sus monstruosos cañones..., habeis vengado ayer largos meses de inmundos insultos, de procaces denuestos.

Y si después del castigo que vuestro valor ha impuesto al Gobierno del Perú, apagando los fuegos de sus cañones..., y de haber destruído una parte de su más importante población marítima, osa presentar ante nosotros las naves blindadas que con tanta arrogancia ese mismo Gobierno como infalibles destructores de las nuestras, dejadlas acercarse, y entonces respondereis a sus cañones monstruosos, saltando sobre sus bordas y haciéndolas bajar su pabellón.

Tripulantes de la Escuadra del Pacífico:

Habéis añadido una gloria a las infinitas que registra nuestra patria: la del Callao.

“... y así lo dirá la historia, que los tripulantes todos de esta

Escuadra, no dejaron por un sólo momento de ser modelo de la más extremada abnegación, del más cumplido valor.

Vuestro Comandante General

Casto Méndez Núñez 24 ”.

De nuestro lado, siguiendo al historiador militar peruano, general Carlos Dellepiane, quien escribió: “... como la arrogancia del español, engendró la jactancia del criollo”, los peruanos también se enorgullecieron de su triunfo; de una victoria que rechazó, definitivamente, el intento español de intervención armada en un país libre; de un combate ganado a una poderosa escuadra, castigada fuertemente en nuestras aguas, luego de haber navegado impune hasta el Callao después de haber bombardeado Valparaíso.

“Mas, ¿a quién dio la razón con su juicio imparcial la historia? Indudablemente, al Perú

Tal vez el valiente marino español, Méndez Núñez, obnubilado con los humos de tanta pólvora recién quemada, siguió considerando siempre monstruosos los cañones del Perú que tanto habían dañado a sus buques, y extendió luego el mismo calificativo a los del Huáscar y la Independencia, que estando de viaje hacia nuestro primer puerto constituían, sin duda, una cacareada pesadilla para la escuadra ibérica. Quizás, esa misma y distorsionada ceguera le hizo contradecirse en su Orden del Día, alardeando de un castigo que había apagado nuestros fuegos, pese a reconocer, en el mismo documento, que los cañones peruanos siguieron disparando cuando “la caída del día les obligó —a los barcos españoles— a volver al fondeadero 25 ”.

La destrucción parcial del Callao a que se refiere dicho comandante general, tampoco pudo ser capaz de ser apreciada desde el mar en toda su magnitud (como “una parte de su más importante población marítima”, según Méndez Núñez”), desde que se redujo sólo a escasos daños materiales como ya se apuntó líneas arriba, de por sí insignificantes y carentes de importancia.

El autor estima que el juicio más acertado y cabal exteriorizado por el jefe de la escuadra española en la Orden del Día que se examina, fué el referente a sus subalternos; al decirles: “que no dejaron, por un sólo momento, de ser modelo de la más extrema abnegación, del más cumplido valor.

Aquél mercedísimo concepto fue a todas luces verdadero. Aquellos hombres de mar llevaban mucho tiempo soportando privaciones

sin cuenta, alejados de su patria, sin bases de operaciones, en continua zozobra y sin importarles cualquier clase de sacrificios en la lucha por una causa común que creían justa, hasta que llegó el combate del 2 de mayo de 1866, y tras de la lucha, el retorno a la tranquilidad por tanto y largo tiempo interrumpido.

¡Que si fueron valientes y abnegados dichos marinos españoles!

La importante acción naval y terrestre cuya crítica desapasionada e histórica trata de resumir el autor, exponiendo los conceptos de mayor trascendencia que ella tuvo en su momento, se presta a diversos comentarios de sumo interés para el lector que gusta de esta calidad de temas: breves pero ceñidos a la realidad de los hechos.

Hasta el Callao, y como buque más importante de la escuadra española, había venido la fragata blindada *Numancia* que era un barco experimental, si se quiere expresarlo así, pero considerado como uno de los barcos más poderosos de aquella época. Sin embargo, los cañones del Perú lograron perforar su blindaje, poniendo a la fragata en grave peligro de zozobrar si no se reparaba rápidamente y con eficacia. Debido a ello, tuvo que efectuar su viaje de regreso por la ruta más segura y aconsejable: la del Pacífico vía Filipinas, evitando así la mucho más peligrosa del mar que circunda el Cabo de Hornos.

Todos los buques restantes —con la única excepción de la pequeña goleta *Vencedora*—, fueron seriamente averiados por los proyectiles peruanos, no obstante los cañones que sumaban y la circunstancia de su movilidad como blancos navales, factores éstos que, además del volumen artillado de sus disparos en salvas, los hacían también blancos sumamente difíciles de ser acertados por nuestros disparos.

Debe hacerse hincapié en que si bien las bocas de fuego que opusieron los peruanos al ataque español fueron en parte de superior calibre (cañones Armstrong y Blakely), el número de piezas de artillería con que contaba la escuadra de Méndez Núñez era varias veces mayor que el nuestro. Como el combate tuvo que ser efectuado a distancias de tiro —todas las cuales se situaron dentro del promedio de alcances de la artillería empleada—, es de pensar que la escuadra española tuvo mayores oportunidades para que su volumen de fuego excediera al mantenido por nuestras baterías terrestres, así como por los pequeños barcos peruanos que las secundaban.

Sin embargo, esta circunstancia obligó a las naves españolas a introducirse en el área de alcance que dominaban nuestros cañones, procurando así obtener resultados más positivos.

De otro lado, dentro de una crítica histórica-naval desapasionada y coherente, justo es tener en cuenta la resaltante ventaja que representaba nuestra artillería de grueso calibre (piezas Armstrong y Blakely, adquiridas por la Comisión Bolognesi, en tiempos del general Pezet), la misma que, comparada con su similar montada en las troneras de los buques españoles, resultaba superior en potencia y alcance de sus fuegos, como ya se apuntó.

No obstante existir tal disparidad, aunque en número bastante reducido, los desplazamientos tácticos que efectuaron los barcos que mandaba el brigadier don Casto Méndez Núñez, hicieron muy poco para evitarla o reducirla al mínimo posible. Por el contrario —y poseídos de una euforia combativa, que mucho abonó su intrepidez mas no su prudencia—, dividieron en forma inconveniente sus fuegos y los dispersaron, en contra de sus conveniencias, pese a que la lógica y el sereno juzgamiento de lo que acaecía aconsejábales evitar tales eventualidades.

Más sensata hubiese sido la táctica inversa: aplicar el principio de concentración, sobre un sólo sector primero, para conseguir dominarlo; y, si hubiera sido posible, no solamente acallar sus fuegos sino destruirlo, para luego cambiar sus punterías con el fin de batir, en orden de prioridad, a los restantes.

El Comandante General de la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, no obstante tener la iniciativa en sus manos —desde que pudo disponer la ubicación y las formaciones de sus barcos antes del combate—, teniendo en consideración algunas exploraciones previas del futuro teatro de operaciones, hechas por la *Almansa* el 28 de abril de 1866, tanto barajando el contorno de la isla San Lorenzo, cuanto introduciéndose en la bahía de Chorrillos, ensenada de Miraflores y llegando hasta la “mar Brava”, en son de reconocimiento y sondajes que fueron luego ampliados por otras unidades navales, resolvió dividir su escuadra en tres grupos de ataque al Callao: la División del Norte, la División del Centro y la División del Sur.

Al tomar tal decisión Méndez Núñez —en nuestra opinión—, marginó importantes principios de guerra relacionados con la concentración y el volumen de fuego, que resultaban importantísimos para las fuerzas bajo su mando el entrarse en combate. Esta actitud tuvo que reflejarse en los resultados del ataque al Callao, y esto ocurrió demasiado pronto, desde que tres de las fragatas españolas tuvieron que abandonar la lucha casi a las dos horas de haberla iniciado.

Fuera del razonamiento que se acaba de hacer, siendo nuestro primer puerto una plaza fortificada y en consecuencia difícil o casi

imposible de dominar con el sólo empleo de naves de guerra, resultó casi inexplicable la táctica empleada por Méndez Núñez —desde que su escuadra poseía una reducidísima fuerza de desembarco— no pudiendo, por la indicada razón y si hubiese alcanzado a triunfar en forma indiscutible, consolidar aquella soñada ventaja para lo cual, forzosamente, habría tenido que contar con bases cercanas para las unidades navales que en conjunto mandaba. Tal requerimiento era del todo imposible.

Con plena seguridad —avalada ante el juicio imparcial de la historia— el estéril e inconcluso efecto de la demostración española frente al Callao se debió más a las razones impuestas por un orgullo herido, que a consideraciones estrictas de orden táctico. Las acerbas censuras recibidas por su escuadra a raíz del bombardeo de Valparaíso, habían lastimado su reputación. Resultaba, pues, indispensable recobrar, costara lo que costase, el concepto vigilante que había distinguido a los marinos españoles ante muchos países de Europa y América, sin confundir su actitud en Chile al casi destruir un puerto inerme, con la prepotencia y el abuso, desde que Valparaíso no pudo contestar el ataque de sus cañones por la simple razón de haber carecido de bocas de fuego para oponérsele.

Ante el Callao, Méndez Núñez tenía que cumplir su propósito a cabalidad —aunque se arriesgara a un desastre de terribles proporciones— como lo hizo: con arrojo y valentía, no obstante que, en su calidad de jefe de una poderosa escuadra y teniendo la iniciativa en sus manos, la conducción que imprimió al combate dejó mucho que desear, hasta que cayó herido a bordo de la fragata blindada *Numancia*.

Las intenciones españolas de destruir nuestro primer puerto, no pudieron cumplirse como se pensaba..., “la famosa “Orden de Escuadra” del 2 de Mayo —apuntó Vegas García—, redactada por el Mayor General Capitán de Navío Don Miguel Lobo”, decía así:

“En el bombardeo de la población no se cesará sino después de ser indudable que la importancia del fuego es tal que la dejará reducida a cenizas 26”.

Sin embargo, conviene citar las palabras de un observador y marino foráneo, el teniente H. Nelson, embarcado en el U.S.S. *Powhatan*; Dicho hombre de mar, refiriéndose a los efectos del bombardeo que afectaron a la plaza, los describió como sigue:

“Los daños causados al Callao son escasamente apreciables. Las baterías ocuparon tan continuamente la atención de la escuadra, que no hubo tiempo de bombardear la ciudad...”

No hay indicios de una renovación del combate por la Escuadra Española, y no es probable que disparen un cañonazo más...

Los buques extranjeros, considerando la victoria como decisiva, se preparan a colocarse en sus fondeaderos, cerca del muelle 27".

Terminado el combate, y después de efectuar las reparaciones más urgentes de sus barcos, Méndez Núñez decidió alejarse definitivamente de aguas peruanas en las que, por diferentes razones que se indican a continuación, no era aconsejable su permanencia por más tiempo:

- a).— Las fuertes defensas —de artillería, especialmente— que guardaban al Callao, cuya eficacia ya habían experimentado sus buques.
- b).— La carencia de bases de apoyo logístico para las operaciones de su escuadra.
- c).— La mancomunada hostilidad de los países litorales sudamericanos, y el peligro que aquella suponía en lo referente a la seguridad de sus buques.
- d).— La fatiga natural causada por tan prolongada campaña, cuyas consecuencias se percibían ya en las dotaciones españolas.
- e).— La manifiesta proximidad de las nuevas y potentes unidades navales del Perú —el vapor a torreón **Huáscar** y la fragata Blindada **Independencia**—, cuya presencia en el Callao podría haber trastornado violentamente la situación imperante 28 .

Del lado peruano, los preparativos para defenderse del inminente ataque naval español —a raíz de lo acaecido en Abtao y frente a Valparaíso, el 7 de febrero y el 31 de marzo de 1866, respectivamente—, se abordaron con cierta disponibilidad de tiempo y con un fervor patriótico digno de encomio.

Desde el mes de diciembre de 1865 y, teniendo muy en cuenta el peligro que se avecinaba a través del mar, habíanse dado los pasos preliminares para fortificar el correspondiente sector de el Callao ante la amenaza naval española, desde que su poderosa Escuadra del Pacífico había arribado al primer puerto chileno el 17 de septiembre del citado año al mando del almirante don José Manuel Pareja —quien estaba investido también como ministro plenipotenciario de España en Chile—, luego de haber firmado el tratado Vivanco-Pareja en nuestro país, se empeñó no sólo en exigir al gobierno vecino explicaciones a la brevedad acerca de las ofensas inferidas tanto a su reina como a su patria, sino también satisfacciones mediante un saludo de 21 cañonazos de salva disparados honrando al pabellón ibérico, que haría un fuerte de tierra, el que sería contestado por uno de los barcos españoles.

Como los chilenos se negaron a hacerlo e hicieron caso omiso a los cuatro días de plazo concedidos por Pareja para cumplir con su demanda, recibieron un ultimátum y se precipitaron los acontecimientos bélicos que, a la larga, devinieron en el bloqueo de los puertos del país sureño, el combate naval de Abtao —tras nuestro desconocimiento del tratado Vivanco Pareja— y, finalmente, el injusto bombardeo de Valparaíso, pero ya durante el año siguiente de 1866.

Ahora bien, y retrocediendo en el tiempo hasta el último mes del año de 1865, el autor se halla en disposición de exponer —en un resumido compendio harto explicativo— la esencia de un presupuesto de aquella época, referente a la instalación de los cañones Blakely y Armstrong. Lo firmó el ingeniero don Ernesto Malinowski, y explica, de por sí, los ingentes gastos en que tuvo la necesidad de incurrir el gobierno para alistar la sólida defensa del Callao, ante los peligros que representó el ataque naval español:

“Callao á 15 de Diciembre de 1865
Señor Secretario de Estado en el
Despacho de Guerra y Marina
S.M.

Tengo el honor de presentar a V. Ex. un presupuesto de los gastos que envolverá la colocación de los cañones de grueso calibre para la defensa del Callao.

Este presupuesto es tan aproximado cuanto es posible para una obra de esta clase que debe ser ejecutada en la mayor brevedad posible. La condición de una pronta ejecución influye considerablemente para el aumento de los gastos, no solamente porque no es posible sistematizar el trabajo en el modo mas económico, sino también por otros motivos; así, por ejemplo, los cimientos para los cañones de Blackeley (sic) y las torres para los cañones de Armstrong deben hacerse con cimiento Romano afin (sic) de que la mampostería llegue desde luego a adquirir una resistencia suficiente, que no se podría conseguir empleando la cal, sino después de un mes o más.

El presupuesto que tengo el honor de presentar a V.Ex., asciende a 40.000 S/.; pero debo advertir que en dicho presupuesto no están comprendidas por ahora sino las obras necesarias para poner expeditos los cañones. Habrá todavía que hacer las obras accesorias, como son los lugares de abrigo á prueba de bombas para los heridos, para los hombres de relevo que no estan de servicio en las baterías y para la pólvora.

Habr  también que tomar en consideración algunas obras que no son indispensables pero que pueden mejorar considerablemente las obras de la defensa, como por ejemplo un telégrafo eléctrico que reuniria las baterías y que serviría no solamente para la transmisión de las órdenes afin (sic) de conseguir la mayor unidad posible en la acción de las baterías, sino que serviría también para determinar a cada instante la distancia en que se halla un buque enemigo, lo que aumentaría considerablemente la exactitud de los tiros.

Para estas obras, tendrá el honor de presentar a V. Ex. en tiempo oportuno un informe acompañado del presupuesto correspondiente.

Dios G. a V. Ex.

Ernesto Malinowski" (29)

Luego de los razonados cálculos arriba expresados, grosso modo, en el oficio que se trae a colación, el ya citado ingeniero justificaba el monto al detalle; las cantidades a pagarse por los diferentes conceptos laborales involucrados en tan importante obra. Se resumen, en pro de la brevedad inherente a la narrativa histórica de esta poco conocida fase bélica:

Presupuesto de los gastos que exigiría la colocación de los cañones Blakeley (sic) y de Armstrong para la defensa del Callao.

Por una primera contrata, D. Pedro Carbary (picapedrero), para obtener y conducir hasta los sitios en el Callao, piedras de granito necesarias para montar los cañones Blakeley S/. 8.000

Al mismo, por 30 piedras más, con pesos calculados y aptas para facilitar 360 grados de giro (tanto soportando perforaciones de agujeros, cuanto de canales para acoger rieles), especialmente en la Bateria Santa Rosa, habilitada para disparar dentro de un sector de fuego casi circular. No obstante el mayor trabajo requerido en este caso especial, aquella contrata disminuyó en precios. Costaron S/. 3.600, 600 y 1.500 . . . S/. 5.700

A través del documento que se toma como referencia, se sabe que el gobierno de Prado aceptó el presupuesto ya indicado, desde que

tanto la tesorería de Lima como la del Callao abonaron al contratista 1.200 soles cada una, a cuenta de los trabajos que comenzó a efectuar don Pedro Carbary, con la rapidez y eficiencia indispensables, impuestas por las circunstancias.

Ahora bien, respecto de los materiales destinados para fabricar los cimientos de los cañones Blakely (ladrillos, cal, arena, cimiento Romano, etc.), costaron al gobierno S/. 4.000. Para llevarlos hasta sus emplazamientos y armar sus piezas, se gastó la cantidad de 1.560 soles. En lo referente a la mampostería de las torres, que debían levantarse con cimiento Romano, dicha obra fue contratada a razón de 5.450 por cada una, con la condición de que fuesen acabadas para el día 29 y llegasen hasta la altura en que vendrían a colocarse las obras de carpintería. Se prometió un jugoso premio de S/. 100 por cada día y por cada torre que fuera entregada antes de la fecha arriba indicada.

En cuanto a la traslación de los cañones Armstrong, maderas y fierros correspondientes, hubo que gratificar a los tripulantes que en ella trabajaran, así como a los maquinistas para que separasen y ordenaran sus diferentes piezas en el muelle; así también que alquilar carretas para el transporte, calculándose un monto aproximado de S/. 3.500.

En suma, y para no hacer demasiado extensa la presente relación, puede indicarse que los gastos presupuestados ascendieron a una cantidad de S/. 40.000, para montar y alistar la "monstruosa" artillería del Callao —según palabras del Comandante General de la Escuadra atacante, don Casto Méndez Núñez—, para defender la plaza y obtener el indiscutible triunfo del 2 de mayo de 1866.

Cabe, pues, añadir que en los últimos días del mes de marzo de 1866, "... el Callao se asemejaba más a una colmena repleta de industriosas abejas, que a una ciudad litoral. Habíase convertido, de la noche a la mañana, en una especie de factoría militar, a raíz del bombardeo de Valparaíso y tras la imperante seguridad acerca del desquite que seguirían buscando los barcos españoles, para tratar de vengarse de Abtao. Su ruta era la de navegar hacia el Norte; su primera recalada más probable, nuestro primer puerto: el Callao; la próxima, Guayaquil.

Alma de este ir y venir fue, sin duda, nuestro Ministro de Guerra y Marina, don José Gálvez Egúsqüiza. Estando en la plenitud de su vida y habiéndose hecho cargo, hacía poco, de tan importante cartera, aceptó sin titubear la responsabilidad que tal puesto le imponía, iniciando de inmediato los preparativos para guarnecer el Callao y auxiliar a nuestro vecino inmediato: el Ecuador.

Habiéndose adquirido diversas piezas de artillería, se estudió detenidamente el emplazamiento que debían tener sobre la costa y se procedió a montarlas —como ya se ha visto— cumpliéndose un plan estratégico perfectamente concebido. Mientras tanto, el transporte *Chalaco* fue despachado hacia Guayaquil, llevando a su bordo cañones de grueso calibre y un cuadro de jefes y oficiales idóneos para dirigir su instalación 30”.

Altos funcionarios del Estado, miembros conspicuos de nuestro ejército y marina, hombres de diversas clases sociales: empleados, obreros —y hasta mujeres y niños—, cooperaron con entusiasmo en la faena de fortificar y asegurar el amunicionamiento de las piezas y el avituallamiento de quienes las servían. Hospitales de sangre, puestos de primeros auxilios y estaciones transmisoras de órdenes así como de noticias, se habilitaron rápidamente desde que el tiempo disponible era escaso.

Muchos de nuestros marinos asesoraron y contribuyeron “*motu proprio*”, para verificar triangulaciones y efectuar el fondeo de boyas y boyarines de medición, destinados a facilitar la regulación de las alzas de nuestros cañones, mediante la observación de los piques que cayeran en sus proximidades. También recurrieron a fondear minas y las sembraron en lugares estratégicos del teatro de operaciones; pero dichos ingeniosos artefactos de ensayo no llegaron a explotar como se hubiera deseado. Prueba indudable de ello fue que la *Numancia*, durante su inspección de dique en Hawai, encontró enredados en la hélice varios cables de ese tipo y uso, lo que corrobora la anterior información.

En varias ocasiones, tanto el coronel don Mariano Ignacio Prado cuanto los miembros de su gabinete ministerial, se constituyeron en el Callao para vigilar las instalaciones de defensa y dictar las medidas más aconsejables en pro de su eficacia.

De esta manera, al arribar la escuadra española al Callao, nuestro primer puerto hallábase finalizando los últimos trabajos para alistarse en son de guerra y utilizar debidamente, tanto sus cañones emplazados en tierra, como los cinco pequeños barcos peruanos capaces de combatir en aguas adyacentes al litoral. Fue por ello que los cuatro días de plazo que dio Méndez Núñez antes que se iniciara el combate, fueron también de suma utilidad para los peruanos en lo referente a alistar sus defensas.

Recuérdese que el grueso de la escuadra aliada peruano-chilena, que se distinguió en Abtao, combatiendo a las fragatas españolas *Blanca* y *Villa de Madrid* el 7 de febrero de 1866 al mando del Capitán

de Navío peruano, don Manuel Villar, tras del tornaviaje emprendido con rumbo a Valparaíso por su jefe accidental, el brigadier don Casto Méndez Núñez, cambió de tenedero estratégicamente y dio fondo en la escondida abra de Huito, permaneciendo en ella hábilmente oculta, pero lista a combatir si el caso llegase. Cuando ello ocurrió y la división española conformada por la Blanca y la poderosa Numancia, todo el plan de búsqueda de los marinos ibéricos fracasó completamente al navegar en las aguas laberínticas del Archipiélago de Chiloé, obligando a Méndez Núñez a cambiar sus planes tácticos y regresar hacia Valparaíso, para cambiar el primitivo plan de guerra que se trazó "a priori", procediendo a bombardear el citado puerto chileno —carente de artillería gruesa—, y después de hacerlo en forma por demás criticada, arrumbar con todos sus buques hacia el norte y amenazar el puerto del Callao.

Muy poco tenía que añadir nuestro primer puerto para alistarse a repeler el ataque español, desde que no tenía en sus planes la iniciativa y tan sólo le quedaba esperar que los marinos ibéricos comenzaran la fase ofensiva. Entusiasmo, valor y sacrificio era lo único que les restaba añadir a sus preparativos bélicos, desde todo el litoral aledaño al puerto chalaco hallábase artillado y en espera, habiéndose emplazado los cañones disponibles a lo largo de sus costas (con indiscutible acierto estratégico), en espera del procedimiento táctico que emplearía la temible escuadra española, para responderle en la forma más adecuada al quehacer combativo que iniciarían sus buques y divisiones, obedeciendo las directivas trazadas ya por Méndez Núñez.

Así fue como, al iniciarse el combate a las 12.05 hrs. del 2 de mayo de 1866, los valientes y entusiastas defensores del Callao comenzaron a batirse con bravura contra los barcos españoles atacantes, siguiendo las órdenes que recibían y adaptando sus punterías —según el sector que se les había asignado—, con el fin de oponerse eficazmente a las tres divisiones que integraban la escuadra de Méndez Núñez, cuyos fuegos habían sido divididos por dicho marino para ofender los sectores peruanos situados al Norte, Centro y Sur de la plaza chalaca.

Aquel recordado día transcurrió pleno de ejemplos dignos de registrarse para la historia, tanto del lado de los atacantes cuanto del perteneciente a los defensores. Recuérdese, por ejemplo el caso del brigadier y comandante general enemigo, don Casto Méndez Núñez, quien, herido de consideración cuando se varó la Numancia frente a la Batería Santa Rosa, no cesó de combatir hasta que la pérdida de sangre le hizo caer en brazos del comandante de dicho barco, don Juan Bautista Antequera,

obligando a su segundo en caracterización, el Capitán de Navío don Miguel Lobo y Malagamba, a reemplazarle en el mando de la escuadra y proseguir el combate, sin comunicar tal relevo a sus mandos navales por razones que la prudencia exigía.

Del lado peruano, también ocurrieron diversas situaciones dignas de recordarse en los anales de aquella guerra, y poco conocidos dentro del ambiente esencialmente naval peruano.

EL CASO DEL COMANDANTE GARRIDO Y EL DE LOS CADETES NAVALES

“A raíz de la varadura del **Loa**, buque comandado a la sazón por el Capitán de Corbeta don Juan Manuel Garrido, dicho jefe fue sometido a juicio y recluido en la prisión de Casamatas, en el castillo del Real Felipe.

Como por intermedio de su esposa, hizo llegar al Gobierno una solicitud para que se le permitiera luchar en defensa de su patria, el Ministro de Guerra y Marina expidió el siguiente documento:

Secretaría de Estado
en el Despacho de Guerra y Marina

Callao, abril 30, de 1866.

Al Sor. Capitán de Navío
Comdte. general de Marina.

S.E. ha tenido a bien conceder al Capitán de Corbeta, Dn. Juan Manuel Garrido, la libertad que ha solicitado para prestar sus servicios en las actuales circunstancias, con la condición expresa que se restituya a su prisión, pasado que sea el peligro.

Dios güe a Us
José Gálvez

Tal vez ésta fue, si no la postrera, una de las últimas firmas que estampó el abogado y coronel Gálvez, antes de morir el 2 de mayo durante la voladura de la torre “La Merced”. El comandante Garrido peleó bravamente a bordo del **Tumbes**.

Otros actos de incalculable valor se dieron aquel día. Tal el caso de un grupo de alumnos de nuestra Escuela Naval, que no debiendo abandonarla, burlaron la vigilancia y escapándose por los techos, acudieron a combatir. ¿Sus nombres?: Justo Varela, Pedro Roel, Rafael Baluarte, Julio Benites, Manuel Rouillón, Bernabé Carrasco, Jorge Cosmíl, Emi-

lio Benavides, Eduardo Andía, Abel Galíndez (muerto), Agustín Soto, Rafael Lagomarsino, José León, José Gamarra, Agustín Orbegoso, Federico Taramona y Abel Jesús Ordóñez (muerto) 31 ”.

“El fuego de nuestras baterías fue intenso y sostenido; preciso es destacar, de manera especial, el de la Santa Rosa, al mando del coronel Ruperto Delfín, quien dirigió en forma muy acertada sus disparos e hizo que aquel grupo de cañones efectuara el último, como si hubiera querido rubricar, con humo y pólvora peruanos, la terminación del combate 32 ”.

Uno de los errores cometidos por el comando peruano fue el de colocar tropas —en prevención de un desembarco— en las proximidades de la playa. La configuración de la costa, en los sectores de La Punta, Chucuito (Mar Brava) y parte del Callao, que es de por sí baja y sumamente pedregosa, hizo que los proyectiles y granadas españolas dispersaran al explotar, considerable número de cantos rodados que fueron los que más heridos causaron.

Dentro de esta crítica histórico-militar, y por lo tanto desapasionada, no pueden atribuirse errores fundamentales al comando peruano que, por su misma situación de espera para defender la plaza, careció de alternativas y tuvo que concretarse a rechazar el ataque español según se fue definiendo, por la sencilla razón de que no cabía otra manera de obrar.



1. ARCHIVO ALVARO DE BAZAN.- Vide: GUILLEN TATO, JULIO... *Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico*. Madrid, 1966. T. II. *Parte del Combate de el Callao, de Méndez Núñez al Ministro de Marina*. Doc. No. 362, Pp. 83-85.
2. IRIONDO, EDUARDO... *El Viaje de Circunnavegación de la Fragata Blindada Numancia*. Ed. Excelicer, Madrid S/F.- Vide: VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1966. T.I. p. 203.
3. *Ibídem*. Op. cit. p. 205
4. MELO, ROSENDO... *Historia de la Marina del Perú*. Callao, 1980, p. 238.- *Publicación del Museo Naval del Perú. Biblioteca del Oficial, Vol. IV.*
5. *Ibídem*. Op. cit., p. 242
6. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. p, 208
7. ARCHIVO ALVARO DE BAZAN.- Vide: GUILLEN TATO, JULIO... *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico (1863-1867)*. Madrid. 1966. T. II. doc. No. 362 p. 92.
8. *Ibídem*. Doc. No. 362, p. 92.
9. *Idem*.
10. IRIONDO, EDUARDO... Op. cit. p. 117
11. ARCHIVO ALVARO DE BAZAN. Madrid, 1966. Doc. No. 368, p. 88.
12. IRIONDO, EDUARDO... Op. cit. p. 118
13. IRIONDO, EDUARDO... *Ibídem*, p. 19
14. *Idem*. (La versión española: que regresó a combatir a la media hora. El historiador naval peruano, Rosendo Melo, afirma que "un disparo certero la sacó de combate". Vide: su *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1909. Vol. II., p. 20
15. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. 1966. T. I. p. 211.
16. MELO ROSENDO... Op. cit. *Ibídem*.
17. *Idem*. T. II., p.20
18. IRIONDO, EDUARDO... Op. cit. P. 121

19. MELO, ROSENDO... Op. cit. T. II, Pp. 25-26
20. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit., p. 212
21. IRIONDO, EDUARDO... Op. cit. lb/dem.
22. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. T. I. p. 214
23. lbídem. Pp. 215-216
24. ARCHIVO ALVARO DE BAZAN.- Vide: GUILLEN TATO, JULIO... *Documentos relativos a la Campaña del Pacífico (1863-1867)*. Madrid, 1866. T. II. Doc. No. 362 Pp. 101-102.
25. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. T. I., p. 217
26. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929. p. 126.
27. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. P. 220
28. Idem.
29. Archivo Militar del Perú (facsimil presupuesto).
30. VALDIZAN GAMIO, JOSE... Op. cit. 220
31. lbídem. T. I. Pp. 222-223
32. Idem.



Capítulo VI

Prado incrementa sus planes navales.

John Randolph Tucker.

Motin a bordo en la División Peruana.

Renuncia de Tucker: Baldón inesperado. El relevo del mando en la Escuadra Aliada.

LOS AUDACES PLANES DEL DICTADOR PRADO EN ASUNTOS NAVALES

Concluida *prima facie* la Guerra con España (luego del combate de Abtao, el bombardeo de Valparaíso y la gloriosa gesta del 2 de mayo de 1866 frente al Callao) cuya última acción de armas fuera de conducir a la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico Sur a abandonar —muy maltrecha y dividida— las aguas de este océano, para regresar a las de la Península Ibérica definitivamente, encumbró militarmente al coronel don Mariano Ignacio Prado hasta convertirle en General de División de los ejércitos de Chile y Bolivia; éste fogoso caudillo comprendió que ya no existían razones de peso para prolongar su mandato dictatorial.

Habiéndolo entendido así, resolvió convocar un congreso constituyente que, instalado en el mes de febrero de 1867, se abocó a la tarea política de promulgar una nueva Constitución de la República. En virtud de ella y sus soberanos mandatos, el ex dictador pasó a ser proclamado Presidente de la República Peruana el 11 de septiembre del ya mencionado año. Dicha actitud levantó una repulsa general en su contra que, a la postre, desembocaría en su obligada dimisión el 7 de febrero del año siguiente.

En el intervalo y cuando aún ostentaba el poder dictatorial, su mandato revivió los sueños americanistas de 1856 a 1862.

“Sincera y resueltamente —escribió nuestro historiador, Jorge Basadre—, formuló el plan audaz de tomar la ofensiva atacando las colonias españolas de América y Filipinas, hostigando a los buques de Méndez Núñez y aún llegando a España. Prado, personalmente expresó, con gran entusiasmo, sobre todo, su propósito de llevar a cabo la campaña libertadora de Cuba. El comodoro John Tucker, de la marina

norteamericana de los Estados del Sur, fue contratado para dirigir la escuadra 1 ”.

Encontrándose ya la Escuadra Aliada de Chile y el Perú en aguas de Valparaíso, bajo las órdenes de su Comandante General y vicealmirante de la Armada de la República Chilena, don Manuel Blanco Encalada (cuya edad acababa de sobrepasar los tres cuartos de siglo, desde que nació el 21 de abril de 1790, en Buenos Aires), el Gabinete de Lima, que conocía de sus gestiones oficiales para reinscribirse en el escalafón naval peruano con el mismo rango de vicealmirante obtenido el año de 1822 en nuestra patria, no obstante su competencia profesional, su caballerosidad y prestancia, tuvo en cuenta también su débil actuación en la guerra con Santa Cruz, cuando se reembarcó en la caleta de Quilca con sus tropas y arrumbó a Chile, acatando la autorización de aquél Mariscal de Bolivia, “sin haber disparado un sólo tiro 2 ”.

Y, como el Gobierno del Perú deseaba ejecutar una activa campaña contra los españoles (después de lo ocurrido en Abtao, Valparaíso y el Callao, el 7 de febrero, 31 de marzo y 2 de mayo de 1866, respectivamente), se buscó una solución prevista en el Tratado de Alianza Ofensiva-Defensiva peruano-chilena: la de contratar un marino extranjero que pudiera reemplazar a Blanco Encalada, cuando los acontecimientos lo aconsejaran. Mientras tanto, y como primera providencia, el comodoro Tucker (quien luego sería ascendido a contralmirante, desde que el grado que poseía era equivalente al de un Capitán de Navío con mando en jefe), fue nombrado Comandante de la División Peruana que se encontraba en Chile, la misma que, al integrarse conformando un todo con su igual aliada sureña, completaba, según los cánones marímeros y navales, la fuerza que respondía al título de Escuadra Aliada Peruano-Chilena.

Así, pues, Tucker quedó expedito para reemplazar al entonces comandante don Lizardo Montero Flores, quien ostentaba el grado de Capitán de Navío.

“Montero protestó contra esta designación y la calificó como una ofensa a marinos antiguos, capaces y patriotas. Acompañaron a Montero otros jefes, entre los que se encontraban Aurelio García y García, Manuel Ferreyros y Miguel Grau. La cancillería de Lima creyó tener datos comprobatorios de la simpatía del almirante chileno Blanco Encalada y su gobierno, hacia los rebeldes. Tucker debió haber sido nombrado en Santiago segundo jefe de la escuadra aliada; pero no llegó a efectuarse esta designación que hubiese quizás aplacado las protestas

ante el circunscrito carácter peruano exhibido por el título del jefe norteamericano.

El Secretario de Hacienda, Manuel Pardo, (dejando encargado de su cartera a Toribio Pacheco) viajó a Valparaíso donde se encontraba la escuadra y, con gran entereza y habilidad hizo reconocer a los nuevos comandantes de los buques, aceptando la dimisión de los ofendidos. Se inició contra ellos un juicio por insubordinación durante el cual permanecieron presos, cerca de un año, en la isla de San Lorenzo. Pardo intentó, además, en vano, persuadir a los gobernantes de Chile para que aceptaran la idea de perseguir a la *Numancia* con la escuadra aliada hasta Filipinas ³ ”.

Intempestivamente, y al constatarse la aparición de algunos brotes de fiebre amarilla en la isla acabada de citar y que servía de reclusión a los marinos peruanos enjuiciados, éstos fueron conducidos al Callao con el fin de que allí se procediera a su juzgamiento, según los cánones de la Justicia Militar, cuyo fuero procedía dentro de su particularísimo caso.

En efecto, el tribunal que supo del caso y procedió a examinar y pronunciarse sobre la responsabilidad de los jefes y oficiales de marina que figuraban como enjuiciados, fue presidido por el mariscal don Antonio Gutiérrez de la Fuente —hombre de mucho prestigio, nacido en Huantayaya el 8 de septiembre de 1796 y cuya edad frisaba en los 70 años. Después del triunfo de Aguasanta, fue ascendido por su conducta y méritos al rango militar de Gran Mariscal del Perú.

El ya mencionado tribunal fue integrado también por otros cinco jefes militares de reconocido prestigio; ellos fueron: el general don José Rufino Echenique, y los de igual jerarquía, don Luis de la Puerta, don Nicolás Freyre, don Pedro Cisneros y don Fermín del Castillo.

“Los enjuiciados fueron desfilando por orden jerárquico. Así se presentaron Lizardo Montero, Manuel Ferreyros, Miguel Grau (cuya defensa estuvo a cargo de Luciano Benjamín Cisneros), Aurelio García y García (defendido por su hermano José Antonio) y alrededor de veinte marinos más. Al terminar las audiencias el tribunal fue absolviendo uno a uno a los encausados ⁴ ”.

UN RESUMEN BILATERAL DE OPINIONES ACERCA DEL ESPINOSO JUICIO

No cabe duda alguna que, a raíz de los eufóricos y audaces planes navales que forjó la Dictadura de Prado —para luego de los triunfos obtenidos contra la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico, y su final reti-



D. Lizardo Montero. Protestó contra la designación de Tucker como comandante de la División Peruana (Archivo Courret)

rada de aguas sudamericanas—, surgieron en su mente otras intenciones similares de desquite y conquista para aumentar sus lauros. Tales fueron, por ejemplo, las de atacar colonias españolas de este hemisferio, hostigar a los barcos españoles durante sus largas travesías hasta Europa, llevar a cabo la campaña libertadora de Cuba y, como si todas sus ideas fueran pocas..., procurar que los gobernantes de Chile aceptaran colaborar y autorizaran a la escuadra aliada peruano—chilena, para navegar en pos de la fragata blindada Numancia hasta las islas Filipinas, en son de ataque y guerra (aún no terminada) desde su declaratoria oficial del 14 de enero de 1866.

Como para esta última empresa naval consideraba indispensable prescindir del anciano, mas probado hombre de mar, vicealmirante don Manuel Blanco Encalada, quien a la sazón ejercía el Comando General de la Escuadra Aliada, para reemplazarlo por otro marino experimentado en acciones bélicas, de probada energía y dispuesto a emprender las campañas navales que bullían en su mente, don Mariano Ignacio Prado procedió a la contratación del comodoro norteamericano —ya en situación de retiro—, don John Randolph Tucker, por intermedio de nuestra legación en Washington. Junto con él viajarían también dos marinos norteamericanos de su confianza y en situación de inactividad: el capitán David Porter Mc. Corkle y el comandante Walter Raleigh Butt. “Hallándose en Nueva Carolina, Tucker trabajó durante un tiempo como agente de la empresa Southern Express Co. de Raleigh. En esta ciudad, le llegó la propuesta del gobierno peruano para que se hiciera cargo de la escuadra nacional como contralmirante 5 ”.

“Tucker llegó primero a Lima, fue recibido el 17 de junio por el Dictador Prado y sus secretarios, y fue por lo pronto nombrado Jefe de la División Peruana, teniendo así la posibilidad de comandar la flota Aliada en ausencia del Vicealmirante Blanco, pero poco después se buscó una solución mejor: el contralmirante norteamericano sería nombrado segundo jefe de la Escuadra Aliada y la comandancia de la División Peruana se daría al General-Almirante Lizardo Montero, figura importante, como hemos visto, en la revolución contra el General Pezet, cuya partida para Chile fue apresurada por desavenencias surgidas entre los Comandantes Salcedo y Villar, el primero de los cuales fue separado de su Puesto 6 ”.

Tucker llegó a Valparaíso bien entrado el mes de julio de 1866. El sector político —tanto del Perú como de Chile—, naturalmente discrepó con la actitud de los marinos peruanos respecto del contrato y nombramiento de Tucker. Del lado peruano se trataba de limar aspe-

rezas con nuestros vecinos chilenos, sentar el principio de autoridad y convencerlos, usando todos los argumentos posibles, para que emprendieran, uniendo sus fuerzas navales a las nuestras mediante la acción conjunta de la Escuadra Aliada, los casi quiméricos proyectos de hostilidad mantenida contra España por don Mariano Ignacio Prado, ya en el sentido de atacar las colonias españolas en América y Filipinas (incluyendo a la Numancia que en estas islas se repararía), ya en procurar la libertad de Cuba. Nuestro Ministro de Hacienda y Plenipotenciario ante el Gobierno de Chile, don Manuel Pardo, tanto en sus viajes al vecino país, sus gestiones con nuestros gallardos y ofendidos marinos por la imposición gubernamental que se pretendía, cuanto a través de su nutrida correspondencia, se mostró siempre como un hábil político y leal defensor de las ideas del ex Dictador, y luego Presidente de la República Peruana, don Mariano Ignacio Prado.

Finalmente, cuando... "El Contralmirante Tucker fue reconocido como Jefe de la División Peruana y como Segundo Comandante de la Escuadra (Aliada), en cuya calidad tomó dirección efectiva de ella 7 ". la opinión política chilena llegó a sintetizarse oficialmente en los siguientes conceptos, que de por sí abonaron claramente su manera de pensar respecto del espinoso juicio al que fueron sometidos nuestros dignos marinos, luego de protestar por el contrato de Tucker:

"Las medidas adoptadas respecto de los Jefes de la división naval del Perú han sido muy oportunas y dignas de elogio. La conducta de aquellos Jefes había sembrado entre nosotros alarma e inquietudes y escandalizado a cuantos comprenden que sin una subordinación y disciplina severas no es posible tener escuadra eficaz 8 ".

Mas, si bien las anteriores opiniones vertidas por los antaño dirigentes de la política peruana a raíz del llamado "Incidente Tucker", así como las similares chilenas referidas al mismo caso, concordaron, en líneas generales —y completamente opuestas— a las que sirvieron a nuestros valientes e intrépidos marinos, cuando defendiendo sus derechos así como la honra y el prestigio de los uniformes que vestían, a la par que su gloriosa tradición naval, hicieron saber su protesta con altura y dignidad—, el juicio histórico, no sólo emitido por el tribunal militar que les juzgó en su momento sino también por notables estudiosos de nuestro pasado, alcanzó un veredicto muy justo.

Leamos pues, como ejemplo, la autorizada opinión que al respecto exteriorizó el insigne historiador peruano, Raúl Porras Barrenechea:

"En esta época en que la dictadura de 1866, detentadora de un gran triunfo naval, decide nombrar un Almirante norteamericano



Comodoro John Randolph Tucker de la marina norteamericana de los Estados del Sur. Prado lo contrató para reemplazar a Blanco Encalada como comandante de la Escuadra Aliada. (Archivo del Museo Naval del Perú)

para la flota peruana y envía a Chile para tomar el mando de la flota aliada, al Almirante Tucker, que debía operar contra la escuadra española en las filipinas, Grau y treinta oficiales peruanos se niegan a aceptar la presencia del tutor extranjero, y junto con ella el desconocimiento de su pericia y hazañas. Se les trae presos a Lima y se les confina en San Lorenzo. El destino une entonces al más grande orador y jurista del Perú y al más grande héroe del mar. Luciano Benjamín Cisneros enciende su oratoria lírica sosteniendo, frente al Fiscal, que ni Grau ni sus compañeros son rebeldes, desertores ni traidores a la Patria... Los marinos peruanos no están obligados a una obediencia ciega, opresora de su razón y de su personalidad humana. Tenían el derecho de abstenerse de servir bajo las órdenes de Tucker, quien desconoce hasta nuestro idioma. Para mandar la escuadra peruana —dice el defensor de Grau y parece que está haciendo la anticipación profética del destino del Huáscar— no bastan el valor, la ciencia y la pericia. Es necesario tener un corazón peruano cuando se va a pelear por el honor del Perú. Esta es la rebelión de Grau, adicta al orden, respetuosa de la jerarquía propia y ajena, cogida del brazo de la justicia y de la opinión pública, incapaz por otra parte de alzarse por un interés o codicia de poder o de lucro ⁹”.

JOHN RANDOLPH TUCKER

Este oficial superior de la Marina Norteamericana, quien logró ingresar a ésta como alumno contando sólo 15 años de edad, había nacido en el Estado de Virginia y en la pequeña ciudad de Alexandria el 31 de enero de 1812. Contaba, pues, 54 años cuando fue contratado por el Gobierno del Perú con el grado de contralmirante, y las referencias que acerca de él se tenían, tanto respecto del lado humano cuanto del profesional, eran muy satisfactorias.

Durante la guerra que sostuvo su patria y combatiendo con México sus servicios fueron esencialmente costeros, para después ser trasladado y embarcado en el Escuadrón del Mediterráneo, en calidad de comandante del *Pennsylvania* allá por el año de 1855.

Durante la Guerra de Secesión luchó al lado de los Confederados.

“Tuvo en ella —apuntó el historiador peruano Jorge Basadre— primero a su cargo la defensa naval del río James. Convirtió luego al vapor *Yorktown* en el crucero protegido *Patrick Henry* entregado a su cargo, como enseguida el acorazado *Chicorn*. Su participación en la contienda

fue activa. Adquirió la reputación de combatiente decidido, disciplinario, estricto y espléndido marino. Hecho prisionero en Fort Warren, se alejó de su profesión al cesar las hostilidades ¹⁰ ”.

Luego de ser contratado por el Gobierno del Perú, Tucker, quien había viajado a Santiago, esperando ser reconocido oficialmente como segundo jefe de la escuadra aliada al ejecutarse el cambio de mandos en la división peruana, puesto que sus jefes —antes del juicio que se les siguiera en San Lorenzo— habían dimitido al sentirse ofendidos al igual que un buen número de oficiales a sus órdenes, poniendo sus renunciaciones a disposición del gobierno de Lima. El 3 de agosto de 1866 arribó a la rada de Valparaíso el transporte de guerra peruano Callao conduciendo a su bordo, en comisión especial, al Secretario de Hacienda y Plenipotenciario especial, don Manuel Pardo y Lavalle, con el fin de establecer una solución definitiva en este difícil caso.

Al día siguiente, 4 de agosto, el ministro del Perú en Chile pasó una nota oficial a la Cancillería de dicho país, que, en forma fragmentada, se copia a continuación:

“Los Comandantes de los buques de la División Naval del Perú habían manifestado al Excmo. Jefe Supremo de la República la disposición en que estaban de dimitir sus respectivos mandos. El Excmo. Jefe Supremo ha tenido a bien admitir estas renunciaciones y ha conferido al Excmo. señor don Manuel Pardo, Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, plenos poderes para hacer reconocer a los nuevos jefes y adoptar en la organización de la división naval las medidas que estime oportunas. El señor Secretario de Hacienda ha llegado a este puerto el día de ayer en el vapor transporte de guerra Callao. En el mismo día han quedado reconocidos como Comandante del Huáscar el señor Capitán de Navío don José M. Salcedo, de la Independencia el señor Capitán de Navío don José García, de la América el señor Capitán de Fragata don Juan Pardo de Zela y de la Unión el señor Capitán de Corbeta don Camilo N. Carrillo. Los nuevos Comandantes no han podido cumplir hasta este instante el deber de ponerse personalmente a las órdenes del señor Almirante Blanco, pero lo verificarán sin falta el día de mañana ¹¹ ”.

En fecha 25 de agosto de 1866, el Vicealmirante don Manuel Blanco Encalada, renunció definitivamente al cargo que venía ostentando, y en consecuencia el Contralmirante Tucker quedó listo para ocupar el puesto que había quedado vacante, que, de hecho y mediante un acta bilateral firmada el 7 de septiembre de 1866, le fue concedido debido a que ya no existía obstáculo alguno ¹² .

“Tucker llegó a izar su insignia en la fragata *Independencia* y fue el verdadero autor del plan de capturar los buques y bienes españoles en las Filipinas y establecer en dichas islas una dominación peruano-chilena como fase inicial para su independencia. Creía que las presas podían compensar los ingentes gastos de preparación de los buques, adiestramiento de las tripulaciones y travesía en el Pacífico. Para el resguardo de las costas del Perú y de Chile, durante la ausencia de la escuadra, había concebido el proyecto de equipar y armar buques debidamente tripulados. De acuerdo Prado y sus ministros con Tucker, se ha afirmado que las demoras o los reparos del gobierno chileno aplazaron indefinidamente la aventurada expedición 13”.

EL MOTIN A BORDO DE LA DIVISION PERUANA

Como ya se ha descrito en líneas anteriores, la División Naval de nuestro país en el Sur era, en sentido general y sin que cupiesen dudas al respecto, muy superior a la aportada por Chile, para integrar la escuadra aliada peruano-chilena durante la guerra con España de 1866.

La contratación del marino norteamericano John R. Tucker por el gobierno del Perú, el ascenso al grado de contralmirante que se le otorgó, y la inobjetable inclinación peruana para conferirle el mando en jefe de las fuerzas navales aliadas, así como los proyectos nacionales —de don Mariano I. Prado y su gabinete ministerial—, tendentes a procurar la libertad de Cuba, atacar las colonias españolas en América, y hasta llevar la guerra a las islas Filipinas a la par de perseguir a la **N**umancia hasta aquellas latitudes, originaron diversas maniobras políticas dirigidas, ya a conferirle el mando parcial de la División Naval peruana al marino norteamericano, ya con el fin de que éste fuera elevado a la Comandancia General de la Escuadra o Segundo Jefe de los Aliados, para que, con mayor facilidad en el segundo de los casos expuestos, pudiese —si el caso se presentaba— hacer factibles los audaces planes internacionales elaborados por la Dictadura dentro del aspecto naval, a manera de “golpes de mano” inesperados por España.

Hallándose el contralmirante Tucker en aguas chilenas y como Jefe de la División Naval del Sur integrada por el **Huáscar**, la **Independencia**, la **América** y la **Unión**, en espera de un posible giro en las alternativas del mando y cerca de la renuncia del vicealmirante chileno Blanco Encalada, comenzó a gestarse un motín, sigilosamente, a bordo de uno de los buques bajo su mando directo: la corbeta **Unión**.

Tratábase de incorporar a la Guarnición Militar de aquél barco a un oficial dedicado a dichos trabajos de protección y resguardo del buque: el Capitán graduado (con rango de Teniente), don Carlos Varea. He aquí una insólita equivocación histórica, que debe aclararse y ser cambiada recurriendo a fuentes heurísticas serias e irrefutables. En efecto, dicha información acerca del "guardiamarina Varea" (quien poco después encabezara un motín a bordo de la corbeta **Unión**) fue citada, en primer término, por el historiador naval Rosendo Melo, en su colección "Historia de la Marina del Perú", aparecida entre los años de 1907 - 1915 y publicada en el primero de sus tres tomos.

En la reedición de la misma, que el autor tiene a la mano y que fue hecha por el Museo Naval del Perú (Callao, 1980), se repite textualmente la alusión a que "se produjo en la **Unión** un motín que encabezaba el guardiamarina Varea" (ibídem. Callao, 1980, p. 278).

En segundo término, también el historiador naval Manuel I. Vegas, en su libro "Historia de la Marina de Guerra del Perú" (Lima, 1929, p. 139) y refiriéndose al mismo asunto, volvió a incurrir en la misma versión, ligeramente ampliada, Fueron sus palabras:

"Poco permaneció el marino yankee al mando de nuestros buques —se refería a Tucker— pues le causó un gran disgusto "el motín que en la **Unión**, su buque insignia, encabezaba el Guardiamarina Varea".

Acerca del tema que arriba se expone, y resultando para el autor bastante dudoso el caso de que un simple "guardiamarina" tomase la iniciativa de sublevarse en tan difíciles circunstancias, internacionales y aliadas a la par, encabezando un motín de consecuencias imprevisibles en aguas chilenas, hace una treintena de años poco más o menos que investigó personalmente dicho asunto en el antiguo Archivo de Marina, situado entonces en lo que era nuestro Arsenal Naval del Callao, y casi reducido a la categoría de un simple depósito, que después fue trasladado tanto al Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú, cuanto a otras Dependencias de nuestra Marina de Guerra. La simple copia de un informe elevado por el comandante Manuel Proaño y registrada por el amanuense Emilio Bonifaz, disipó cumplidamente sus dudas. He aquí un fragmento de la misma:

"...Oportuno me parece explicar el modo como fué destinado a bordo el **Teniente con gdo. de Capitán Carlos Varea** y ser el mismo que montaba la guardia cuando sublevó la tripulación. El 31 de Agosto hallándose la **Unión** en dique se presentó el Capitán de Navío Cmdte. de la División Naval del Perú D. José M. Salcedo y me espuso (sic) que el Gobierno había mandado a Tnte. Carlos

Varea para que fuese destinado a uno de los buques que estaban en este Puerto. Y como la Unión no tenía mas que un solo oficial de la Guarnición al paso que los otros buques tenían dos, había resuelto que "Varea fuese destinado al que yo mandaba. Como sabía de los perversos antecedentes de este oficial sus innumerables faltas que habían quedado sin castigo le manifesté al Cmdte. Salcedo todo lo que sabía a este respecto y lo perjudicial que sería al Servicio destinarlo en las actuales circunstancias a los buques de la Escuadra. Todo lo que U. me diga es nada me contestó por que estoy muy impuesto de lo que es este oficial pero el Gobierno lo destina y aun lo recomienda y es preciso obedecer a sus disposiciones. A tan concluyente replica observé que mas me alegraría que el mando de la Corbeta "Unión" se confiase a otro que verme obligado a tener un oficial de tan malos antecedentes como el Sr. Varea" (A).

En opinión del autor, la referencia arriba citada sobre el parte que elevara en su oportunidad el comandante Proaño, tras de fijar de manera indudable el rango militar de Capitán (graduado) que poseía el Teniente de Guarnición de Marina, don Carlos Varea, destruye por completo el malentendido histórico, como una suerte de equívoco común que se registró tanto en las obras de don Rosendo Melo, cuanto en el libro de don Manuel I. Vegas García, al afirmarse en ellas que el motín ocurrido en Valparaíso durante la madrugada del 1° de octubre de 1866 a bordo de la corbeta Unión, fue concebido y llevado a cabo por el "guardiamarina" Carlos Varea, cuando dicho insurrecto era, en realidad, un oficial de Guarnición a bordo del expresado buque.

Al grito de ¡Viva Montero!, el rebelde capitán Varea no sólo había ordenado arriar la insignia de Segundo Comandante de la Escuadra Aliada (que correspondía a Tucker), sino también encender hornillas y levantar la presión de vapor en las calderas para zarpar en cuanto se pudiera. La enérgica actitud del comandante del Huáscar, Ulyses Delboy, quien fuera de reforzar su gente de dotación, también había ordenado tocar "zafarrancho de combate" y que su buque se hallara listo en son de mar, fue definitiva. Fuera de enviar un bote hasta la Unión con el mensaje de que si no apagaba sus fuegos la echaría a pique

(A) El Capitán de Navío, don José María Salcedo, cuya respuesta se imprime en letras "negritas", era chileno de origen, pero figuraba en el escalafón peruano. Al parecer, su gesto apoyaba políticamente a Balta, quien para muchos, planeaba una revolución contra Prado. Balta sucedió a Prado como Presidente.

pues estaba listo para hacerlo, logró que sus fogoneros demorasen en levantar presión y que la corbeta mencionada no se alistase a tiempo. Esto ocurría a las 04 hrs. 30 min. del día 1 de octubre de 1866. Cuarenta y cinco minutos más tarde abortó el golpe:

“A los 45 minutos de dada la orden y cuando la Unión aún no tenía vapor nuestra máquina estaba lista y el buque en disposición de zarpar si las circunstancias lo hubieran exigido (sic). Afortunadamente la corbeta volvió al orden sin desgracia alguna pues los motores de ese escándalo desaparecieron al ver nuestra actitud y la imposibilidad de llevar a cabo sus planes en vista de la intimación que se les había hecho.

Demás sería hablar a U. de la actividad con que ha concurrido a sostener el orden en nuestra Escuadra la oficialidad y demás individuos que componen la dotación de este buque (Huáscar), así como de las ofertas bondadosas que las autoridades de tierra me hicieron caso que hubiese necesitado ausilio (sic) durante el conflicto.

Como U. se hallase abordo (sic) como digo arriba y pasose en seguida a la Corbeta Unión omito los pormenores de tan desagradable suceso que en parte ignoro, y me limito a imponerlo de las disposiciones tomadas en el buque de mi mando para reprimirlo.

Esperando las órdenes que tenga a bien impartirme continúo conservando los fuegos a fin de estar listo para cualquier eventualidad futura que pudiera trastornar nuevamente la moral de la Escuadra.

Lo que espero se servirá U. participar a quien corresponda.

Dios güe a U.

firmado: Ulyses Delboy

Es copia — Emilio Bonifaz ¹⁴”

El número de amotinados a bordo de la corbeta Unión en aquella oportunidad, alcanzó a 55 hombres incluyendo al cabecilla Carlos Varea, quien fue el único oficial militar; los demás eran miembros del personal subalterno del ejército y la armada. Fueron 29 los aprehendidos, no contándose entre ellos —por razones comprensibles, dada su manifiesta responsabilidad—, el Capitán (graduado) de la Guarnición de Marina, don Carlos Varea, quien se las ingenió para fugar y esconderse sin que se lograra establecer su paradero final.

*LA RENUNCIA DEL CONTRALMIRANTE TUCKER:
UN BALDON INESPERADO*

A fines del año 1866 y tras los incidentes que se han venido relatando en líneas anteriores, surgieron algunas disparidades gubernamentales —entre el Perú y Chile— respecto de las actividades en que se debía ocupar la Escuadra Aliada de ambos países que, por lo demás hallábase carente de planes de carácter cercano.

Debido a la situación política interna de nuestro país, y la oposición latente contra el gobierno del ya no Dictador, sino Presidente de la República, don Mariano Ignacio Prado, existía una necesidad premiosa, de suyo inquietante, para cosechar algunos éxitos merced a la acción naval de los buques aliados peruano-chilenos, a la postre inactivos en aguas del Valparaíso.

De otro lado, tal como apuntó el historiador Wagner de Reyna, presentábase otra actitud opuesta del lado chileno:

“El Gabinete de Santiago, en cambio, pendiente como estaba de una propuesta de tregua indefinida —conforme a la mediación Anglo-Francesa que se negociaba—, decidió “suspender toda operación agresiva 15”.

Mientras tanto, el plenipotenciario don Manuel Pardo, en representación oficial del Perú, solicitó que se realizaran diversas maniobras navales (para no hacer que trascendiera la situación de inactividad absoluta de los aliados) en aguas de la isla Juan Fernández; mas, previniendo al entonces Comandante en Jefe de los Aliados, John Tucker, que después de ejecutar los ejercicios marineros que tuviere a bien, regresara a Coquimbo en espera de órdenes posteriores.

“Pero he aquí que se produjo un acontecimiento que podría hacer creer que la fortuna jugaba contra una campaña ofensiva de los aliados: el Gobierno norteamericano ordena a sus barcos que no saluden la insignia del Contralmirante Tucker. Por haber sido oficial de la Confederación y no haber obtenido el perdón del Presidente de la Unión, se le considera criminal.

Golpe gravísimo éste que lleva a que Mr. Tucker presente la renuncia a su cargo y que ella le sea aceptada 16”.

RELEVOS EN EL MANDO DE LA ESCUADRA ALIADA

El retiro formal presentado por el contralmirante John Tucker, al producir la consiguiente acefalía en la escuadra, trajo consigo el nom-

bramiento de un Comodoro (Capitán de Navío, con mando en jefe). Asumió dicho cargo el marino peruano, don José María García, quien era el comandante de la *Independencia*. "Poco después y en conformidad con la etiqueta internacional, se entregó la división naval del Sur al contralmirante Domingo Valle Riestra, quien fue a Valparaíso y tomó posesión del honroso cargo, en armonía con su jerarquía militar y sus muchos y antiguos servicios 17".

REGRESO DE LA DIVISION PERUANA

"Después de haber estado la escuadra peruana en la inacción en aguas chilenas y haberse convertido en el centro de adicionales querellas diplomáticas y de enojosos desacuerdos personales, fue firmada en Santiago el 5 de octubre de 1867 un acta para su regreso. Así quedó disuelta la escuadra unida. Suscribieron el acta el canciller Vargas Fontecilla y el ministro José Pardo y Aliaga. Antes de este acontecimiento se había producido la renuncia de Tucker 18".

Notas al capítulo VI



1. BASADRE, JORGE... Op. cit. T. VI, p. 10
2. VALDIZAN GAMIO, JOSE... **Historia Naval del Perú**. Lima, 1984. T. III., p. 234
3. BASADRE, JORGE... Op. cit. T. VI. Pp. 10-11
4. *Ibíd.*
5. BASADRE, JORGE... Op. cit. *Idem*. p. 11
6. WAGNER DE REYNA, ALBERTO.. Op. cit. p. 435
7. *Ibíd.* p. 439
8. Oficio No. 119, de Covarrubias a Martínez, Santiago, 6 agosto de 1866.
9. PORRAS BARRENECHEA, RAUL... **Elogio de Grau**. Edición del Club Nacional de Lima, 1955. Pp. 22-24.
10. BASADRE, JORGE... Op. cit. p. 12
11. Nota de Pardo a Covarrubias. Valparaíso 4 de agosto de 1866.
12. Of. No. 220 de Pardo a Pacheco. Santiago 7 de septiembre, 1866. Vide: WAGNER DE REYNA. Op. cit. p. 445.
13. BASADRE, JORGE... Op. cit. *Ibíd.* p. 12
14. C. fr. A.
15. WAGNER DE REYNA... Op. cit. p. 445
16. *Ibíd.* Op. cit. Vide: Of. No. 111 de Pardo a Paredes.- Ministerio RR. EE. del Perú. Santiago, 28 marzo 1867.
17. MELO, ROSENDO... **Historia de la Marina del Perú**. Callao, 1980. T. I. p. 278 Ed. Museo Naval del Perú.
18. BASADRE, JORGE... Op. cit. p. 14

Capítulo VII

Resumen de gestiones para concluir la Guerra con España. Esfuerzos en pro de lograr un nacionalismo Continental. Gastos del erario y medidas hacendarias en 1866. La Dictadura y el Plan Hacendario: Pardo. Exploraciones Fluviales en nuestra Amazonía. La pérdida de la Corbeta Peruana "América" en terremoto sureño. Un cuarto de siglo aciago: naufragios, fallas y reparaciones.

LAS IDEAS DE PROSECUCION BELICA Y LAS OFERTAS DE MEDIACION

Como ya se ha escrito en páginas anteriores, alcanzados los éxitos del 7 de febrero en Abtao y del 2 de mayo frente al Callao, antes de que el año de 1866 culminara su primera mitad, el gobierno peruano se lanzó rápidamente a proyectar otros cursos de acción contra España que fueron de carácter estrictamente naval. Tanto Prado como Pacheco —quienes fueron sus principales mentores—, acariciaron la idea de continuar llevando la guerra hasta las costas de Cuba para lograr su independencia; también, la de atacar a los buques españoles en las islas Filipinas; y, finalmente, la de perseguir a la dividida escuadra peninsular de Méndez Núñez para conseguir el aumento de nuestras victorias navales.

Pero si bien dentro del campo de las ideas hubo entusiasmo para que la ya reforzada fuerza naval peruano-chilena intentara nuevos logros allende el mar, nuestros aliados sureños constantemente se mostraron cautos y las diligencias referentes a cada idea de las expresadas, sufrieron los consiguientes retardos, no ajenos tampoco, al parecer, de diversos peruanos que no pensaban igual.

Más, si del lado patriótico nacional surgieron dichos proyectos bélicos, también dentro del consenso internacional (y más apropiadamente: del seno de las grandes potencias, como Inglaterra, Francia y los Estados Unidos de Norteamérica) se originaron ofertas de buenos oficios y mediación, tendentes a procurar la paz y la futura armonía de los países envueltos en tal litigio.

“La propuesta anglo francesa hecha a la cancillería de Chile en noviembre de 1866 incluyó declaraciones recíprocas tranquilizadoras

por parte de los beligerantes, el restablecimiento de tratado de enero de 1865 e indemnizaciones mutuas por los daños causados con motivo de la guerra. El Perú se manifestó resueltamente opuesto a la mediación de las dos potencias europeas, a pesar de que hubieran podido modificar sus bases.

También ellas presentaron una propuesta de tregua ¹”.

Sin embargo, preciso es referirse a un antecedente diplomático anterior y que comenzó a ser gestado en Lima por el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica, a manera de averiguación previa y antes de dar el primer paso formal oficialmente. Aquel sondeo ocurrió antes de que llegara a Madrid la noticia acerca del bombardeo del puerto chileno de Valparaíso que, como se sabe, tuvo lugar el día 31 de marzo de 1866.

No obstante que, por su mismo origen revolucionario así como debido al estado de cosas prevaleciente en la España del siglo XIX, la situación del Gabinete O'Donnell no era la más adecuada para proyectar una expedición naval hacia América, ésta última se llevó a cabo, como se ha visto, y su jefe se declaró partidario de mantener una “línea dura” durante la acción naval a emprenderse contra las repúblicas sudamericanas del Pacífico. Sin embargo, en su fuero interno y, como se verá más adelante, abrigaba la esperanza de evitar una confrontación bélica con ellas, por la lejanía y el riesgo que tal expedición traería consigo, debido a la ausencia de medios, carencia de bases amigas y dificultades inherentes al inevitable apertrechamiento marineramente de la escuadra.

Se ha escrito que, “si determinado párrafo de la historia de España durante el siglo XIX fuese separado de un tizeretazo, se parecería —como un huevo a otro— a cualquier fragmento de la vida histórica de aquel país en la misma centuria. Esta comparación resulta acertada, si nos detenemos a efectuar un breve resumen de su situación por aquella época: Vaivenes de ministros y cortesanos, algaradas callejeras y zancadillas palaciegas, conformaron el panorama político durante el periodo comprendido entre los años de 1864 - 1867, bajo el reinado de la tornadiza Isabel. Desfilieron por la Presidencia del Gabinete el marqués de Miraflores, Arrasola, Mon y Narváez, mientras que el Papa Pío IX lanzaba al mundo su encíclica “Quanta Cura” y el “Syllabus”. Por ese entonces Dn. Emilio Castellar publicaba su famoso artículo que intituló “El rasgo”, y la estudiantina —bohemia y movediza— armaba la tremolina en la noche de San Daniel. Fuera de estos grandes disturbios, Prim sublevó en Villarejo, haciéndose del poder, poco después el revolucio-

nario O'Donell. El conocido pacto democrático— progresista de Ostende, trajo sin duda, las primeras ráfagas que darían al traste con el trono de Isabel II 2 ”.

Pese a aquella “línea dura” tan pregonada por O'Donell, no titubeó sin embargo en procurar que se evitase una confrontación bélica con las repúblicas sudamericanas del Pacífico, al enterarse de lo ocurrido en el combate naval de Abtao.

Antes que llegara a España la noticia del bombardeo de Valparaíso —que fue la segunda acción bélica e hízole recordar el reciente encuentro de Abtao—, “solicitó el Gobierno español al de Washington que renovara su mediación. En efecto, lo hizo así el Secretario de Estado Seward, quien el 19 de abril de 1866 se dirigió al Encargado de Negocios chileno, Astaburuaga, preguntándole si los gobiernos aliados estaban dispuestos a aceptar los buenos oficios de los Estados Unidos para lograr un restablecimiento de la paz. El General Hovey, Ministro Plenipotenciario de la Unión en Lima, recibió a su vez instrucciones de hacer proposiciones en este sentido 3 ”.

Es preciso hacer notar que durante el intervalo transcurrido, no sólo habían tenido lugar el combate naval de Abtao (7 de febrero), el bombardeo de Valparaíso (31 de marzo) —que Chile tenía por un crimen de lesa humanidad—, y la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico ya se preparaba para atacar al Callao, desde que sus fallidas tácticas y búsquedas infructuosas en aguas de Chiloé, habían decidido a Méndez Núñez a enmendar criterios peligrosos e inútiles.

Así fue como, la propuesta oficiosa y de sondeo que se gestionara ante Chile y el Perú, de parte de los Estados Unidos de Norteamérica y por intermedio, tanto del Secretario de Estado Seward cuanto por el Ministro Plenipotenciario en Lima, general Hovey, no llegaron a fructificar definitivamente, aunque lograron cierto resquicio que pudiera haberse manejado con más tiempo e insistencia.

Siendo las opiniones de los aliados — incluyendo las de los representantes del Ecuador, y el de Bolivia — no unánimes ni coincidentes, el Encargado de Negocios chileno Astaburuaga, “por nota del 5 de julio (1866) expresó a Mr. Seward que Chile abrigaba pocas esperanzas de llegar a un arreglo pacífico con España mientras ésta no reparara las ofensas inferidas a América, con lo que se desahuciaban los buenos oficios del Secretario de Estado 4 ”.

Esta respuesta fue aprobada por el Gobierno del Perú 5 .

Como ya se ha visto en párrafos anteriores, tanto nuestra patria como la de Chile, Ecuador y Bolivia, se mostraron más proclives al entendi-

miento con los Estados Unidos de Norteamérica (aunque nada concreto se consiguió a la postre), que a los buenos oficios y propuestas europeas de Inglaterra y Francia. Parecería que por ser éstas dos naciones pertenecientes e inmersas en las relaciones del Viejo Continente al igual que España, más confianza se tenía en las posibles mediaciones de una potencia del Nuevo Continente, en este caso los Estados Unidos de Norteamérica, por considerársele más joven y unido a la realidad del Nuevo Mundo.

Estados Unidos, por su lado, tal vez celoso de la ingerencia europea de la que hemos hecho mención, ofreció dos veces sus mediaciones y buenos oficios, pero sin conseguir resultados concretos debido a los antecedentes del asunto, que había comenzado con un encubierto y velado ataque al Perú primero y a Chile después, desde que la "Expedición Científica" española procedió a apoderarse de las islas Chincha tras el Incidente de Talambo, para luego demandar satisfacciones al Gobierno y prensa chilenos por los ultrajes inferidos a su soberana y a las gentes de la Península Ibérica.

"Estados Unidos, quizás celosos de esta ingerencia, ofreció dos veces sus buenos oficios (apuntó Basadre). En unas reuniones efectuadas en la legación norteamericana en Lima se discutieron los siguientes puntos: los cinco beligerantes pedirían la mediación de Washington, habría un saludo simultáneo de las banderas y serían sometidas a arbitraje las mutuas reclamaciones. Existía aquí, pues, una clara disparidad con la propuesta anglo-francesa para el acatamiento del tratado del 27 de enero. Estados Unidos, en gestión posterior, llegó a sugerir la reunión de un congreso de plenipotenciarios en la capital de esa República y, para el caso de que no llegaran a estar de acuerdo los delegados, el sometimiento de los puntos controvertibles al Presidente norteamericano encargándole nombrar un árbitro. El nombre del zar de Rusia fue mencionado para esta misión. En contraste con su actitud ante las propuestas franco-inglesas, el Perú tuvo una acogida favorable en principio a las sugerencias estadounidenses.

Una ley aprobada por el Congreso Constituyente el 13 de junio de 1867 puso fin a los proyectos de mediación. El Parlamento peruano no quería la paz con España a ningún precio y forzó al Poder Ejecutivo a abandonar el frágil camino que conducía a ella y en el que, después de tantos ajetreos, no había avanzado nada 6".

ESFUERZOS EN PRO DE LOGRAR UN NACIONALISMO CONTINENTAL

Nuestro activo y emprendedor Secretario de Estado en Relaciones Exteriores, don José Toribio Pacheco, fuera de las múltiples y difíciles situaciones que trajo consigo la Guerra con España en 1866 y que le obligaron a multiplicar sus gestiones diplomáticas de diversa índole, jamás renunció a una suerte de obsesión que siempre había alimentado en su fuero interno: la de estructurar, afianzar y completar la existencia permanente de un Nacionalismo Continental; una suerte de integración Americana sólida en sus múltiples aspectos, que, garantizando la comprensión fraterna dentro del Nuevo Continente, constituyera una garantía dentro del vivir y acontecer de sus pueblos y gobiernos contra cualesquiera interferencia externa.

Como un ejemplo inicial que mucho dice de estos principios mantenidos por Pacheco, a la sombra del conflicto bélico con el Reino de España y dentro de los componentes de la cuádruple alianza sudamericana del Perú, Chile, Bolivia y Ecuador, éste último país hallábase obligado con varios sectores prestatarios de ciudadanos norteamericanos, mediante un pacto internacional, al pago de dividendos ascendentes a la cantidad de 10,000 pesos, lo que devino en un grave incidente con los Estados Unidos. "El Perú y Chile ofrecieron abonar dicha suma si no era cancelada dentro de un plazo fijo, pero el Ecuador pagó oportunamente y la promesa no tuvo que cumplirse 7".

Como remembranza de varias décadas anteriores respecto a convocatorias parecidas, podría citarse el Congreso Anfictionico de Panamá como un intento internacional americano.

"Del pasado inmediato o lejano -escribió el historiador Basadre- venía la ilusión, varias veces desmentida y en otras ocasiones resurrecta, de un Congreso. Casi simultáneamente con Colombia, presidida entonces por el general Tomás C. de Mosquera, el Perú convocó a una nueva cita como la de Panamá y las de Lima. Según la idea de Pacheco, el Congreso debía dar más precisión y eficacia a los documentos formulados en 1865 y hacer imposible la guerra en el continente mediante la creación de un Congreso Permanente de Plenipotenciarios con residencia móvil que debía funcionar, a la vez, como Corte de Justicia Internacional 8".

Como se trataba a todas luces de lograr la integración, también fue invitado México, tanto por haber sido colonia española, cuanto debido a sus costumbres, creencias y formación estrictamente emparentadas con las de la Península Ibérica.

Se pensaba, pues, que la Alianza por crearse fuera útil, de manera especial, para las repúblicas solidarizadas con España por razones de idioma, ancestros y religión, sin que estas ideas impidiesen hacerla extensiva a otros países vecinos marcadamente diferentes por sus orígenes mismos o diferentes costumbres, pero inherentes o aledaños al continente americano, aunque su habla fuera inglesa, portuguesa o francesa, y sus creencias disímiles. En otras palabras, la idea matriz no era otra que la de procurar obtener una integración factible y sensata, favorable para todos, incluyendo facilidades tanto para el comercio y la navegación; aliviando en todas circunstancias la aplicación de principios jurídicos o políticos.

También se pensó en la constitución de un bloque hispanoamericano que, armonizando el trato tanto con los Estados Unidos cuanto con Europa, luego de llegar a fijar entre las distintas repúblicas de habla española los convenios más factibles y razonables para determinados asuntos que pudieran ser discutidos, procurase entendimientos satisfactorios y acuerdos para uniformizar el tratamiento de sus relaciones internacionales con mutua armonía.

“El principal enemigo de tan laudables propósitos —escribió el notable historiador peruano, Jorge Basadre— fue el recelo mutuo surgido entre el Perú y Chile, los dos Estados rectores de la Alianza. La visita de Pacheco a Santiago y la del Canciller Alvaro Covarrubias a Lima señalaron esfuerzos para disipar esas nubes. En realidad, al lado de las costosas y abnegadas pruebas de solidaridad dadas por ambas Repúblicas, celos, pequeñeces y nimiedades las separaban. Chile había mostrado predisposición a aceptar la mediación franco-inglesa y el Perú era, más bien, favorable a los buenos oficios de los Estados Unidos. Habían surgido desacuerdos ante la suspensión de las negociaciones para la compra de un poderoso buque de guerra en Nueva York. Tampoco existía uniformidad de criterio sobre el rumbo de la proyectada expedición de la escuadra aliada. Chile buscaba el nombramiento de Williams Rebolledo como segundo jefe de ella. Cobraba, a la vez, su deuda al Perú, agobiado entonces por apuros económicos. Malentendidos o rozamientos surgían, por otra parte, con motivo de los esfuerzos para liberar las corbetas chilenas detenidas en Inglaterra. Detrás de éstos y otros menudos asuntos alentaban, sordamente, amenazadores sentimientos de rivalidad⁹”.

Al mediar el año de 1867, la situación naval entre el Perú y Chile no era, pues, la más deseable. Mientras nuestro gobierno mantenía la idea de proseguir una campaña ofensiva contra España, Chile, por su

lado, pensaba lo contrario: que los buques de la Escuadra Aliada permanecieran en sus aguas, para contrarrestar la eventualidad de una nueva incursión española. Ambos países creían que el uno le prestaba al otro dicho servicio: el Perú, que su presencia naval era una alta garantía de defensa para su aliado; Chile, en cambio, estimaba que más le convenía a nuestra patria —dado su proceso político interno— mantener su División alejada del peligro revolucionario interno que se veía venir.

Como ya se ha visto en páginas anteriores, la situación aquella tuvo su fin al firmarse el Acta del 5 de octubre de 1867. Sus dos últimas cláusulas rezaban así:

“Finalmente, y no obstante quedar desde la fecha a las órdenes del Gobierno del Perú su división naval, se convino que sólo desde el 1.º de noviembre próximo correrían a cargo de ese Gobierno todos los gastos que dicha División ocasionase.

En fe de lo cual, el señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú y el señor Ministro de Relaciones Exteriores de Chile firmaron y sellaron con sus respectivos sellos la presente acta, hecha por duplicado, en Santiago, a los 5 días del mes de octubre de 1867”.¹⁰

Ahora bien, para la liquidación de cuentas de la escuadra... “nombró el Gobierno peruano Comisario ad hoc al Contralmirante Valle Riestra. Esta liquidación dio lugar a largas negociaciones posteriores y fue finalmente resuelta por los protocolos de 27 de setiembre de 1871 y 26 de junio de 1875, y significó el pago de un millón ciento treinta mil soles, más algunos intereses, del Perú a Chile”¹¹ ”.

Así fue como quedó disuelta la Escuadra Aliada Peruano-Chilena.

LA REGULARIZACION DEL SERVICIO DIPLOMATICO

“El decreto supremo del 15 de diciembre de 1865 regularizó el servicio diplomático procurando de evitar abusos que se habían introducido a la sombra del reglamento anterior, al que se consideró defectuoso”¹² ”.

LOS GASTOS DEL ERARIO Y LAS MEDIDAS HACENDARIAS EN 1866

La realidad económica del Perú al iniciarse la década que comenzó en 1860, hallábase escasa de recursos para afrontar los ingentes desembolsos que origina una guerra, que comenzaba a incubarse sin que en

ello se pensara, y que finalmente surgió el 14 de enero de 1866.

La hacienda pública, por ese entonces, recibía el 80 o/o de sus recursos de la venta y comercialización del guano de las islas, percibiendo alrededor de un 15 o/o mediante el ingreso de sus aduanas, lo que totalizaba casi el íntegro del erario disponible.

Al sobrevenir la guerra, y aún desde el momento en que ella se empezó a vislumbrar como un peligro cercano y muy posible, no sólo tuvo nuestra patria que empeñarse en hacer gastos sumamente onerosos para los bienes de capital que poseía, sino que, la ocupación española de las islas Chincha y el posterior bloqueo del Callao, fuera de maniatar sus posibilidades para adquirir armas, uniformes y toda clase de pertrechos que tanto necesitaría, hicieron mermar enormemente sus futuras ganancias, ya por la exportación del guano ya por los derechos aduaneros que los embarcos y envíos de dicho fertilizante nitrogenado presuponian.

La quizás única y natural manera de salvar al erario —a la que tuvieron forzosamente que recurrir los gobiernos de Pezet, Diez Canseco y Prado—, fue la de solicitar adelantos y empréstitos a los consignatarios del guano, garantizando su posterior devolución con futuras remesas del indicado abono.

Siguiendo el indicado sistema aquellas rentas se hipotecaron por muchos años, lo que causó un fuerte incremento tanto de la deuda interna como de la externa, fuera de contribuir directamente a que los créditos que se acumulaban sin cesar, fueran cada vez más reducidos, y onerosos sus pagos para zanjar las cuentas cuyos intereses llegaron a aumentar en proporciones insospechadas.

Como el comercio internacional casi nunca ha aprendido a perdonar o a mostrarse benevolente, las exigencias de aquellos pagos eran continuas, y en ocasiones, sumamente complicadas. Sobre todo, cuando las ventas peruanas no se hacían en base a "stocks" remitidos previamente al extranjero. Muy pocos reajustes fueron logrados.

Puede afirmarse, que llegado el año de 1867 la crisis fiscal habíase tornado sumamente grave, a punto tal que a raíz de hallarse las arcas del Erario prácticamente vacías, el porvenir de la patria estaba sumamente comprometido.

Grosso modo, y si se revisan los fuertes deterioros hacendarios escalonados en forma anual a partir del año 1864, en este último año ya los consignatarios del guano habían concedido un adelanto que redondeaba los 6,530.000 pesos. En 1865 el crédito ascendió adicionalmente a los 5,300.000 pesos.

El diplomático e historiador peruano, Alberto Wagner de Reyna, basando su acertada opinión en datos y archivos tanto europeos, cuanto norteamericanos, de índole estadística e informes hacendarios oficiales del Gobierno Peruano, registró lo siguiente:

“Un complicado y discutido empréstito en Londres con Thomson Bonar, dio hasta fines de 1865, aproximadamente 6,500.000 pesos. Entre 1865 y 66, el empréstito con la casa Thomas Lachambre y Cía., consignatarios del guano en Francia, aportó 4,000.000 de pesos. En 1866 se logró un adelanto suplementario de 2,000.000. Un empréstito peruano-chileno en Washington había producido, hasta mediados de 1867, la suma de 1,600.000 pesos....

Este descontrolado recurso al crédito, añadido a las deudas que se venían arrastrando desde antes de la guerra, llevaron a que en 1865 el Perú debiera por adelantos a los consignatarios más de 21,000.000 de pesos, como lo expresó Manuel Pardo en su *Memoria*, y que según la de Juan Ignacio Elguera al Congreso de 1868, la deuda externa del Perú ascendía a más de 42,000.000. Si a esto se añade la deuda interna de 7,000.000, en 1866, se puede calcular que al terminar el año de 1867, la hacienda pública peruana tenía un déficit superior a los 70, 000.000 de pesos, cifra aproximada en vista de las discrepancias de las estadísticas y datos de la época...

Como el presupuesto nacional de la República era de 12 millones, el país estaba endeudado por el valor total de seis años presupuestarios normales anteriores a la guerra con España (A) ¹³”.

LA DICTADURA Y EL PLAN HACENDARIO DE PARDO

Elevado el coronel Mariano Ignacio Prado a la dictadura y declarada la guerra con España el 14 de enero de 1866, su Ministro de Hacienda don Manuel Pardo trabajó para elaborar —por primera vez en la historia republicana— un plan hacendario integral, relacionado tanto con los ingresos y egresos nacionales, cuanto con el orden fiscal de la nación.

En esos momentos la deuda con los consignatarios del guano durante el año indicado, hallábase cercana a los 10,000.000 de pesos, acusando con tal cifra que no solamente había absorbido el presupuesto

(A) Los renglones impresos en letra negrita, aparecen con estos caracteres por expresa disposición del autor. Se destacan así para que el lector —en su reflexión comparativa— tenga una clara idea acerca de la magnitud del endeudamiento nacional.

del año en curso, sino lo había sobrepasado con cargo a las posible entradas del siguiente, con referencia al mismo renglón de dicho fertilizante.

Existía, sin embargo, heredada desde la transitoria administración del general don Pedro Diez Canseco, una fuerte cantidad de dinero correspondiente al empréstito que se hiciera, en tiempos de éste, con la Casa Witt y Schutte que obraba como nuestra consignataria de guano en Alemania.

Del empréstito de 50,000.000 que consiguió el gobierno del general Pezet (para la adquisición de artillería gruesa y mediana, así como munición y pertrechos, por intermedio de la Comisión Bolognesi) tan sólo quedaban bonos por 15,000.000, cuyos pagos exigían los tenedores de los mismos.

La suma, tanto de las deudas interna y externa, incluyendo también los gastos causados por la Restauración, alcanzaba un grueso total de 70,000.00 de pesos; asimismo, parte de los ingresos de aduanas habíanse descontado en 1865 para los gastos ocasionados por la guerra civil.

“La aduana del Callao —escribió el historiador Jorge Basadre— era la única fuente de recursos normal, permanente y valiosa, que todavía permanecía disponible ¹⁴”.

El Plan Hacendario de Pardo, fue esencialmente conformado por las siguientes medidas que se aplicaron con el mayor celo posible:

- a) Aumento de las rentas nacionales
- b) Disminución de los gastos generales
- c) Mejoras y estricto orden en la Administración.

En consecuencia, y para abordar los tres puntos anteriores con la máxima eficacia, austeridad y tesón indesmayables, comenzó por defender los intereses del Estado ante los consignatarios del guano, y a la par, crear impuestos. En el renglón de control de gastos, trazó y desenvolvió una política económica muy estricta; y, en lo referente a las mejoras administrativas, no vaciló en recortar el exceso burocrático que ahogaba a la hacienda pública y desperdiciaba sueldos sin reparar en los males que ello acarrearía.

Además se creó una oficina permanente que revisara y controlase las consignaciones, la misma que pertenecía a la Secretaría de Hacienda.

Sus razones principales para crear y diversificar los impuestos relativos al guano, poseían argumentos de peso. Mucho tiempo había pasado sin que se pensara en el caso. Tras la ocupación de las islas Chincha, y la improvisada administración española de las dotaciones del almiran-

te Hernández Pinzón, existía “una maraña de obligaciones y compromisos” de nunca acabar. Había pues, según el criterio de D. Manuel Pardo, que repartir las obligaciones tributarias sobre la propiedad de las “estacas” que delimitaban la superficie guanera en su extensión; sobre la explotación; con referencia al capital; sobre las diferentes producciones; y también sobre la industria y los menores o mayores gastos que ella traía consigo.

Como todos los factores arriba citados contribuían a aumentar o disminuir las ganancias, y éstas eran variables según los rubros a los cuales se referían, la creación de un “impuesto único” no era la más indicada. Era necesario imponer varios diferentes.

LAS CONTRIBUCIONES

“En realidad —escribió el historiador Basadre—, no llegaron a establecerse todas estas cargas tributarias. Las que se crearon fueron las siguientes: el tres por ciento sobre la exportación de la plata, el oro, el salitre, las lanas, el algodón, el azúcar, el arroz y el tabaco; sobre el consumo de aguardiente; la de timbres; sobre las sucesiones; el cuatro por ciento sobre los productos calculados de los bienes inmuebles tanto urbanos como rústicos con enmienda del sistema anterior por el que los predios urbanos pagaban sólo el tres por ciento; la contribución personal a razón de doce días de jornal al año, computándose el valor del jornal según las provincias y las categorías de las rentas, con boletas para una lotería en favor de quienes pagaran su cuota... 15 ”.

LAS RENTAS NUEVAS Y LA OPOSICION

La contribución personal, por primera vez cobrada en las proporciones establecidas, llegó a levantar una protesta casi general que alcanzó extremos sangrientos.

POLITICA ADUANERA

En este renglón de por sí importante pero aún no muy desarrollado —debido al limitado rubro de exportaciones e importaciones que mantenía el Perú—, se mejoró al personal para evitar los fraudes, haciéndose hincapié especialísimo en lo pertinente a la justa valorización de las mercaderías.

POLITICA MONETARIA

Como ante la declaratoria de guerra con España cundió en cierta abundancia el pánico, buena cantidad de nuestra moneda comenzó a emigrar del país antes que comenzara a desvalorizarse y disminuir el monto de capitales empresariales o simplemente particulares. El ministro don Manuel Pardo, fuera de impedir la ya mencionada fuga en la medida de sus posibilidades, castigó dichas operaciones mediante el cobro de derechos acordes con las sumas sacadas del país.

El desconcierto administrativo que había venido ocurriendo por los motivos expuestos, redundó en la clausura del llamado "Banco de la Providencia". Ello obligó a Pardo a nombrar tanto interventores como fiscales, quienes, tras de un concienzudo trabajo, fijaron las reglas para que se saldaran las obligaciones pendientes de pago. El dinero así recuperado, permitió que el "Banco de la Providencia" fuese reorganizado y reiniciara sus funciones crematísticas, merced a la oportuna ayuda que también se le facilitó, al serle entregada una parte de los fondos que pertenecían a las operaciones guaneras.

*CONTABILIDAD Y ADMINISTRACION
EN ASUNTOS FISCALES*

La labor intensa de don Manuel Pardo en asuntos hacendarios, tuvo su principal logro en lo referente a la correcta organización del sistema fiscal tan descuidado en el Perú.

"Dentro de la Secretaría de Hacienda —escribió nuestro distinguido historiador Jorge Basadre— estableció cuatro grandes direcciones: Contribuciones, Contabilidad, Crédito y guano y Administración General. Por el decreto del 4 de abril de 1866, el Tribunal Mayor de Cuentas adquirió nueva estructura, tanto en lo concerniente a sus funcionarios señalándose las funciones específicas de los vocales, el fiscal y los contadores, cuanto en su mecanismo, con vistas a una tramitación rápida y eficiente y un menor gasto. En las provincias, oficinas especiales debían recaudar las rentas, hecho que implicaba una novedad, pues, anteriormente había correspondido tan delicada misión a los subprefectos, con resultado deplorable por la ignorancia, el desorden y el espíritu abusivo y arbitrario exhibidos por ellos ¹⁶".

"El decreto de 12 de marzo de 1866 creó en cada provincia un receptor de contribuciones, empleado que debía rendir sus cuentas a la tesorería departamental respectiva. Cuatro inspectores de Hacienda fue-

ron nombrados para la vigilancia de las aduanas, tesorerías y receptorías de contribuciones y consignaciones del guano respectivamente. Faltó tiempo para la reorganización proyectada de las tesorerías de Lima y Callao y de las aduanas, así como para poner en marcha una nueva planta de la Casa de Moneda”.

Con el fin de establecer la amovilidad de los funcionarios de Hacienda e impedir su remoción sin causa justificada, el decreto del 30 de mayo de 1866 los dividió en cinco categorías. Para ascender era preciso servir en un cierto tiempo. Los jefes de oficina debían hacer las propuestas de ascenso y el Consejo de Hacienda las de los jefes”.

Los ingresos y los gastos públicos quedaron clasificados en generales, departamentales y municipales. Se procuró ir a una centralización en la administración y a una descentralización en la aplicación de los ingresos. A las municipalidades les fue adjudicada la nueva contribución de aguardiente; y a los departamentos para sus servicios especiales, la contribución personal y, más tarde, aunque no con carácter definitivo, la contribución territorial. El presupuesto de cada departamento debía ser votado por las juntas departamentales respectivas (Decretos del 28 de julio y del 3 de setiembre de 1866) 17 ”.

LA REDUCCION DE PENSIONES PARA JUBILADOS Y CESANTES

Dos frases del ministro Pardo que, acuñadas por él en una exposición de motivos presentada en 5 de diciembre de 1865 al Dictador Prado, fueron acogidas y aplicadas durante su obra hacendaria para robustecer la implacable política económica que se había trazado, fueron las que a continuación se citan, por el revuelo que causaron:

a) Si durante tantos años habían sido sacrificadas “las necesidades reales del día de mañana a las necesidades ficticias del día de hoy”.

Hora era de emprender una cruzada para:

b) “Sacrificar el día de hoy al porvenir”

Y, tal como se había pensado se ejecutó. En búsqueda de la economía en los gastos, no se reparó ni en las pensiones de gracia en vigencia, ni en seguir manteniendo legaciones y consulados que podían ser suprimidos.

“Pero el decreto que más protestas suscitó fue el del 19 de diciembre de 1865 creando un nuevo estado y condición para los goces de ju-

bilación y cesantía de todos los empleados civiles, judiciales y de hacienda. Este decreto modificó la ley vigente del 22 de enero de 1850¹⁸”

En primer lugar, el decreto dictatorial al que se ha hecho referencia en el párrafo anterior, fuera de modificar una ley en plena vigencia, fue emitido con carácter retroactivo...

Ahora bien, y dentro de la crítica histórica que permite a un autor alejarse de su propia narrativa para incursionar en los hechos que relata y tratar de entenderlos, cabe aquí pronunciarse sobre la situación creada en 1865 a raíz del decreto del 19 de diciembre, en el sentido de que si bien —teniendo en cuenta la situación pre-bélica y la pobreza del erario— resultaba comprensible modificar una antigua ley mediante un decreto dictatorial, es de suponerse que el carácter retroactivo con que éste se hizo vigente, tenía formalmente que referirse tan sólo a los pagos futuros y a los nuevos plazos de jubilación decretados (disminuidos los primeros y aumentados los últimos) y no, como podría pensarse, a devoluciones crematísticas ni a gestiones para acortar las nuevas exigencias, referentes al tiempo obligatorio para alcanzar su apartamiento definitivo del trabajo.

Así fue como, en vez del plazo de treinta años de servicios para obtener la jubilación definitiva, dicho lapso fue cambiado a cuarenta.

“El empleado que cumpliera cuarenta años de servicios y no hubiese llegado a los setenta años de edad o no estuviese inutilizado para el trabajo, tendría derecho a la mitad del sueldo del último empleo desempeñado durante los dos últimos años, o la mitad del término medio del sueldo percibido durante los dos últimos años; y si hubiese servido menos de cuarenta años, a una cuarentava parte de dicha mitad, por cada año de servicios. El empleado con cuarenta años de servicios y setenta de edad o incapacitado, tenía derecho a las dos terceras partes del sueldo del empleo desempeñado durante los dos últimos años, o a las dos terceras partes del término medio de los sueldos percibidos durante los dos últimos años; y si hubiese servido menos de cuarenta, le correspondería una parte proporcional de dichas dos terceras partes por cada año de servicios. Este decreto debía tener efecto retroactivo¹⁹”.

LOS SUELDOS CASTRENSES Y LAS PENSIONES DE RETIRO

“El mismo Pardo al alejarse del poder consideró sin embargo que la principal fuente de gastos del erario —los sueldos y pensiones militares— quedó intocada²⁰”.

Durante la época que se examina, resultaba verdaderamente imposible realizar una reforma hacendaria que constituyese un hecho demostrado e innegable. Los egresos que involucraban los gastos públicos, por más que el país se esmerara en aumentar sus ingresos, resultaban siempre superiores a las entradas gananciosas que se podía esperar.

Un renglón que se supuso inicialmente factible de enmendar con resultados positivos —teniendo en consideración la crecida cantidad de gentes que lo integraban—, resultó en la práctica nada menos que una imposible quimera. Pardo llegó a la conclusión patente de que, por más esfuerzos que se hicieran para disminuir los egresos castrenses introduciendo economías en la administración militar, los fuertes y continuos egresos en dicho campo no llegaban a mostrar ni a prometer tan siquiera, disminuciones capaces de poder alcanzar la nivelación que tanto se buscaba.

“La explicación estaba —apuntó Jorge Basadre— en que una gran parte de los mencionados gastos no era aplicada, en realidad, al servicio del ejército activo sino a cubrir los presupuestos de las planas mayores y de diversas clases militares sin servicio activo. Abundaban quienes tenían sueldos y pensiones amparados en la ley y en la práctica; multiplicados con el número cuantioso de personas que las contiendas civiles habían llevado a vestir uniforme durante treinta... años, resultaban inflando considerablemente el presupuesto respectivo (A) 21”.

En opinión del autor, y con referencia al por qué si las medidas económicas de emergencia no se aplicaron al personal militar, tampoco pudieron imponerse al semi—castrense por las razones expuestas y amparadas por la ley y la práctica, se considera que —teniendo en cuenta la síntesis de esta Historia Naval del Perú, impuesta motu proprio y por razones de espacio— alcanza a explicar la vasta e incomprendida tarea del ministro Pardo, para mejorar la economía en 1866.

EXPLORACIONES FLUVIALES EN LA HOYA AMAZONICA

“Mientras nuestros oficiales en el Pacífico —apuntó el historiador Vegas García— habían estado dedicados a las actividades guerreras del año 1866, los que pertenecían a la región fluvial de Loreto, se empeñaron en fatigosas expediciones para establecer la navegación a vapor en los afluentes del Amazonas 22”.

(A) La explicación impresa en letra negrita, corresponde al propósito del autor con el fin de hacer más comprensible el problema complicadísimo de las rentas castrenses.

Una de las primeras exploraciones que se llevaron a cabo por ese entonces, fue la iniciada por el Capitán de Corbeta don Mariano Adrián Vargas —a la sazón Mayor de Ordenes del Departamento Fluvial de Loreto—, quien al mando del vapor *Napo*, zarpó hacia el río Morona con la finalidad de encontrar la mayor vía de comunicación entre Guayaquil y el Atlántico. Navegando por el río “Amazonas”, el “Marañón” y el “Morona” (unas 228 millas en total), prosiguió por el Alto “Marañón” de surcada y llegó hasta la isla Nacacuya, distante unas 494 millas del puerto fluvial de Iquitos. Sus observaciones fueron cuidadosamente registradas.

En su segunda exploración, realizada durante el mismo año de 1866 y mandando el transporte fluvial *Putumayo*, le acompañó la mala suerte cuando navegaba por el “Pachitea”, en el cual su buque sufrió una larga y peligrosa varada. Durante la prolongada espera de un “repiquete” de las aguas que le permitiese flotar libremente, mientras Vargas y algunos acompañantes habían emprendido una expedición de “mitayo” (cacería) para aprovisionarse de carnes y frutos, los salvajes “cashibos” de la isla “Chonta” capturaron con engaños a dos jóvenes oficiales del buque, los Alferoces de Fragata Juan Antonio Távara y Alberto West, asesinandolos en tierra y cometiendo antropofagia con sus cadáveres, incitados por el cacique “Yanacuna” y su hembra favorita.

Como tanto acerca de este nefasto crimen, cuanto de la “Expedición de Castigo” que posteriormente organizó y llevó a cabo con tres buques el Prefecto de Iquitos don Benito Arana, ya se ha ocupado extensamente el autor en el Capítulo III de este libro, se abstiene de repetir la narración que hizo en su momento, así como los resultados obtenidos y sus posteriores consecuencias.

Por tales razones, remite a sus lectores a la lectura del arriba mencionado capítulo, en el cual se abunda en información tanto sobre el hecho en sí, como acerca de las acusaciones de Vargas que creyó en la instigación de los misioneros españoles; el fallo final de Arana y la posterior muerte de Vargas en Celendín.

Como habían transcurrido apenas dos años —desde el 5 de enero, 1864, en que el conjunto de los primeros vapores arribó a Iquitos—, resultaba indispensable que dichos buques procedieran a explorar, dentro del límite de sus posibilidades, la laberíntica urdimbre arterial de los ríos Amazónicos, como futuro teatro de sus actividades fluviales en el porvenir. Dichas experiencias continuaron efectuándose casi ininterrumpidamente por las indicadas razones:

También pues, y obligado por su doble situación de Comandante General del Departamento y Jefe de la Comisión de Límites con el Brasil, el Capitán de Navío don Francisco Carrasco exploró el río Yavarí, incluyendo el sector del Yavarí—Mirim, con la doble finalidad de conocer sus cauces en 1866, y, al mismo tiempo, verificar la magnitud duplicada de sus difíciles tareas. Tal experiencia le llevó a presentar su renuncia al cargo de Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, para entregarse por entero a sus importantes labores en la Comisión de Límites con el Imperio del Brasil. Aceptada su solicitud por el gobierno de nuestro país, fue reemplazado interinamente por el entonces Mayor de Ordenes del Departamento (Jefe del Estado Mayor hogaño), Capitán de Fragata don Federico Alzamora. “Durante su mando se intensificaron las exploraciones fluviales tendentes al mejor conocimiento de los ríos de la red Amazónica²³”.

“A fines del 66 salieron de Iquitos los vapores **Morona**, **Pastaza** y **Putumayo** al mando de los tenientes Eduardo Raygada, Ruperto y Darío Gutiérrez, para una expedición más arreglada. Navegaron todo el Ucayali, todo el Pachitea en donde castigaron a los cashibos por el asesinato de los oficiales dichos.....²⁴ (se refería a los alfereces de Fragata, Juan Antonio Távara y Alberto West, muertos y devorados hacia comienzos del año, traicioneramente, por la tribu de salvajes antropófagos que obedecían al cacique “Yanacuna”)..., llegaron a la confluencia del Pichis con el Palcazu y entraron por este río hasta puerto Mairo a 400 kilómetros de Lima. El **Putumayo** varó y permaneció poco menos de un año en el Palcazu. Sublevóse la gente yéndose a Iquitos unos y otros al Pozuzo; y Darío Gutiérrez se quedó con el 2º Ingeniero y seis tripulantes sin abandonar su buque un solo día hasta que fue reflotado²⁵”.

El Capitán de Corbeta Gregorio Pérez, con el vapor **Morona**, exploró el río Aipena y el alto Marañón. Mientras esto ocurría en la Hoya Amazónica, nuestra escuadra de mar combatía en el Pacífico a España. Las fuerzas aliadas peruano—chilenas obtuvieron un triunfo el 7 de febrero en el archipiélago de Chiloé, frente a Abtao, contra las fragatas **Villa de Madrid** y **Blanca**. Luego, el 2 de mayo de 1866 y en aguas del Callao, tanto nuestras baterías de tierra cuanto el **Tumbes** (buque insignia del Capitán de Navío Lizardo Montero Flores), así como los vaporcitos **Sachaca** y **Colón** juntó con los monitores **Loa** y **Victoria** se batieron con la totalidad de la escuadra española causándole fuertes averías y significativas bajas en su personal de dotación.

Sepultados sus muertos en la isla San Lorenzo, el 10 de mayo zarpó definitivamente, separada en dos divisiones: una arrumbó hacia las

islas Filipinas; la otra al Brasil. Ambas, para someterse a reparaciones indispensables tras el fuerte combate sostenido contra los efectivos peruanos —de mar y tierra— en el Callao. Su destino final sería arribar a España y no retornar más en son de guerra como lo habían hecho. La historia y el tiempo confirmaron esta aseveración.

Durante el siguiente año de 1867, salió de Lima para proseguir hasta la región de la Selva, una comisión de marinos peruanos presidida por el contralmirante John Randolph Tucker (quien aún servía en la Armada Peruana, tras de haber sido contratado por el gobierno de Prado, con la intención de planificar una expedición contra las islas Filipinas). Tenía en mente proseguir con las exploraciones fluviales, y entre sus acompañantes viajó también el Alférez de Fragata Leoncio Prado, quien posteriormente adquirió fama luchando por la independencia de Cuba. Tal expedición se prolongó hasta 1869 y registró importantes datos acerca de la región amazónica que fue su objetivo.

“El Napo, mandado por el entonces teniente don Melitón Carvajal y llevando a su bordo al prefecto, coronel Olaria, atravesó, el 26 de octubre de 1869, el célebre pongo de Manseriche en el río Marañón. El prefecto mandó formar la gente en el puerto donde fondearon y ordenó lo reconociesen con nombre de puerto Carvajal en homenaje al intrépido y experto marino ²⁵”.

En la valiosa obra “El Perú” del naturalista don Antonio Raimondi, se lee al respecto: “Estas atrevidas y penosas exploraciones nos habían dado a conocer que todos aquellos ríos, con vapores adecuados, eran navegables, y nos habían suministrado una infinidad de útiles datos geográficos sobre regiones casi completamente desconocidas”.

Sin embargo, y como muchas veces ocurre en la realidad, las digresiones del sabio naturalista italiano que acabamos de citar no concorrieron, y más bien discreparon con las del valiente marino don Manuel Melitón Carvajal como pionero de aquella hazaña. Ni tampoco, pasados muchos y largos años, con las de nuestro contemporáneo —geógrafo e historiador de indiscutibles conocimientos en la materia—, el Dr. Emilio Romero.

Respecto al Pongo de Manseriche, ha escrito este último:

“En este pongo el Marañón que al unírsele al río Santiago mide 487 metros de ancho, se encajona violentamente en un estrecho pasaje de 48 metros de ancho y más de 500 metros de altura, casi cerrada en la parte alta, produciendo sombras temibles y un ruido tremendo que se escuchaba a muchas leguas. El eco de los rabiones y vorágines es llevado hasta remotos confines paralizando de miedo a los selváticos. Por

eso le llamaron la puerta del miedo o mancharichi—punku”.

“Forzando la máquina, vencimos el paso (escribió Carvajal en su informe al prefecto Lino Olaria); la canción nacional cantada por US. y los demás exploradores fue la manifestación más pura del patriotismo 26”.

El marino citado, expresó también en el informe acabado de verse, la realidad absoluta existente en aquella parte de la vía acuática que logró superar con tanta audacia y valentía:

“El paso del Pongo de Manseriche que hemos superado, no es ni será nunca una vía cómoda y segura, pues aun en el caso de ser vapor de suficiente fuerza de máquina y buen gobierno, tendrá siempre un paso forzado en que correrá peligro 27”.

Esta hazaña de un intrépido marino que, como don Manuel Melitón Carvajal, no trepidó en arriesgar su propia vida maniobrando diestramente el Napo, en la confianza de que ni su ingeniero don Arturo Wertheman ni los valientes miembros de su dotación le defraudarían, conformó sin duda un hito digno de ser relevado dentro de la historia naval amazónica de nuestra patria. También despejó dudas acerca de las posibilidades de intentar nuevamente aquella probable vía de navegación en vapores, por lo que hubo de desecharse para el futuro.

Mas Carvajal no se conformó con verificar sus aventuras iniciales en Manseriche. Un par de kilómetros más adelante y detenido por la avasalladora corriente que imperaba en la boca del Santiago, demostrando la prudencia que jamás le abandonó, se vio forzado a emprender el viaje de regreso. Establecido quedó que para surcar el Marañón en lanchas de vapor, no era prudente sobrepasar la altura de Borja.

Aquel inquieto y competente oficial de marina prosiguió, no obstante, continuando sus arriesgada exploraciones fluviales; la siguiente fue la del “Huallaga”, a lo largo de 70 millas del curso y aguas arriba del “Yurimaguas”, hasta fijar Archinamisa como límite navegable de embarcaciones a vapor en el ya nombrado “Huallaga”.

No satisfecho aún en sus expediciones a los pongos, Carvajal prosiguió sin amedrentarse la tarea que se había trazado.

“Realizó entonces el paso del pongo de Aguirre, hasta el punto llamado “El Arpa”, en un trayecto que no se consideró navegable a vapor, ni se volvió a surcar de esta manera. Por último, viajó por el río Parana-pura, desde la confluencia del Cachiyaco hasta su desembocadura en el Huallaga, unas 50 millas más o menos, que tampoco habían sido navegadas antes a vapor 28”.

Otro entusiasta explorador fluvial de aquellos tiempos fue el ingeniero del **Napo**, profesional que acompañó a Carvajal en su audaz empresa en la que pasó el pongo de Manseriche en 1869.

“Arturo Wertheman —apuntó el historiador Basadre— navegó por el río Utcubamba, que corre por la ciudad de Chachapoyas, y pasó por todos los pongos del Alto Marañón, en una notable hazaña en 1870. Una erogación pública en esta ciudad costeó sus gastos. A partir de los viajes de Carvajal y de Wertheman se tuvo un mayor caudal de noticias exactas acerca de lo que son los pongos ²⁹”.

Algunas expediciones adicionales a las arriba mencionadas, con todos sus tropiezos y riesgos, continuaron efectuándose. La llamada Comisión Hidrográfica del Amazonas, fuera de recomendar la construcción de un vapor apropiado para la navegación fluvial y con más potencia de máquinas que el antiguo **Napo**, logró su objetivo haciéndolo factible en astilleros norteamericanos mediante el asesoramiento personal del contralmirante John Tucker, quien viajó hasta su patria de origen con dicho propósito. A dicho barco se le bautizó con el nombre de **Tambo**.

Habiendo regresado a Iquitos allá por el 1871, hizo su primer viaje de surcada al “Ucayali” con cierta anticipación a la prevista fecha, pero los obstáculos que encontró (bajos, palizadas, etc.) le hicieron retornar a su puerto de origen antes que terminara el mes que con tan buenos augurios había empezado, lo que originó un retardo contrario a la rapidez con que se había deseado emplearlo. Sin embargo, algunos reconocimientos se llevaron a cabo: el del Santiago, Perené, Mairo, Pachitea, y otros. En esa época, se malogró el dique de Iquitos.

LA PERDIDA DE LA CORBETA “AMERICA” EN EL TERREMOTO DEL SUR

Epoca turbulenta vivió el Perú al poco tiempo de terminada la Guerra con España y luego que la Escuadra de S.M.C. en el Pacífico —bastante maltrecha después del combate del 2 de mayo de 1866— se retiró de nuestras costas en dos divisiones para reparar adecuadamente sus averías y asegurar su tornaviaje hasta la península Ibérica: una de ellas arrumbó hacia las islas Filipinas; la otra, por los menores daños sufridos y sus condiciones marineras, inició su navegación por la vía del Cabo de Hornos con destino a Río de Janeiro, en busca de las ayudas técnicas que su estado material demandaba. El zarpe de ambas divisiones ibéricas tuvo lugar el 10 de mayo de 1866 y en forma definitiva,

tras de haber dado honrosa sepultura a sus muertos en la isla San Lorenzo y alistado sus buques en la mejor forma posible para hacerse a la mar.

Ahora bien, retrocediendo en el tiempo para hacer memoria, desde que estallara la revolución de Arequipa el 1° de marzo de 1865 —a raíz del tratado Vivanco—Pareja y para “restaurar el honor nacional”— el coronel don Mariano Ignacio Prado asumió el título de Jefe Supremo Provisorio, entregó el mando al general don Pedro Diez Canseco el 24 de junio y continuó la campaña como Director de la Guerra hasta el 6 de noviembre en que ocupó la capital. Diez Canseco quedóse, pues, como Segundo Vicepresidente y Encargado del Mando de la República, pero sus gestiones políticas no llegaron a satisfacer al partido dominante.

Ocupada Lima por las fuerzas restauradoras y proclamado Prado como Jefe Supremo con las más amplias y extraordinarias facultades, sin haberse logrado que Diez Canseco asumiendo la dictadura conformara sus designios, en septiembre de 1867 estalló una nueva revolución en Arequipa; proclamaba la constitución reformada de 1860, encabezándola Diez Canseco como Segundo Vicepresidente y en conformidad con la expresada reforma. No demoró Prado en acudir a sofocarla y atacó la ciudad del Misti el 19 de noviembre y el 27 de diciembre —tras de un feroz bombardeo intermedio—, pero sin conseguir su objetivo de rendir la plaza arequipeña.

El día 28 del citado mes levantó Prado el campo y retornó a Lima con sus tropas. Ya en la capital, dimitió el mando en fecha 7 de enero de 1868 en forma definitiva; y días más tarde —el 20 del indicado mes— el general don Pedro Diez Canseco se encargó de él hasta el 2 de agosto del año en curso, fecha en que lo entregó oficialmente al coronel don José Balta. Once días más tarde, perderíamos la corbeta América en un maremoto al Sur del país, el 13 de agosto de 1868.

LAS TERRIBLES CONSECUENCIAS SISMOLOGICAS DEL 13 DE AGOSTO

“Tocó al nuevo gobierno de Balta -escribió el historiador Jorge Basadre— afrontar las trágicas consecuencias del horrible terremoto del 13 de agosto de 1868 que arruinó al sur del Perú ³⁰”.

Refiriéndose a los daños humanos y materiales causados, tanto por el terrible sismo, cuanto por las embestidas del mar sobre las costas, prosiguió su narración aquel ilustre maestro: “... Sus efectos se sintieron desde Samanco (en la hoy provincia de Santa, Ancash) hasta Valdivia, al sur de Chile. En Torata (Moquegua) el movimiento sísmico duró do-

ce minutos y luego siguieron, por varios días, sesenta temblores. En Islay y Mollendo el mar subió once metros y anegó algunos terrenos. Moquegua quedó totalmente destruida; murieron 150 personas. En Tacna fueron derribadas sesenta viviendas. Los valles de Sama, Locumba, Lluta, Palca, Pachía, Pocollay y otros vieron arruinar sus cosechas por los deslizamientos de tierras. En Iquique hubo gran destrucción y más de un centenar de muertos. En Arequipa la población pudo ponerse a salvo; los bellos portales de la Plaza de Armas cayeron por tierra, así como varios templos y, parcialmente, la catedral.

Arica fue, quizás, el epicentro del sismo. La isla del Alacrán fue cubierta por las aguas y la gente ascendió al Morro para protegerse del mar que subió doce metros. Casi la totalidad de las casas quedó inundada. Las víctimas excedieron de trescientas. Se hundieron varias naves ancladas en el puerto. Entre ellas estuvo la corbeta *América*, al mando de Mariano Jurado de los Reyes. (A). Antes de morir a bordo de su barco, Jurado de los Reyes, al frente de un grupo de tripulantes había estado en tierra y ayudado a la población. También perecieron los oficiales Carlos Herrera y Demetrio Ferreyros, el cirujano Manuel Ramos y unos treinta marineros y hombres de guarnición ³¹''.

En la misma parte de su obra, y apartándose ligeramente del tema central de su narrativa histórica, Jorge Basadre escribió respecto de la furiosa acción del mar que —casi simultáneamente con el imponente sismo— produjo unos increíbles fenómenos que tipificaron al maremoto. Fueron sus palabras: "El buque norteamericano *Wateree*, levantado por las gigantescas olas, pasó por encima de la estación del tren de Tacna y fue depositado a más de una milla de la playa. El casco de este barco fue regresado al borde de ella por el maremoto del 9 de mayo de 1878. El gobierno decretó la creación de un mausoleo a la memoria de Jurado de los Reyes en el Cementerio de Lima ³²". (Vide: N. del A. que antecede).

A mayor abundamiento sobre los alcances de la tragedia ocurrida el 13 de agosto de 1868 al sur del Perú, cabría también mencionar lo

(A) Respecto del nombre y apellidos de Mariano Jurado de los Reyes, existe sin duda una equivocación, o varias, que han venido registrándose en la historia. Hijo legítimo de don Marcelino Reyes y doña Inés Saavedra, el 16 de octubre de 1834 fue bautizado, cuando tenía recién un día de nacido, en la parroquia del Sagrario y se le puso los nombres de José María (y no el de Mariano). Años más tarde, su Despacho de Oficial lo registra como Mariano Reyes, sin anteponerle el apellido compuesto de *Jurado de los Reyes* como apareció posteriormente. Le bautizó el Rvdo. franciscano José Bahamonde. Le Apadrinó don Joaquín San Martín. Testificaron Manuel Cabezas y Jorge Paz. Certificó José María Guerci. El Libro de Registros de Bautizos (marzo 1831—agosto 1837), folio 286, así lo prueba.

que acerca del mismo asunto escribió el historiador naval Vegas-García:

“El vapor *Tumbes* llegó del Callao al siguiente día del terremoto a relevar a la *Apurímac* y su comandante Ruperto Alzamora tuvo el acierto de ir hasta Iquique, sin órdenes, encontrando que el terremoto había destruido en parte los condensadores que proveen de agua a la ciudad. La gente estaba cuatro días sin ese elemento y hubiese perecido sin la oportuna llegada del *Tumbes* que desembarcó toda la que tenía, dejó dos ingenieros para que repararan los condensadores, lo cual se hizo con parte de ellas y volvió trayendo más agua... Fue un notable y ya olvidado servicio que un buque de guerra de la Marina del Perú prestó a una población completamente desamparada después de un gran cataclismo ³³”.

UN CUARTO DE SIGLO DIFÍCIL: NAUFRAGIOS, FALLAS, REPAROS (1850-1875)

Casi al finalizar el mes de abril de 1853, la fragata de guerra *Mercedes*, asignada como nave de entrenamientos y prácticas de nuestros guardias marinas, arribó al puerto de Casma al mando de su comandante, el Capitán de Navío don Juan Noel Lastra, llevando embarcado al General del Ejército don José Allende, quien hallábase en comisión del servicio para recoger allí a un determinado grupo de hombres reclutados para las milicias nacionales y proceder luego a llevarlos hasta nuestro primer puerto.

Apenas llegó a Casma el vapor *Rímac* —destinado a dar remolque a la velera *Mercedes* con rumbo al Callao— y una vez realizado el embarco desde tierra hasta la fragata sin novedad alguna, el jefe militar antes citado, quien por su rango se desempeñaba como jefe de la expedición y tenía la potestad de dictar las órdenes que tuviese por convenientes, dispuso que se efectuara el zarpe inmediato, pese a ser ya de noche.

EL TRAGICO NAUFRAGIO DE LA FRAGATA “MERCEDES”

Como ya en el tomo III de esta misma obra se relataron las circunstancias de tan triste acontecimiento (páginas 247-248), el autor, para evitar redundancias de tipo histórico que a nada conducen, sólo se limitará a narrar brevemente las fases más conspicuas referentes al hecho.

“A las 23:30 horas del 1° de mayo de 1853, sin ni siquiera haber podido envergar las velas y tenerlas listas para cualquier emergencia,

se pasó el remolque al *Rímac*, saliendo ambos buques con viento fresco de la rada de Casma ³⁴ ”.

Habiendo ya franqueado el convoy la boca del puerto, tanto la fuerte corriente del paraje cuanto las inevitables “estrepadas” en ese tipo de faenas marineras, trajeron consigo la súbita “falta” del remolque, el cual, al sufrir una desmesurada tensión de aquel “estrechonazo” y no poder resistirla, se deshizo con violencia como tenía que ocurrir. Con el comprensible afán de no irse al garete nuevamente y haciendo sobrehumanos esfuerzos se logró pasar otra “espía” al *Rímac* y asegurarla debidamente en las bitas apropiadas; pero, ante un brusco sacudimiento... ¡también se rompió! (A).

Obvio resulta deducir que en tales circunstancias y sin poder movilizar la fragata de por sí, esto sería decir: sin remolque ni velas envergadas y en consecuencia carente de gobierno, tanto la correntada imperante en el paraje cuanto la lobreguez de aquella noche y el pánico que imperó entre los pasajeros —que impedía o trababa los esfuerzos de oficiales y tripulantes—, hicieron derivar el barco hacia la peligrosa Roca Negra, abriendo su casco y haciéndolo zozobrar sin remedio. De ochocientas personas que viajaban a bordo de la *Mercedes* en el viaje al que se hace mención, sólo lograron salvar sus vidas un centenar.³⁵

Tratando de interpretar la historia que protagonizaron nuestros marinos de antaño, el heroico comportamiento del Capitán de Navío y comandante de la *Mercedes*, don Juan Noel Lastra, constituyó un doble y señero ejemplo que sobrepasó los límites de su deber: cumplió la orden superior del general Allende, y luego de hacer lo casi imposible para enmendar el grueso error, hundióse..., ¡y lo pagó con su vida!

LA ADQUISICION DE LOS MONITORES: UNA COMPRA CARA E ILOGICA

Durante el año de 1867, el gobierno peruano adquirió en los Estados Unidos de Norteamérica dos monitores fluviales: el *Oneota* y el *Catawba*, cuyos nombres indígenas impulsaron, quizás, a nuestro Ministerio de Guerra y Marina, desempeñado por don Mariano Pío Cornejo, a bautizarlos en el Perú como *Manco Cápac* y *Atahualpa*. Ambos viejos cascos habían sido construidos para la navegación en el largo y caudaloso río “Mississippi”, pese a lo cual y no obstante sus inaparentes calados para rutas oceánicas, se realizó la operación fiduciaria correspondiente,

(A) Los términos que se utilizan arriba entre comillas, son conocidos y empleados por los hombres de mar de habla española, desde que pertenecen a la terminología náutica en boga a lo largo de varios siglos en el trájín marineró.

pese a que aquellos barcos hallábanse imposibilitados de viajar y efectuar la travesía hasta el Perú con sus propios medios y empleando sus máquinas propulsoras.

“Viajaron remolcados —apuntó el historiador peruano Jorge Basadre— entre 1869 y 1870 de Nueva Orleans a las Antillas y a la costa atlántica de la América del Sur, para luego pasar a la del Océano Pacífico. Fue el remolque más largo —quince meses— y el más peligroso hecho hasta entonces en la historia de la marina de guerra en el mundo. Pero el esfuerzo y el desembolso estuvieron bien lejos de corresponder al valor positivo de ambas adquisiciones”.- Prosigue Basadre:

“Una comisión nombrada por el Congreso de Estados Unidos para hacer una averiguación sobre el caso del *Oneoto* y del *Catawba* llegó a la conclusión de que la casa Alejandro Swift, su primera compradora los obtuvo por una suma de dinero menor que la entregada más tarde. Además, dicha casa violó la ley de neutralidad de Estados Unidos al venderlos al Perú... El precio pagado por este país fue de dos millones de pesos. El contrato lo firmó Swift y Cía. con el ministro de Guerra, Mariano Pío Cornejo, el 4 de octubre de 1867 en Lima. Swift obtuvo una ganancia de 750,000 pesos. En el interrogatorio hecho por la comisión parlamentaria William Faxon, alto funcionario de la Secretaría de Marina de Estados Unidos declaró que él personalmente no tomaría pasaje en ninguno de los dos monitores para atravesar el Atlántico, calificó como una operación muy peligrosa ese viaje y agregó que a ningún oficial se le debía mandar en semejante comisión ³⁶”.

Parece seguro que el gobierno de don Mariano Ignacio Prado, al ordenar la compra de aquellos dos viejos monitores, tenía la ilusión —obviamente carente de asesoramiento naval profesional— de que eran de urgente necesidad para emplearlos en acciones de guerra contra España, mediante un ataque a Cuba como principio de su hostigamiento; y animado por los éxitos que obtuvo el *Ericsson Monitor* en 1862, cuando “Habiendo echado a pique a la *Cumberland* y rendido a la *Congress* (frente a las costas de Virginia), el monitor resultó indemne después de más de cinco horas de espantoso cañoneo. No sucedió lo mismo con la *Merri-mac* —nave blindada— que terminó la lucha con la popa destrozada, debido a las furiosas acometidas de su pequeño más potente adversario ³⁷”.

Pero tanto el *Manco Cápac* como el *Atahualpa* eran monitores fluviales únicamente y, por lo tanto, no construidos para combatir en la mar o navegar en demanda de un puerto peruano a través de dos océanos. Examinemos sumariamente algunos datos al respecto:

“Los monitores eran de cascos muy finos, cubiertos por una coraza de cinco pulgadas de hierro, cuyos extremos terminaban en punta. Medían 61 metros de eslora, 13 m. 7 de manga y 4 m. 4 de puntal; desplazando 1,084 toneladas. Con las 140 toneladas de carbón que admitían sus carboneras, bien repletas y los aprovisionamientos de boca y de guerra abordo, apenas le quedaban diez pulgadas de obra sobre la línea de flotación. Calaban aproximadamente doce pies y el carbón de sus carboneras les permitía navegar cinco días. Desarrollaban sus máquinas fuerza de 350 c. con 20 libras de vapor, que daban a las hélices 30 revoluciones y a las naves un andar de cinco millas escasas, en tiempo normal. Tenía cada uno en su torre central de acero, emplazados dos cañones Dalgren, de 15 pulgadas. Estaban provistos de bombas poderosas, las principales de 2000 galones por minuto y de un pequeño velamen que más que a la propulsión contribuía a mantener la estabilidad... Para que pudieran navegar se les hizo rompeolas en la base de las torres centrales y altas brazolas en las escotillas, que en casos precisos se cerraban herméticamente, quedando sólo abiertos los ventiladores; precaución muy justificada, pues en más de un caso la marejada pasó a diez pies de alto sobre sus cubiertas... Todo fue difícil de tratar en esta adquisición, a partir de la venta misma, hecha por quienes no eran los dueños de las naves... Eso explicaría, si hicieran falta explicaciones, que los monitores comprados en Lima en setiembre de 1867, sólo salieran de N. Orleans el 12 de enero de 1869; cuando el gobierno del Perú y con él las orientaciones internacionales, habían cambiado radicalmente ³⁸”.

Para dar a los monitores el indispensable remolque a través y a lo largo del Atlántico, se tuvieron que comprar expresamente tres vapores: el **Reyes** (de madera y que se hundió el 9 de marzo en alta mar, tras de una colisión inesperada con la popa del **Manco Cápac**), así como el **Pachitea** y el **Marañón**. Comandaron dichos buques al iniciarse el viaje los Jefes cuyos nombres se indican: **Manco Cápac** y **Atahualpa**.- Comandantes: Capitán de Corbeta Camilo N. Carrillo, en el primero, y el de igual grado naval, Juan G. More, en el segundo de los indicados monitores. Ambos contaban con sendas dotaciones de oficiales, en número de 7 y 8 respectivamente y en el orden indicado.

El resto de buques que integró el convoy, para fines de remolque y ayudas en general, obedecían a los siguientes jefes: el **Reyes**, al Capitán de Corbeta Leopoldo Sánchez; el **Pachitea**, al Capitán de Corbeta, Aurelio Arrieta, y el **Marañón**, a don Nicolás del Portal, quien ostentaba el mismo grado militar que los anteriores. Las dotaciones de oficiales de cada uno de los transportes —dentro de un promedio general—, fue de

más o menos 5 por buque. No podría calcularse lo mismo respecto de sus tripulaciones (hombres de mar subalternos), desde que ellas dependían, en cada caso, de diversos factores inherentes a su tipo y necesidades de gente para cubrir las guardias, navegar y ocuparse de las maniobras en barcos de tonelajes y clases diferentes. El mando superior de aquél convoy recayó en el Capitán de Fragata don Leandro Mariátegui.

“El viaje que emprendían fué memorable por muchas razones: sus mismas características marineras, sus tripulaciones colecticias, indisciplinadas, de diferentes razas e idiomas; sin guarniciones como para impedir algún motín y por último sin haberse celebrado la paz con España debían atravesar el Mar Caribe muy cerca de territorios coloniales de esa nación y en cuyas aguas mantenía unidades navales poderosas... En este concepto no han habido viajes tan arriesgados en ninguna otra Marina; pero tampoco puede comparársele otro más desatinado³⁹”

Desde el 14 de octubre de 1867 en que se firmó el contrato de compra de los monitores en Lima, hasta el 12 de enero de 1869 en que zarparon de New Orleans, habíase demorado el viaje, su planificación y alistamiento, un año y tres meses aproximadamente. Capeando temporales, efectuando reparaciones, sufriendo un naufragio que dejó 6 tripulantes desaparecidos (el del **Reyes**: Lat. 21° 02' N. y 74° 57' W); y, en fin, soportando innúmeros riesgos y múltiples peripecias y hasta varaduras, e inclusive la muerte del alférez Ricardo Vargas (ahogado en Punta Arenas), el convoy llegó a pasar el estrecho de Magallanes; y después hizo “rendez vous” en el citado puerto con la corbeta **Unión** y el transporte **Chalaco**, cambiándose posteriormente las faenas de los remolcadores con los recién llegados, para lograr más seguridad en el Pacífico. En Talcahuano, y para ayudar al convoy, se les unió la **Independencia**. Prosiguiendo viaje a órdenes del nuevo Comandante General: el Capitán de Navío don Manuel Ferreyros —quien reemplazó al Comandante Superior, Capitán de Fragata don Leandro Mariátegui—, finalmente arribaron al Callao el 11 de mayo de 1870 y a las 3.30 horas de la tarde, siendo recibidos personalmente por el Presidente de la República, Coronel don José Balta, quien se adelantó a recibir a aquella División Naval aguas afuera del puerto, demostrando una orgullosa satisfacción por la proeza de nuestros marinos.

A manera de merecido premio a los innúmeros riesgos corridos por todos aquellos valientes hombres de mar, el gobierno dispuso y otorgó el ascenso al grado inmediato superior de quienes iniciaron el viaje zarpando con los monitores desde New Orleans. Asimismo, confirmó a los graduados como efectivos en sus rangos, aunque se hubiesen

incorporado a sus buques posteriormente y durante los retardos inesperados de tan larga y peligrosa travesía.

DIGRESIONES ACERCA DE OTRO NAUFRAGIO: EL DEL "RIMAC"

Con referencia a la tragedia del primer vapor de guerra que tuvo la Armada Peruana, y que zozobró el 1° de marzo de 1855 al encallarse en los arrecifes iqueños de la Punta San Juan (también llamada Punta Parada), también se han narrado en esta obra sus extraños pormenores (tomo III, páginas 248 y 249).

Sus pérdidas de vidas fueron muchas y llegaron a sumar —según lo informado por su Contador, don Ricardo Palma— unas 78, en total.

El Consejo de Guerra que decidió sobre el caso, presidido por el entonces Comandante General de la Marina, don José María Raygada, quien a su vez era Prefecto del Callao, a más de ser militar de carrera con el grado de General del Ejército Peruano, dictó sentencias muy duras: al comandante del buque, Capitán de Corbeta don Carlos Castro, fuera de dársele de baja de la Armada Nacional, se le condenó a dos meses de prisión en la Fortaleza del Callao; a todos los Oficiales —con la excepción del alférez Prudencio León, quien fue dado de baja— se les trasladó a la Escuela (Colegio Naval por ese entonces), “con medio sueldo para su decencia” y para estudiar los principios básicos de su profesión.

Con el transcurrir del tiempo y setenta y ocho años más tarde, fueron descubiertos los extensos yacimientos de hierro de Marcona y Acarí, cuyo magnetismo natural pudo haber causado los accidentes y naufragios posteriormente ocurridos en el mismo paraje —entre ellos, del transatlántico *Italia*—, todos los cuales tenían compases magnéticos, deja una reflexión que nunca podrá ser probada, pero que es admisible: la de preguntarse si en el caso del *Rímac* (y los vapores que posteriormente zozobrarían en el mismo peligroso sector iqueño), ¿se perdieron o no a causa de aquella imantación permanente inherente al paraje, o por una falla profesional que, en el caso de nuestro buque de guerra, fue severamente castigada?

Y cabría la duda para la interpretación histórica de hecho, porque recién durante el año de 1933, hizo el denuncia oficial sobre la existencia de aquellos enormes yacimientos el ingeniero Fuchs. Porque los innumerables movimientos sísmicos ocurridos durante muchísimo tiempo en el área, pudieron muy bien afectar la variación magnética del paraje al convertir en imanes permanentes y merced a sus incontables sacudi-

mientos, a las masas ferrosas incrustadas o yacentes en aquella región.

Como información de interés mediato que el autor ha logrado obtener acerca de la variación magnética predominante en aquel sector del mar de Ica, puede afirmar que ella alcanzaba los 11° Este, con tendencia a disminuir hacia el Sur, diez años más tarde del naufragio allá por 1865; dato que hogaño es diferente y fácilmente comprobable⁴⁰.

EL RECORRIDO Y REPAROS DE LA "UNION" EN EUROPA

Como una muestra adicional de que durante el tercer cuarto del siglo pasado tuvo que llevarse a cabo para mejorar las condiciones de nuestra escuadra, cabe citar el caso de la corbeta **Unión**.

Dicho buque —hallándose en deficientes condiciones por el desamparo técnico que prevalecía en la Armada Peruana— tuvo que ser enviado hasta Inglaterra para que, en el astillero de Greenhite, ingenieros navales y trabajadores no empíricos corrigiesen los defectos que presentaba.

El 4 de septiembre de 1871 zarpó la citada nave del Callao con destino a Inglaterra, viaje que haría pasando por el estrecho de Magallanes y no vía Cabo de Hornos, debido a que así lo aconsejaba su estado general de conservación marinera; encendiendo las hornillas tan sólo al salir de puertos y al entrar a ellos —para emplear su propulsión a vapor y asegurar un adecuado gobierno—, navegando el resto de sus singladuras a vela, lo que retrasó considerablemente su viaje por razones obvias.

“Gastó tres meses y medio —apuntó el historiador Melo— del Callao a Londres, debiendo deducirse de este tiempo el de escalas y estadía en Punta Arenas y Bahía⁴¹”. Debe añadirse también el pasaje por el estrecho de Magallanes, antes de salir al Atlántico utilizando sus máquinas.

Los trabajos necesarios se abordaron en el astillero inglés de Greenhite, durante nada menos que un alargado año. Al pasar este considerable lapso, luego de haberse cambiado por otras nuevas las calderas de la corbeta **Unión** y haber atendido algunas reparaciones de menor cuantía, se le hizo la indispensable carena del casco y el trabajo aquél se dio por acabado.

“El cambio de calderas —a tenor de lo apuntado por Rosendo Melo— desmejoró las condiciones anteriores de la corbeta, pues las nuevas resultaron más altas, excediendo más de dos pies al nivel de la línea de flotación; con lo que quedaban más vulnerables que antes. Se desaten-

dió el pedido del comandante de cambio de artillería, con el cual se hubiera duplicado el valor táctico de la corbeta, pues la que tenía sólo mejoró por la adquisición de un cañón Wolwick, adquirido con economías de la despensa de jefes y oficiales 42".

La citada pieza de artillería menor, que se situaba en la popa de la *Unión* y tenía una cureña rodante, era y es (actualmente, pues se exhibe en nuestro Museo Naval del Perú) una boca de fuego pequeña que se encontraba, a mediados del presente siglo XX, refundida dentro de uno de los pañoles de la "Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria" en su local capitalino de la hoy Avenida Arequipa. a bordo de la *Unión* se bautizó a dicho cañoncito con el alias de "El Malcriado" y dicho nombre se popularizó en nuestro ambiente naval.

El autor de esta obra fue testigo presencial (al comenzar el segundo cincuentenario del presente siglo y cuando integraba la Junta Directiva de la expresada sociedad patriótica, como Secretario General de ella) de la identificación y solicitud oral que el Capitán de Navío A.P. (r) Julio J. Elías Murguía hizo, para que se donara en propiedad al Museo Naval del Perú y como reliquia para su exhibición permanente, aquel cañoncito "Malcriado". Se accedió a su pedido.

La corbeta "*Unión*" zarpó de Greenhite el 7 de abril de 1873, haciendo escalas en Plymouth, San Vicente, Montevideo, Cabo Vírgenes, Posesión, Punta Arenas y unos cinco tenederos adicionales, arribando a Chilca el 11 de julio para alistar su entrada al Callao. Parte de estas singladuras las hizo como velera y al mando de su comandante, el Capitán de Fragata de la Armada Peruana, don Nicolás F. del Portal, quien tenía como segundo jefe al de corbeta, don Elías Aguirre.

Arribó finalmente al Callao el 13 de julio de 1873.

1. BASADRE, JORGE... *Historia de la República del Perú*. México D.F., 1964. T. IV. p. 1627. Ed. Loarte
2. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *El Glorioso Combate del 2 de Mayo de 1866*. Revista de Marina del Perú. Julio—Agosto 1965. Año 51. No. 4 Vol. 295, Callao, p. 272
3. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... *Historia Marítima del Perú*, Lima, 1974. T. VII p. 393
4. *Memoria de Relaciones Exteriores de Chile en 1866*. Pp. 253—254
5. Of. No. 205 del 2 de agosto de 1866, de Martínez a Covarrubias.
6. BASADRE, JORGE... Op. cit., p. 1627
7. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... Op. cit., Véase: Memoria del Secretario de Estado Pacheco. Lima, 1867. Pp. 38—39
- 8; BASADRE, JORGE... *Historia de la República del Perú*. Lima, 1969. T. VI. p. 13.
9. *Ibíd.* Op. cit. p. 14
10. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... Op. cit. p. 452
11. *Ibíd.* p. 453
12. BASADRE, JORGE... Op. cit. Lima, 1969. T. VI. p. 14
13. WAGNER DE REYNA, ALBERTO... Op. cit. p. 431
14. BASADRE, JORGE... Op. cit. Lima, 1969. T. VI. p. 17
15. *Ibíd.* p. 19
16. BASADRE, JORGE... *Historia de la República del Perú*. México D.F., 1964. T. IV. p. 1635
17. *Ibíd.* Pp. 1635—1636
18. *Ibíd.* p. 1636
19. *Idem*
20. *Ibíd.* p. 1637
21. *Idem*
22. VEGAS GARCIA, MANUEL... *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Lima, 1929 p. 139

23. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *La Odisea del Vapor Morona*. Lima, 1982. Rev. Inst. Estudios Histórico Marítimos No. 5 p. 94
24. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1966. T. I. Pp. 141-145. Editorial Sanmartí.
25. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. p. 140
26. BASADRE, JORGE... Op. cit. T. VI. p. 237
27. *Ibídem*
28. *Ibídem*.
29. *Ibídem*.
30. *Ibídem*. T. VI. p. 119
31. *Ibídem*. Pp. 119-120
32. *Idem*.
33. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. p. 142
34. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Tradiciones Navales Peruanas*. Lima, 1966. T. I. p. 89.
35. *Ibídem*. Op. cit. Pp. 89-90
36. BASADRE, JORGE... *Ibídem*. Op. cit. Pp. 61-62
37. VALDIZAN GAMIO, JOSE... *Historia Naval del Perú*. Lima, 1984. Tomo III. Pp. 256-257
38. MELO ROSENDO... *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1980 (2da. edición, hecha por el Museo Naval del Perú) P. 284
39. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. p. 144
40. MARIANO FELIPE PAZ SOLDAN... *Atlas Geográfico del Perú* (Departamento de Ica). París 1865. Librería Augusto Durand. Vide: Dirección General de Intereses Marítimos (Dep. Promoción de la Conciencia Marítima).
41. MELO, ROSENDO... Op. cit. p. 290
42. *Ibídem*. Op. cit. Pp. 290-291.



Capítulo VIII

Un agitado periodo interno antes de un lapso pacífico.

El sensible fallecimiento de un visionario naval:

Ramón Castilla Marquesado. El vil asesinato de Manuel Pardo. Adquisiciones navales del Perú y Chile: Abulia estatal. La compra del "Talismán" y su Expedición truncada. Naufragio de la "Chanchamayo". La insurrección del "Huáscar".

Correrías del monitor insubordinado. El "Huáscar" ante el Decreto de Prado. Combate de Punta Pichalo contra la Escuadra de Operaciones. El Combate Naval de Pacocha. Una poesía infantil a su bordo. Bajas y averías del "Huáscar". Su rendición a la Escuadra Nacional. El corte de juicios. Caso Béjar.

UN AGITADO PERIODO INTERNO QUE PRECEDIO A LA PAZ

Acabada la guerra de 1866, y luego de zarpar la Escuadra de S.M. C. en el Pacífico hacia la Península Ibérica el 10 de mayo de 1866, el Perú no se había librado todavía de un clima propio de tensión interna que se prolongó por algún ingrato lapso sin poderse remediar.

De un lado, el coronel don Mariano Ignacio Prado persistió en sus afanes de hostigamiento contra España y procurando hacer planes para atacar sus barcos en aguas de las islas Filipinas. Del otro, promovió nuevamente sus ideas para luchar por la libertad de Cuba, tratando de conseguir adeptos para llevarla a cabo, pero sin llegar a lograrlo. Aquel coronel, que aún era, en la práctica, un Dictador, hallándose en la cúspide de su fama por los triunfos alcanzados, acababa de ser nombrado General de División de los ejércitos de Chile y Bolivia.

"Concluida la guerra no había razón para prolongar la dictadura: así lo comprendió Prado que convocó luego un congreso constituyente, que instalado en febrero de 1867 dio una Constitución en virtud de la cual fue elegido Presidente de la República y proclamado el 11 de setiembre de dicho año ¹".

Retrocediendo en el tiempo, después de la caída del que fuera Encargado del Mando, general don Juan Antonio Pezet, se hizo cargo del

mando en la capital el entonces Segundo Vicepresidente, general don Pedro Diez Canseco, en fecha 6 de noviembre de 1865, ocupando la cartera de Guerra y Marina el coronel don José Balta, cargo que sostuvo sólo unos días hasta el 26 del ya citado mes y año. Con la proclamación como Jefe Supremo del coronel Prado, Balta cesó y combatió como voluntario el 2 de mayo de 1866.

Una vez terminado el asunto bélico con España, don José Balta ingresó activamente en la política nacional oponiéndose al gobierno de Prado, a consecuencia de lo cual fue desterrado a Chile. Habiendo logrado escaparse de tal destierro y regresar subrepticamente al Perú, haciéndose fuerte en el sector norte del país, tuvo que hacer frente en Chiclayo a las fuerzas que Prado encaminó a Lambayeque para combatirlo.

Así fue como, el 7 de enero de 1868 el coronel Balta obtuvo una victoria resonante contra las tropas contrarias, lo que se aprovechó políticamente para conseguir tanto una reacción constitucional en el país, y de consiguiente, la vuelta del General Diez Canseco al poder supremo de la República.

Habiéndose llevado a cabo las elecciones, el coronel don José Balta fue el triunfador. En consecuencia, el Congreso le proclamó para ocupar la Presidencia, de la cual se hizo cargo constitucionalmente el día 2 de agosto de 1868.

Su gobierno se sostendría durante cuatro años, hasta 1872, en el que, al promediar el año indicado, fue muerto con premeditación y alevosía en el Cuartel Militar "San Francisco" de la ciudad de Lima.

"Terminado el conflicto con España y no vislumbrándose conflictos de orden internacional, los gobiernos del Perú no siguieron la sana política de renovación de la escuadra y más bien se le miraba como innecesaria y gravosa. Muchos oficiales dejaron el servicio para dedicarse a otras actividades de más porvenir y creándose por consiguiente una escasez de oficiales y el deterioro de los buques por falta de dinero y atención 2".

La obra del Presidente Balta fue, pues, restringida dentro del aspecto relacionado con nuestra Marina de Guerra: a los dos años de su gobierno sólo pudo iniciarla reinstalando organizadamente su Alma Mater. Veamos lo que escribió el historiador Basadre al respecto.

La Escuela Naval.— "Por decreto del 26 de octubre de 1870 expedido por el Presidente José Balta y su ministro Juan Francisco Balta fue ordenado que se procediera a la instalación de la Escuela Naval a bordo del vapor transporte *Marañón*. Debía tener cuarenta alumnos: los

guardias—marinas de la Armada que no hubiesen cursado los estudios requeridos por la profesión y un número de jóvenes, hijos legítimos, de 14 a 17 años. El plan de estudios comprendía: Trigonometría rectilínea, Geometría analítica, Hidrografía, Mecánica, Dibujo natural y Francés (1er. año); Trigonometría esférica, Geometría descriptiva; Física, Literatura, Artillería Naval, Dibujo Lineal y Francés (2do. año); Química elemental, Astronomía Náutica, Derecho Marítimo, Maniobra e Inglés (3er. año); Pilotaje, Fortificación, Maniobra, Principios de táctica y Arquitectura naval e Inglés (4to. año). En este último año debían haber exámenes de ejercicios de maniobra... El reglamento de la Escuela Naval fue expedido el 7 de noviembre de 1870 ³''.

Marcaron el gobierno de don José Balta el discutido negociado Dreyfus, que acordó la venta de un millón de toneladas de guano; además, los empréstitos que se efectuaron en Londres por 12 y 15 millones de libras esterlinas; la concesión del muelle y dársena del Callao. Además, la inauguración de líneas férreas (ferrocarriles: de Mollendo—Arequipa y de Pisco a Ica), así como las firmas de varios contratos para el trazado y construcción de otras líneas férreas. También, la creación de Ancón, diversas refacciones de atrios (como el de la Catedral de Lima), la construcción del Puente Balta, así como la del Palacio y parques de la Exposición.

Una equivocación que le resultaría fatal en su mandato, fue la de rodearse con el ambicioso grupo militar que conformaban los hermanos Gutiérrez, de ingrata recordación. Balta nombró, para hacerse cargo de la cartera de Guerra y Marina, al coronel don Tomás Gutiérrez, dando la jefatura de los cuerpos del Ejército Nacional a sus hermanos: Silvestre, Marceliano y Marcelino Gutiérrez. Ellos, cuando el presidente Balta decidió entregar el mando a don Manuel Pardo el 2 de agosto de 1872, dieron un golpe de Estado para desconocer tal propósito. Tomando prisionero a Balta, proclamaron Jefe Supremo del país al coronel Tomás Gutiérrez; disolvieron el Congreso Nacional e internaron al depuesto mandatario Balta el 21 de julio de 1872 en el cuartel "San Francisco". La indignación popular fue enorme y se volcó sin control sobre los revolucionarios.

Como consecuencia indetenible ocurrió la muerte del coronel Silvestre Gutiérrez, lo que comunicado a su hermano Marceliano, tuvo como resultado el asesinato del coronel don José Balta dentro de su prisión cuartelaria. Se dice que fue Marcelino el que dio la orden. Ante tan desvergonzado proceder, que se aumentó cuando Tomás Gutiérrez se proclamó Dictador, avalanchas populares lincharon a todos los her-

manos insurgentes de manera vandálica hasta ocasionarles la muerte. Se sabe que —fallecidos los cuatro—, los cadáveres de Silvestre y Tomás Gutiérrez fueron colgados de un farol de la Plaza de Armas limeña, luego del frontis de la Iglesia Catedral; y, finalmente, el 27 de julio de 1872, calcinados por el fuego de una hoguera.

A la muerte de Balta sucedióle en el mando el primer Vicepresidente coronel Manuel Herencia Zevallos (del 26 de julio al 2 de agosto, 1872).

El coronel Herencia Zevallos —quien fue acusado de conspirar—, mientras se le conducía a un alejado lugar de confinamiento, murió asesinado.⁴

EL FALLECIMIENTO DE CASTILLA: UN VISIONARIO NAVAL

A través de esta breve narrativa histórica, en la que se examina el corto pero agitado periodo que precedió a un lapso de paz entre los años de 1866—1879, entre dos guerras que con España y Chile protagonizaría el Perú, no es posible omitir dos funestos acontecimientos profundamente sentidos en el seno de nuestra patria: la muerte de don Ramón Castilla y el vil asesinato de don Manuel Pardo.

Don Ramón Castilla Marquesado, Gran Mariscal del Perú y Benemérito de la Patria en Grado Heroico, había sido Presidente de la República en 3 ocasiones: desde 1845 a 1851; de 1855 a 1857 y durante el lapso transcurrido entre 1857 hasta el año de 1862.

Durante todos su gobiernos mantuvo indeclinable la visión de un Perú naval y, en consecuencia, no escatimó esfuerzos para que dicha intención no variase, sino por el contrario se incrementara. ¡Y lo logró con creces!, porque durante sus patrióticos gobiernos arriba citados la Marina de Guerra del Perú fue la más poderosa en Sudamérica.

Posteriormente, y durante el gobierno del general Pezet en el que se firmó el Tratado Vivanco Pareja, ocurrió la deportación de Castilla. Se trae a colación aquel incidente tal como fue narrado en el tomo III de esta obra; dicha orden se hizo efectiva al comenzar el año de 1865:

“El día 5 de febrero, poco después de firmarse el tratado, se produjeron graves desórdenes en el Callao y después en Lima. Durante el desembarco normal de marinos españoles francos (de paseo), varios resultaron heridos en una refriega popular —sofocada por policías y soldados— habiendo fallecido un tripulante español (Cabo Esteban Fradera). El Presidente del Senado, Mariscal don Ramón Castilla, acudió en

persona al Palacio de Gobierno con el fin de protestar enérgicamente ante el General Pezet, por haber permitido la intervención policial y militar en los disturbios de la víspera. Hallándose el gobernante con dos de sus ministros, increpóle a su vez por su oposición, discursos y tendencia subversiva; habiéndole respondido Castilla "en términos ofensivos contra los hombres del gobierno, Pezet ordenó entonces la prisión de Castilla, acto que fue cumplido con la aprobación unánime de sus ministros 5".

Antes de finalizar el mes, Castilla fue deportado a Europa. Posteriormente se trasladó a Chile, en donde se hallaba pasada la guerra con España, en la cual no pudo participar, vigilado continuamente por nuestros ex aliados en la guerra internacional recién terminada. Pese a las dificultades mencionadas, don Ramón Castilla se contrajo a preparar una pequeña expedición sobre el Perú.

El historiador peruano, Jorge Basadre, escribió al respecto, citando a su vez una relación de la época: "Solicitado de todas partes, se embarcó Castilla en Caldera el 12 de mayo de 1867 a bordo del Limeña que conducía mil rifles; el 15 por la noche los hizo desembarcar en la caleta de Mejillones; en la tarde siguiente siguió escoltándolos para Tarapacá, sin arredrarse por la proximidad de las imponentes fuerzas que le perseguían; y en la tarde del 18 era recibido con entusiasmo por su tierra natal, habiendo recorrido veintiocho leguas en menos de cuarenta y seis horas, sin detener sus rápidas operaciones, aunque en la segunda jornada, queriendo apearse del caballo, cayó de costado, a causa de su gran debilidad, con el pie izquierdo pendiente del estribo..."

"En la noche del día 19, sabiendo que el enemigo se acercaba, hubo de destacar una fuerza de observación y marchar a la sierra para salvar la maestranza, de antemano mandaba a Libaza. La penosa subida de la Cabecera, los rayos de un sol abrasador, el rápido cambio de clima, el insomnio, la falta de alimentos, la reproducción de una peligrosísima fiebre, su fatiga habitual y las angustias del "soroche", le hicieron sufrir en extremo el día 20; a la mañana siguiente montó a caballo sin esperar la escolta, diciendo que un momento más en aquel pueblo le costaría la vida. Aunque sintió algún alivio el 22, se vio obligado el 23 a medicarse por la gravedad de su estado. El 24 fue a apoyar su fuerza de observación y sabiendo los pronunciamientos de Arica y Tacna, dirigió al prefecto una nota de rendición. El 25 hubo de trotar treinta leguas en marcha y contramarcha, a fin de no comprometer en desigual combate una causa que la opinión comenzaba a apoyar de una manera decidida. Esfuerzos tan superiores a su abatido organismo le obligaron a descansar algunas horas en Tarapacá; y continuando su retirada desde el amanecer

siguiente, hubo de meterse en cama al llegar a Pachiza a las siete de la mañana. Tres días pasó allí sometido a una medicación debilitante, esforzándose en vano por comunicar a su cuerpo cadavérico el vigoroso impulso de su espíritu incontrastable... ”

“Llamado con urgencia por los de Arica que, amagados por el ejército enemigo, sólo de su presencia esperaban la victoria, cobró bríos maravillosos por sólo el poder de su heroica voluntad; dio a sus columnas las órdenes convenientes y se puso en marcha a las cinco y media de la tarde del día 29 y, después de caminar toda la noche, descansó en Camiña por más de dos horas en la mañana del 30”.

“Al emprender su última jornada, sintiéndose casi sin poder tenerse sobre el caballo, exclamó con la mente elevada al Todopoderoso: “Señor: un mes más de vida y habré hecho la felicidad de mi patria. No, algunos días más”. Sus sufrimientos eran extremos. A las cinco leguas de marcha, las fatigas de la agonía le forzaron a bajar del caballo y tomó un poco de agua. Volviendo a montar un cuarto de hora después, casi sin aliento, se sintió desfallecer muy cerca de Tiliviche y dijo a su sobrino don Eugenio Castilla: “Cuidado, no te separes de mi lado, porque me muero”; a los pocos instantes se hizo apear, exclamando: “Ya no puedo más”.⁶

Sus últimas palabras fueron, según la versión de su ya citado pariente, que el autor tuvo ocasión de leer:

— “Valientes..., si... ¡adelante!
... ¡La Patria...! , ¡imposible!”⁷

Y luego expiró en sus brazos, ya en pleno desierto de Tiliviche.

EL ASESINATO DE DON MANUEL PARDO

Habiendo nacido en Lima allá por el año de 1834, vivió su juventud como un acaudalado agricultor, viajando a Europa a los 30 años de edad con la tarea de gestionar un empréstito. A su regreso, y habiéndose establecido en Huancayo, se unió a la revolución del coronel don Mariano I Prado, en defensa de la Dignidad Nacional y en oposición abierta contra el Tratado Vivanco—Pareja, siendo su Ministro de Hacienda y Comercio durante el gobierno Dictatorial y tomando medidas drásticas para ordenar la economía nacional cuando fue necesario.

Sus principales desempeños en la cosa pública le destacaron merecidamente, tanto como Director de la Beneficencia cuanto al desempeñarse frente a la Alcaldía de Lima. Habiendo inspirado la formación del Partido Civil, resultó ungido para ocupar la Presidencia de la República

durante el periodo 1872—1876; su advenimiento al poder se retrasó debido a la ignara revolución de los hermanos Gutiérrez que, como ya se ha visto, terminó trágicamente. Al tomar el mando supremo halló un gran déficit fiscal y una crisis que procuró enmendar con prudencia. Concluyendo su mandato viajó a Chile tras de dejar importantes obras como la Escuela de Ingenieros, la de Artes y Oficios y otras muy necesarias.

Al retornar a la patria, asumió la Senaduría por el Departamento de Junín y fue elegido como Presidente de la Cámara de Senadores. El 16 de noviembre de 1878 fue asesinado a su entrada al Congreso por el sargento del batallón "Pichincha", Melchor Montoya, luego de rendirle honores al ingresar.

La conspiración para matar a Pardo se había estado incubando durante algún tiempo. Durante el proceso que se siguió, tuvieron que atarse y desatarse cabos debido a las sospechas políticas del momento. Hasta se llegó a apresar sin miramientos a la señora doña Jesús Itúrbide de Piérola (esposa de don Nicolás, quien se encontraba en Europa). El 26 de noviembre de 1878 fue puesta en libertad y no volvió a figurar en la causa.

Muy cerca de dos años demoró el proceso. A través de todo lo actuado, se llegó a establecer que fueron cuatro los sargentos del batallón "Pichincha" los que urdieron el crimen: Melchor Montoya, Elías Alvarez, Armando Garay y Alfredo Decourt, además de un par de cómplices civiles: Manuel Poytia y Antenor Gómez Sánchez (menor de edad).

¿Sus principales móviles?: odio político contra Pardo y, además, que la ley de ascensos que se discutía en el Congreso (cuya autoría le adjudicaban también a Pardo), cortarían sus probabilidades de ascender a la clase de oficiales.

La sentencia final de la Corte Suprema fue expedida el 14 de septiembre de 1880: impuso la pena de muerte al sargento asesino y las de penitenciaría a Garay, Alvarez y Decourt. Mantuvo los 15 años de penitenciaría impuestos al ciudadano Poytia y redujo en un término la condena de tal clase que castigó a Gómez Sánchez (por su minoría de edad).

"En aquellos días gobernaba Piérola como Dictador. Dentro de las facultades amplias con que estaba investido, pudo ejercer la de conmutar la pena de muerte dada a Montoya. No lo hizo. Montoya fue fusilado el 22 de setiembre de 1880 a las cinco de la madrugada en el óvalo frente al Panteón. Le auxiliaron un sacerdote descalzo y el vicario castrense. Antes de morir publicó una declaración que nada agregó a los datos del proceso. Había durado éste casi dos años 8".

LAS ADQUISICIONES NAVALES DEL PERU Y CHILE: UNA ABULIA ESTATAL

Después del arribo de los inapropiados monitores **Manco Cápac** y **Atahualpa**, muy poco se preocuparon nuestros gobernantes por incrementar debidamente nuestra Marina de Guerra como debieron hacerlo. Desde el 11 de mayo de 1870 en que llegaron al Callao tras de cumplir un larguísimo y penoso viaje, hasta el año de 1872 en que construyeron en Inglaterra las dos cañoneras **Pilcomayo** y **Chanchamayo**, una suerte de abulia hizo presa de quienes hallábanse obligados en reforzar nuestro poder marítimo, al que calificaban como gravoso para el erario, considerándolo como una medida que se iría adoptando a largo plazo.⁹

Así, y mientras Chile no habíase detenido en conseguir —de acuerdo con el ministro español y ante el gobierno inglés— la salida de sus dos corbetas **O'Higgins** y **Chacabuco**, a la par que entraba en tratos para la construcción de dos poderosos blindados, el Perú sólo ordenó construir en dicho país los dos pequeños buques ya mencionados.

Estas dos naves menores que adquirió el Perú, la **Pilcomayo** y la **Chanchamayo** eran —apuntó el historiador naval Vegas García— de madera y desplazaban 600 toneladas. Su máquina les permitía un andar de 9 nudos e iban artilladas con 2 cañones de 70— 4 de 40 y 4 de 12. Vinieron a las órdenes de los Capitanes de Navío Alejandro Muñoz y Ruperto Alzamora¹⁰”

Los miembros de la dotación de oficiales fueron, en ambos casos, quienes se citan a continuación por rango: Teniente 1° Vicente Espinoza, Alférez de Fragata Carlos de los Heros y Guardiasmarinas C. Rodríguez, A. Gaviria. Todos ellos bajo las órdenes directas del segundo comandante de la **Pilcomayo**, teniente 1° don Ramón Freyre.

En el caso de la **Chanchamayo**, se desempeñó como segundo comandante el Teniente 1° don Eugenio Raygada, hallándose integrada su dotación de oficiales como se indica: Teniente 2° Justiniano Cavero, Alférez de Fragata Eduardo Hidalgo, así como el de igual grado naval, Gervacio Santillana.

“El comandante Muñoz, que en los diques ingleses tuvo ocasión de observar la construcción de los blindados chilenos **Cochrane** y **Blanco Encalada**, de los que tuvo minuciosos detalles, lo mismo que sus oficiales, comunicó los datos recogidos al gobierno, que conocía los informes oficiosos de Salcedo (primer comandante del Huáscar, chileno de origen y peruano de corazón). Comunicaban también detalles de la corbeta **Magallanes** y transporte **Toltem**. Los blindados resultaban poderosos

sas máquinas de guerra y los detalles comunicados por Muñoz al gobierno y por éste al Congreso resolvieron a éste a votar dos millones de soles para dos blindados de mayor potencia que la de los blindados construidos para Chile ¹¹ ”.

Don Manuel Pardo alcanzó a verificar una consulta acerca de tan importante tema, con cuatro marinos considerados por ese entonces como los más reputados en dichos asuntos entre quienes consideró a don Miguel Grau. El único voto y opinión favorable fue el de éste último. Grau opinó “por adquirir los buques a cualquier coste, pero, desgraciadamente, no tuvo el eco esperado. Finalmente, túvose que pagar una prima para anular la orden de construcción que ya había sido librada... Sin embargo, para honra de la Marina..., hubieron muchos jefes tan reputados de expertos como aquellos, que clamaron constantemente al gobierno porque se adquirieran buques. Entre ellos, aparte de Salcedo y Muñoz que dieron la voz de alerta debemos recordar al viejo Capitán de Navío Villar, a José Rosendo Carreño, Antonio de la Haza, Luis Germán Astete y otros ¹² ”.

LA COMPRA, EXPEDICION Y CAPTURA DEL “TALISMAN”

Para ubicar al lector dentro del espacio y tiempo de esta narrativa histórica, preciso resulta retrocederla casi un lustro y simplificar parte de los hechos políticos, así como las múltiples agitaciones ocurridas en el Perú.

Después de ocurrido el asesinato del Presidente de la República, coronel don José Balta, cuando se aprestaba a entregar el poder a su sucesor constitucional, don Manuel Pardo, surgió la sublevación de los hermanos Gutiérrez y luego su linchamiento por la indignación popular que dicha traición suscitó.

“Elevado al gobierno D. Manuel Pardo (escribe Mendiburu en su artículo biográfico, sobre el caudillo de la Regeneración) el general Vivanco volvió a su costumbre incorregible de conspirar y se mezcló en varios proyectos que, malogrados por la poca cordura de ellos, descubrieron su complicidad hasta el punto de haberse visto despachos en blanco para ascensos militares y firmados por el expresado general”.

Los sargentos del Pichincha (batallón al que perteneció Montoya, el futuro asesino de Pardo) invocaron su nombre. En algunas montoneras se llegó a proclamar una Junta de Gobierno compuesta por Vivanco, Ureta y Piérola... “Vivanco fugó a Chile. Cuando acaso preparaba una expedición sobre el Perú, falleció en Santiago el 16 de setiembre de 1873 ¹³ ”.

“En el entierro de Vivanco —apuntó el historiador Basadre— pronunció Piérola una elocuente oración fúnebre. Era además, el heredero de su narcisismo y de su rebeldía ¹⁴”.

Al iniciarse el próximo año de 1874, tanto D. Nicolás de Piérola como D. Guillermo Bogardus emprendieron un largo viaje hasta Inglaterra, tras de embarcarse a bordo del **Magallanes** y hacer escala en Montevideo. En dicho buque, y desde que salieron inicialmente de Valparaíso, durante la travesía hasta el Viejo Continente, se franquearon con el Capitán de la nave, D. Jorge Barnes Haddock, le propusieron buscar la compra de un barco adecuado para sus fines y le prometieron darle el mando cuando lo consiguiera.

“Fue así como pudo ser adquirido el **Talismán** de la casa Orme y Cia., en la suma de cincuenta a sesenta mil soles. Piérola y Bogardus se presentaron a bordo del **Talismán** el día en que salió de Glasgow con despacho para Montevideo llevando un cargamento de cajones y fardos marcados, cueros, armas de fuego, pólvora, ropa y otros artículos. Los rifles fueron (según la declaración que hizo más tarde Haddock ante los tribunales peruanos) más o menos dos mil, de tres sistemas, los revólveres cien o doscientos, cuarentidos monturas, con un número de municiones y sesenta barriles de pólvora. ¹⁵”

Finalmente, y cumpliendo las instrucciones que se le habían impartido en San Nicolás, el **Talismán** prosiguió su navegación —mientras Piérola y Bogardus se desembarcaban— en el primer puerto arriba citado, y el buque proseguía viaje hasta salir al Pacífico, recalar en Caldera y fondear en puerto Quinteros al norte de Valparaíso, donde se reembarcaría Nicolás de Piérola para iniciar su expedición al Norte..

En efecto lo hizo, pero esta vez acompañado por nuestro ya conocido Bogardus, a quien se habían sumado Guillermo Billinghamurst además de Enrique Bustamante y Salazar. Todos ellos, una vez acomodados a bordo, zarparon con el capitán Haddock con destino a Pacasmayo en el buque rebelde, habiendo levado anclas el 10 de octubre de 1874.

Una vez fondeado el **Talismán** en su puerto de destino, nadie los recibió como esperaban. El capitán Haddock, quien desembarcó para enterarse de la situación y proceder luego como se le había instruido, fue apresado en tierra. En represalia, los rebeldes hicieron lo mismo con el Capitán de Puerto de Pacasmayo y lo confinaron a bordo, mientras trataban de enmendar la situación sorpresiva en la que se hallaban.

Finalmente, los insurrectos resolvieron zarpar y arrumbar hacia Pacocha, cerca de Ilo, en donde bajaron y luego de sorprender a la guarnición que asistía a una función teatral, desembarcaron sus armas y

pertrechos, así como casi todo el material que les interesaba poner en tierra. La Escuadra Nacional ya había recibido órdenes para capturar a los insurgentes, hallándose cercana a las costas de Moquegua y ejecutando planes de búsqueda hacia el Sur. Al respecto, apuntó el historiador Melo.

“La escuadra se puso en movimiento -los rebeldes habían arribado el 1° de noviembre de 1874—, extremó la vigilancia y Grau, a anticiparse pocas horas en llegar a Pacocha con el **Huáscar** hubiera capturado en ese puerto al **Talismán**, con los expedicionarios y el armamento que este vapor consiguió desembarcar. Grau permaneció en Mollendo más tiempo del preciso y por este motivo llegó sólo para capturar el vaso sin el material de guerra que contuvo”.

“Pasamos rápidamente sobre estas primeras escaramuzas en las que con el aparente intento de cambiar el orden político se gestionaban intereses extraños, ligados íntimamente con la explotación del salitre en Tarapacá¹⁶”.

La captura del **Talismán** fue sin duda, una catástrofe para la rebelión Pierolista, aunque en su retirada le permitiera apoderarse de una ciudad fácilmente: nos referimos a Moquegua... “ya a bordo del **Talismán** Piérola había sido investido en una ceremonia, ridícula por cierto, con el título de Jefe Supremo Provisorio de la República; y con este carácter elevó a Moquegua al rango de Provincia Litoral...¹⁷”

EL NAUFRAGIO DE LA “CHANCHAMAYO”

Durante el año de 1876 —y para realizar un viaje de práctica— zarpó la cañonera **Chanchamayo** hacia el Norte en muy buenas condiciones de alistamiento.

Comandante de dicho buque era el Capitán de Corbeta don Elías Aguirre, cuya reputación profesional como hombre de mar y hombre de estudios era excelente. Traía embarcados e integrando su Plana Mayor a los siguientes oficiales cuyos grados y nombres se indican:

Segundo Comandante
Oficiales Subalternos

Teniente 1° Eugenio Raygada
Teniente 2° Eduardo Hidalgo
Alféreces de Gervasio Santillana
Fragata Carlos Rodríguez
Aurelio Gaviria

Por razones personales el Alférez de Fragata Carlos de los Heros Riquelme, quien también pertenecía a la dotación de Oficiales de la

Chanchamayo, obtuvo permiso para no embarcarse en el citado viaje.

A mediados del año 1876 zarpó del Callao la cañonera en son de mar, arrumbando hacia los puertos de nuestro litoral norteño. Aquella travesía sirvió de mucho al pequeño contingente de grumetes escogidos, quienes comenzaron a entrenarse en toda clase de maniobras marineras y algunos zafarranchos ya programados de antemano, a plena satisfacción de los oficiales encargados de dichas labores.

Iniciado el tornaviaje, con rumbo opuesto y en demanda de otros puertos y parajes costeros para continuar sus ejercicios profesionales, el día 13 de julio y durante el tramo de Paita a Eten, caía ya la noche, a consecuencia de la calina imperante se hizo más difícil la visión a lo largo de la costa, debido a que la tierra baja y blanquecina de la punta de Sechura confundía sus arenas con la niebla imperante. Mientras la cañonera proseguía navegando a vela, el Oficial de Guardia en el puente —alférez Gaviria— avisó en dos ocasiones al Segundo Comandante que el buque estaba muy cercano a tierra y más próximo de lo supuesto por la “estima”. En ambas oportunidades Raygada se lo hizo saber a Aguirre; en la primera desestimó el aviso, desde que había situado su barco a las tres de la tarde. Al producirse la segunda, le hizo caso y pudo confirmar la exactitud del informe así como que su Segundo, previamente, había preparado ya la necesaria virada que resultaba indispensable. Sus primeras órdenes fueron: “Orza a la banda, orza todo”.

Después de hacer todos los esfuerzos posibles, no se pudo salvar el buque. “Estaban en la reventazón del seno de Nac. formado por la falsa punta de Aguja 18”.

“El Capitán del Girafa, Guillermo García y García y el del transporte Chalaco, capitán de navío graduado Toribio Raygada, contribuyeron mucho a la eficacia de los trabajos de salvamento de útiles movibles, armas y demás objetos; haciéndose notar en el lance del naufragio la disciplina imperturbable del equipaje, del que solo se disgregaron cuatro grumetes 19”.

“El Comandante Aguirre fue juzgado en Consejo de Guerra y separado del servicio, al que volvió con ocasión de la guerra del 79 en la que se sacrificó heroicamente. En cuanto al buque casi no disminuía, por su poca importancia militar, el valor de nuestra Escuadra 20”.

LA SORPRESIVA TOMA DEL “HUASCAR”: REBELDIA POLITICA

Durante la primera semana del año 1877, los pocos buques de nuestra escuadra surta en el Callao, hallábanse con “Orden de Inamo-

vilidad" a causa de la tensión política imperante en el país. Nuestro principal barco de guerra era el **Huáscar**, y su comandante, el señero Capitán de Navío don Federico Alzamora, quien, el día 6 de mayo y por razones del servicio —tras de haber permanecido a bordo hasta comenzar la tarde—, decidió desembarcar en el ya citado puerto pasado el medio día. Nada le hizo suponer que, durante la mañana siguiente, tendría que elevar un desagradable parte a sus superiores respecto de una ocurrencia inusitada: la captura y zarpe del buque a su mando. Apuntamos algunos de sus párrafos:

"Ayer domingo 6 del presente vine a tierra a las 2 h. 15 m. p.m., dejando a bordo al teniente que desempeñaba las funciones de segundo comandante (Pedro Rodríguez Salazar), al oficial de guardia teniente 2° don Carlos de los Heros y al oficial de retén de la misma clase don Bernabé Carrasco, con orden terminante de que **nadie** bajara a tierra, de acuerdo con las órdenes que tenían los buques de la escuadra...

"Serían las 8 h. 30.m. p.m. y me preparaba para regresar abordo (sic), cuando se me presentó en el Arsenal, en donde me hallaba en compañía de los señores comandante general de marina y del contralmirante don Antonio de la Haza, el teniente 2° Heros y dio parte de que el **Huáscar** había sido entregado por el oficial Carrasco y tomado por varios jefes y oficiales de marina y algunos paisanos, contando con el apoyo de la guarnición y marinería de la **Apurímac**...

"En el acto me embarqué en una falúa del Arsenal con una compañía del batallón "Callao" al mando del comandante de este cuerpo, coronel don Mariano Perea, con la esperanza de abordar al **Huáscar** y reducirlo al orden; pero una vez en la bahía noté que este buque se hallaba fuera del alcance de la pesada falúa que me conducía y que navegaba al W a vela y vapor...

"Me dirigí entonces a la fragata **Independencia**, tomé el mando de ella y ordené al teniente 1° don Federico Rincón, que se hallaba a cargo del buque, que en el acto encendiera las hornillas y alistara la artillería. En seguida me dirigí a la corbeta **Unión**, donde encontré al teniente 2° don Bernardo Smith, que se hallaba a cargo del buque y me dio parte de que estaban encendidas las hornillas y tenía lista la artillería, por lo que regresé a la **Independencia**. Una hora después, habiendo perdido de vista al **Huáscar**, regresé al arsenal a tomar órdenes, mientras se alistaba la maquinaria; regresando encontré al comandante de la **Independencia** que se dirigía a bordo, le dije ligeramente lo que pasaba y las órdenes que había dado abordo (sic) de su buque, y me constituí en el Arsenal, en donde permanezco ²¹".

*LAS CORRERIAS DEL "HUASCAR"
Y EL DECRETO DE PRADO*

Entre los marinos rebeldes que se encontraban embarcados a bordo del **Huáscar**, el jefe que ostentaba el mayor rango naval era el Capitán de Fragata, don Luis Germán Astete. En tal calidad, asumió el mando del buque.

Mientras las ocurrencias navales se desenvolvían como se ha descrito y la pequeña fuerza naval disponible se aprestaba a zarpar para ir en contra de los insurrectos, el Presidente don Mariano Ignacio Prado quien —por elección popular y desde el 2 de agosto de 1876— había sucedido a don Manuel Pardo, expidió como jefe del gobierno y con fecha 8 de mayo de 1877, un Decreto Supremo que causó gran perplejidad.

En él, fuera de negar la responsabilidad de la República por los actos que cometieran los sublevados, autorizó la aprehensión del **Huáscar**, ofreciendo, a la vez, recompensar debidamente a los que "sin pertenecer a la dotación de los buques que componen la escuadra de operaciones, lo sometan a la autoridad del gobierno o contribuyan a ello".

"Este decreto levantó una verdadera tempestad de protestas aun entre quienes no justificaban la rebelión. No estampó la palabra "piratería pero la aplicó de hecho 22".

Tres días más tarde de haberse rebelado con el **Huáscar**, manos desconocidas echaron bajo las puertas de diarios y periódicos limeños una exposición de motivos —firmada por los oficiales rebeldes—, la misma que, fuera de explicar las razones que les impulsaron a proceder como lo habían hecho, anunciaba también que habían proclamado a don Nicolás de Piérola como Jefe Supremo del Perú.

Con tal documento repetían la acción ejecutada a bordo del **Talismán**, cuando a su bordo conducían armas con rumbo a Pacocha.

El caudillo insurgente, quien— después de sus correrías desde Pacocha hasta Moquegua— había viajado a Chile, hizo conocer públicamente y a manera de respaldo a sus partidarios, su propio manifiesto acerca de las causas y razones que le habían impulsado a asumir la jefatura de la revolución emprendida. Hallábase firmado en Valparaíso.

El itinerario del **Huáscar**, que en un principio se ignoraba, fue, pues, definiéndose por deducción de su ruta más probable: tocó de primera intención en Quilca para acopiar víveres y otras ayudas necesarias; luego de hacerlo, arrumbó hasta Pisagua en pos de carbón tan necesario

para sus calderas y, luego de haberlo conseguido, zarpó nuevamente y puso rumbo hacia Antofagasta en donde lo esperaba Piérola, quien se embarcó en el monitor, con gran beneplácito de sus partidarios, izándose a bordo la insignia presidencial a manera de bienvenida y clara insurrección.

Tanto el gobierno de Bolivia como el de Chile se mostraron cautos apenas ello se realizó. Únicamente se limitaron a proporcionar los víveres que necesitaba el buque. En el caso chileno, su gobierno, que fue requerido para ejecutar su captura y devolverlo al Perú, se negó a tomar tal medida amparándose en su neutralidad. Cuando el Ministro de Guerra y Marina peruano, Coronel Zegarra, volvió a las andadas y calificó al **Huáscar** como barco pirata, el canciller Mapochino le negó tal calidad por considerarla inadmisibile.

Necesitando los rebeldes del **Huáscar**, tanto información oficial sobre el desarrollo de los acontecimientos, cuanto aprovisionarse del necesario combustible para llevar a cabo sus planes, no repararon en ejecutar determinadas intervenciones reñidas con el Derecho Marítimo Internacional que, en corto tiempo, habrían de ponerles en graves peligros durante su permanencia en aguas sureñas.

A la altura de Mollendo, por ejemplo, interceptaron al vapor inglés **Santa Rosa** y pretendieron, sin lograrlo, que se les entregara la correspondencia que, para el gobierno peruano, llevaba dicho buque. Caso parecido fue el del barco de bandera británica, **John Elder**, en el que tampoco tuvieron éxito. Sin embargo, lograron extraer la correspondencia que anhelaban del **Colombia**, que navegaba con bandera británica. Al igual extrajeron carbón de la barca **Inuncina**, también de nacionalidad inglesa...

Como era natural, tan ingratas y reprobables ocurrencias ejecutadas por un buque que no poseía disculpa alguna ni autoridad o permiso para atropellar los cánones establecidos internacionalmente, tuvieron una consecuencia lógica e inevitable: un amenazante "ucase" (decreto; "ukaz" en ruso; término muy empleado en asuntos militares universalmente), por medio del cual, el almirante don Algernon M. de Horsey, Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico, avisaba al "Comandante del buque de guerra peruano revolucionario **Huáscar**" (ignoraba su nombre), "que cualquier abordaje o injerencia con los buques británicos o cualquier otra intervención con los súbditos británicos o sus propiedades por el buque revolucionario..., me obligará —decía— a tomar posesión de ese buque y entregarlo a la autoridad legal".

“Tengo además que manifestar a Ud. que el trabajo forzado de cualquier súbdito de S.M.B. que hubiese estado a bordo del **Huáscar** al servicio del gobierno peruano o la detención a bordo del **Huáscar** de cualquier súbdito británico contra su voluntad, será considerado como justa causa para la captura de ese buque por las fuerzas navales de S.M.B. que están bajo mi mando 23 ”.

Esta comunicación, que llevaba fecha del 16 de mayo de 1877 y hallábase firmada y sellada por el expresado almirante inglés, fue recibida en Cobija por el comandante del **Huáscar**, Capitán de Fragata Luis Germán Astete, quien, además de contestarla logrando que llegara a manos del almirante inglés el 22 de mayo de 1877, se intituló “motu proprio”: Comandante General de la Escuadra Nacional, alto cargo naval que no poseía.

Debe hacerse hincapié en que el “Ucase” del almirante británico de Horsey, amenazando con capturar y entregar al **Huáscar**, fue escrito y referido tan sólo a los incidentes ocurridos a bordo de los dos primeros buques ingleses de la “Pacific Steam Navigation Company”: el **Santa Rosa** y el **John Elder**. Posteriormente se llevaron a efecto otros dos abordajes más graves, por la coacción ejercida: el del **Colombia** (en el cual se requisó correspondencia oficial), así como el de la barca **Inunsina**, de la cual se extrajeron 100 toneladas de carbón.

Sin duda que estas dos últimas intervenciones que “manu militari” efectuó el **Huáscar**, decidieron al almirante de Horsey a buscar la ocasión para llevar a cabo sus amenazas de ataque y captura: ¡fueron las gotas que ayudaron a que rebosara el vaso!

Sin embargo, aquel almirante inglés tuvo que intuir (porque según la contestación de Astete, el **Huáscar** y su dotación responderían a cualquier ataque) que la operación naval tenida en proyecto, no se reduciría simplemente a una intimación y a obtener el rendimiento: ¡para la rendición del monitor y su captura, habría que combatir!

Dicha respuesta del jefe peruano, luego de haber rectificado algunas declaraciones del almirante inglés de Horsey, había terminado mediante un párrafo mesurado y enérgico, hartamente explicativo teniendo en cuenta la situación imperante y la amenaza que se cernía sobre el **Huáscar**:

“...Por lo demás el que suscribe, apoyado en su derecho y anteponiendo a todo interés la soberanía y dignidad de la República, rechaza con tranquila pero firme resolución, no sólo en su nombre y en el de los que le obedecen, sino del Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesta, 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 consuma, sabrá cumplir con su deber 24 ”.

Luis Germán Astete
Comandante General de la
Escuadra Nacional.

“En la tripulación del **Huáscar** habían dos maquinistas y dos fogoneros ingleses y se les preguntó si querían continuar sirviendo. Los dos primeros se negaron y recibieron una gratificación y el importe de su pasaje de Cobija al Callao, mientras los dos segundos quisieron continuar si se les daba una gratificación igual a la mitad de su haber, lo cual fue aceptado. Dos maquinistas franceses fueron contratados en reemplazo de los que habían sido licenciados 25 ”.

Ante el doble peligro que se avecinaba en contra del monitor —tanto de la amenaza inglesa, cuanto de la División Naval leal al gobierno peruano—, el **Huáscar** se alistó para combatir en caso dado, zarpando de Cobija y arrumbando hacia Pisagua. Habiendo llegado a sus aguas en la madrugada del 28 de mayo, desembarcó gente armada en cuatro botes y, haciéndolos encostar sorpresivamente, desembarcó dichos efectivos que se trabaron en combate con los miembros de la guarnición, hasta que consiguieron capturar la plaza entrada la mañana. Es de hacer mención sobre Pisagua en forma especial, porque su población y viviendas habían sido casi arrasadas por las aguas costeras, al sufrir un fuerte “maretazo” que las azotó el día 9 de mayo, casi tres semanas antes.

EL “HUASCAR” ANTE UN DECRETO ABERRANTE

Como en páginas anteriores, y ante la sublevación del monitor —de carácter abiertamente político, y por ende subversivo—, ya se hizo alusión al Decreto Supremo expedido inmediatamente por el Presidente don Mariano Ignacio Prado, vamos ahora a citar el texto de tal documento que, a criterio del autor, pudo muy bien ser redactado en otros términos, menos desviados de las costumbres existentes para denunciar actos hostiles en contra del gobierno. “Este decreto —tal como lo apuntara el historiador Basadre— levantó una verdadera tempestad de protestas aun entre quienes no justificaban la rebelión, No estampó la palabra “piratería” pero la aplicó de hecho 26 ”.

Su texto se registra a continuación:

“MARIANO IGNACIO PRADO
 Presidente constitucional de la República.

Considerando:

“Que la deslealtad de unos pocos oficiales de la dotación del monitor **Huáscar**, secundada por otros malos ciudadanos, ha sustraído dicho buque de la obediencia del gobierno nacional;

“Decreto:

“Art. 1.— Abrase el correspondiente juicio a los autores y cómplices de los delitos cometidos el domingo 6 del corriente, abordó (sic) del monitor **Huáscar**.

“Art. 2.— El gobierno declara no ser de responsabilidad de la república los actos que los sublevados consuman, cualquiera que sea su naturaleza.

“Art. 3.— El gobierno autoriza la aprehensión del **Huáscar** y ofrece recompensar debidamente a los que, sin pertenecer a la dotación de los buques que componen la Escuadra de operaciones, lo sometan a la autoridad del gobierno o contribuyan a ello.

“El ministro de estado en el despacho de guerra y marina queda encargado del cumplimiento de este decreto .

“Dado en la casa de gobierno en Lima a los ocho días del mes de mayo de 1877.— Mariano Ignacio Prado.

Pedro Bustamante.

“Este decreto, que colocaba al **Huáscar** en la condición de pirata, inspiró tal vez al jefe de la estación naval inglesa en el Pacífico, contralmirante de Horsey, la necesidad de cautelar, en forma eficaz, los intereses británicos a flote 27 ”.

LA ESCUADRA LEAL Y EL “HUASCAR”: PUNTA PICHALO

Como el buque mercante de bandera británica John Elder hizo saber al Capitán de Navío don Juan Guillermo More (Comodoro de la División Naval peruana) que, con el propósito de interceptar al **Huáscar**, debían sus buques navegar en demanda de Pisagua hacia donde se había visto, a unas 8 millas del puerto y dirigiéndose a él, al monitor que se buscaba con tanto ahinco desde hacía algunos días, de improviso el comandante More resolvió dictar inmediatamente algunas medidas que a su juicio resultaban indispensables para el logro de su cometido.

La primera fue desprenderse del monitor **Atahualpa** que navegaba integrando el conjunto de buques bajo sus órdenes, pero remolcado,

ordenando que tanto dicho buque como su remolcador permanecieran en el tenedero de Iquique. Asimismo, dispuso que la cañonera **Pilcomayo** navegara hacia el Norte, con el fin de encontrar al vapor caletero que se dirigía al puerto acabado de citar y ampliase la información existente.

Reduciendo sus efectivos a la fragata blindada **Independencia** (cuyo mando ejercía, izando a la vez su insignia de comodoro), y acompañada por la corbeta **Unión**, arrumbaron ambas a buen andar y en pos del monitor **Huáscar** al cual avistaron en la tarde, estrechando distancias y reduciéndolas, mientras la **Pilcomayo**—ya de vuelta— contribuía a apoyar a la División de los leales. A las 5 h. 25 m. y mediando una distancia de 1,500 metros se rompieron los fuegos entre la **Independencia** y el **Huáscar**, reforzándose aquellos disparos con los de la **Unión** y la cañonera **Pilcomayo**, que logró sumárseles en breve tiempo.

Aquella acción naval que tuvo como escenario el sector de mar comprendido entre la caleta Junín y la punta Pichalo, demoró aproximadamente una hora y las distancias llegaron a estrecharse hasta llegar a alcances cercanos al tiro de fusil.

Casi a eso de las 7 h. p.m., el **Huáscar** comenzó a alejarse del radio de los fuegos a regular velocidad. Por su lado, la corbeta **Unión** que era indudablemente el único buque con suficiente andar para perseguirlo, moderó su velocidad ex profeso, pues la prudencia aconsejaba hacerlo así y era razonable que, un sólo barco, no se expusiera a colocarse dentro de los alcances artilleros del monitor.

“More suponía en su parte que el **Huáscar** se había alejado con averías en la torre y el timón, demostrado este último por el gobierno irregular del monitor. Acusaba haber tenido la fragata dos heridos por casco de bomba de 300, que había atravesado la chimenea y válvula de escape y la maniobra de babor cortada por proyectiles de rifle, que también agujerearon las embarcaciones menores colgadas de los postes.

La corbeta **Unión** también había recibido algunos proyectiles que no le causaron daño, según dicho jefe 28 ”.

En realidad, y habiéndose tratado de una acción naval entablada entre buques hermanos que obligadamente tuvieron que cruzar sus fuegos debido a las circunstancias adversas del destino, el duelo aquel tuvo como protagonistas más conspicuos al **Huáscar** y la **Independencia**. Teniendo en cuenta la cortísima distancia a la que llegaron a combatir —que llegó a estrecharse hasta el alcance de la fusilería—, el monitor rebelde procuró, al parecer de quien narra este bochornoso

combate, que los daños ocasionados por sus disparos no fueran fatales ni definitivos para la fragata blindada **Independencia**, sino más bien admonitorios en principio. De otro lado, tampoco sus fuegos se utilizaron para impactar expresamente sobre la **Unión** y la **Pilcomayo**, sino a manera de advertencias oportunas para su resguardo y maniobras consiguientes, puesto que de haberlo ejecutado, hubiérale sido fácil echarlas a pique.

Cuando al aproximarse la noche el **Huáscar** comenzó a evadirse del teatro de los acontecimientos, navegando hacia el norte y aproximadamente con rumbo a Pacocha, la **Unión**, "...utilizando su andar, los siguió algunas millas hasta acercarse demasiado, por lo que recibió una descarga de rifles y un cañonazo sobre la arboladura para probarle que no se quería echarla a pique ²⁹".

Aquel combate —que ha sido nominado como: Combate de Punta Pichalo por el historiador naval Vegas García— tuvo lugar en horas de la tarde del 28 de mayo de 1877, y se mantuvo durante aproximadamente una hora, entre las 5 h. 25 m. hasta minutos antes de la 7 h. p.m.

Como ya se apuntó líneas arriba, el Comandante de la Escuadra de Operaciones (una División Naval, en realidad), antes de empeñarse en la acción, prescindió, por razones profesionales, del pesado e inaparente monitor **Atahualpa** así como de la **Limeña** que le prestaba remolque, dejando a ambos barcos en la rada de Iquique. Estos no combatieron.

Por razones de espacio únicamente, y no obstante los méritos que sus tripulaciones exhibieron en la acción, no será posible incluir todos los nombres de los tripulantes que completaban la dotación de cada uno de los tres buques leales al gobierno de Prado: **Independencia**, **Unión** y **Pilcomayo**. En consecuencia, se citará tan sólo la plana mayor de la **Independencia**. Lo mismo se hará con los insurgentes del **Huáscar**: Fragata blindada **Independencia**.— Comandante (y Comodoro de la División), Capitán de Navío Juan Guillermo More; 2do. Comandante, Capitán de Corbeta Eugenio Raygada; Tenientes Primeros: Federico Rincón y Aristides Collazos; Tenientes Segundos: José Barloque, Melchor Ulloa y Eduardo Hidalgo. La Plana Mayor que combatió en el **Huáscar**, estuvo integrada por: Comandante: Capitán de Fragata, Luis Germán Astete; 2do. Comandante: Capitán de Corbeta, Manuel M. Carrasco; Teniente Primero, Manuel Valderrama; Tenientes Segundos: Bernabé Carrasco, Manuel Fernández Dávila y Pablo A. Duffoo; Alferces de Fragata: Manuel de la Puente y Elías Higginson; Jefe de la Guarnición: Capitán de Infantería, Agustín Aguirre; Médico: Felipe Murga.— Se sabe que llevaba 169 tripulantes ³⁰.

EL COMBATE DE PACOCHA

El día 29 de mayo, a la 1 de la tarde, desde el puente del Huáscar, se avistaron dos buques que navegaban empleando máquinas y velas envergadas, izando ambos el pabellón británico.

Fueron identificados como la fragata *Shah* y la corbeta *Amethyst*, División naval que hallábase al mando del almirante inglés don Algernon M. de Horsey. Ambos barcos, merced a su mayor andar, consiguieron cortar la derrota del monitor y procedieron —mediante el disparo de un cañonazo de salva (cargado con pólvora únicamente)— a avisarle que detuviera su marcha con el fin de parlamentar. El *Huáscar* detuvo sus máquinas a la altura de Punta Coles y en forma transitoria.

La nave insignia de los británicos, fragata *Shah*, arrió una falúa cuyos remeros condujeron hasta el monitor peruano al teniente Rainier, y éste, luego que su embarcación atracó por la banda de estribor del buque, subió por la escala que se había arriado ex profeso con el fin de hacer conocer un mensaje en representación de su almirante.

Tal aviso puede ser resumido como se indica: “que iba a tomar posesión del buque en nombre de la reina Victoria, por los actos ilegales cometidos contra los intereses y súbditos de ella, previniendo a quienes se dirigía que si en el término de dos minutos no era arriado el pabellón peruano, sería capturado el monitor para entregarlo al gobierno legal del país o echado a pique...”.

Tan inconveniente y expeditivo mensaje, cuya prepotencia y falta de respeto hacia nuestra naturaleza patriótica saltaba a la vista, tuvo una respuesta enérgica, valiente y alturada. El caudillo rebelde, don Nicolás de Piérola, quien había sido reconocido a bordo por sus partidarios rebeldes como Jefe Supremo de la República, contestó de inmediato al almirante inglés con una enérgica misiva. El texto de la misma apareció en el parte del “Comandante General de la Escuadra Regeneradora” Luis Germán Astete con fecha 30 de mayo de 1877. Fue reproducido en el diario “EL COMERCIO” de Lima, en su edición del 14 de junio del año indicado y rezaba así:

“Ese pabellón que es el pabellón de nuestra patria, sólo podrá ser arriado cuando no quede a bordo de esta nave un sólo hombre para sostenerlo; nada nos importa la superioridad de fuerza de que nos habla, y el hecho mismo de la intimación es una gravísima ofensa a la soberanía del Perú y una transgresión manifiesta de la ley de las naciones, de la cual demandaremos reparación al gobierno de Su Majestad Británica, que no puede aprobarla. A nadie se

ataca sin expresarle al menos el por qué; si algo tiene que demandarnos, expóngalo para ser atendido en justicia; pero si en vez de proceder a si nos ataca, será inmediatamente rechazado por la fuerza, tomando sobre sí todas las consecuencias. Finalmente, su presente actitud es temerariamente injusta, sorpresiva y aleve, y si en algo estima el honor suyo y el de su bandera, espero que no llegará hasta aprovecharse de la distancia en que con sus naves se halla situado, por un acto de excesiva consideración de mi parte, a un pabellón que no tenía por qué considerar sino como enemigo³¹".

Verdaderamente, la respuesta de Piérola fue explícita, lacónica y patriótica, como el caso lo requería..., conteniendo algunas eslabonadas expresiones a las que era afecto por su reconocida calidad de orador fogoso y de caudillo capaz de influenciar a las gentes con su verbo, tal como lo había demostrado, en más de una ocasión, durante sus trajes políticos anteriores destinados a conseguir adeptos a su causa.

Luego de entregar el breve manuscrito con su respuesta a la intimación hecha por el almirante inglés, y al reparar en el efecto que, con aquel rasgo tan suyo, había conseguido irradiar sobre los rostros del heterogéneo grupo de sus seguidores y acompañantes, volvióse Piérola hacia los tripulantes del monitor **Huáscar**, sus jefes y oficiales para decirles con voz calmada pero henchida de patriotismo:

"Caballeros: ¡cada uno a su puesto!", añadiendo luego algunas frases que emocionaron a muchos de los presentes:

"Ya la revolución ha terminado; ahora no somos sino peruanos a quienes nos ha tocado en suerte defender el honor de nuestro pabellón y el de América entera³²".

Se ha sabido que tanto el coronel don Marcelino Varela cuanto el teniente coronel Espinoza, presos bajo custodia militar en un camarote, solicitaron un puesto para participar en la lucha que vendría. Abrazos y aplausos de sus adversarios políticos aceptaron sus pedidos.

El "Combate de Pacocha" —no obstante las comunicaciones intercambiadas entre el caudillo Piérola y el almirante inglés de Horsey— fue un hecho imposible de ser evitado de llevarse a cabo en aguas territoriales peruanas. Especialmente por la tácita condición piratesca y la recompensa que, por su captura, habíase prometido. El gobierno de Prado, en su Decreto Supremo del 8 de mayo de 1877, habiendo declarado que todos los actos cometidos por los sublevados a bordo del **Huáscar**, por los antecedentes que se dieron en el Callao, habían pasado a la conflictiva situación de "no ser de responsabilidad de la Repúbli-

ca..., cualquiera que sea su naturaleza". ¡La suerte estaba echada! Ante dicha situación y habiéndose establecido el contacto en aguas de Pacocha, los fuegos se rompieron poco después de las 3 y 06 de la tarde, abarcando el intercambio de disparos y las mutuas maniobras indispensables en todo encuentro naval, un lapso de tres horas con veinticinco minutos, aproximadamente.

Una mirada retrospectiva al informe que el almirante Algernón M. de Horsey presentó al Parlamento inglés (cuyo texto fue publicado por el *Times* de Londres, el día 8 de agosto de 1877), nos permitirá enterarnos de la versión británica respecto del Combate de Pacocha.

"El fuego del **Shah** fue constante y bien mantenido, pero no tan acertado como yo habría querido, aun cuando debe tenerse presente que el **Huáscar** con sólo tres pies fuera del agua y frecuentemente embicado de proa o de popa era un blanco muy difícil de acertar.

"También por mi orden se detenía frecuentemente el fuego del **Shah** cuando por la posición del **Huáscar** en la línea de la población de Ilo, había riesgo de hacer daño a la ciudad. Igualmente se paró el fuego un momento cuando la bandera del **Huáscar** cayó por haber sido cortadas con un tiro las drizas; pero luego fue vuelta a izar. "El fuego de la **Amethyst** fue dirigido con gran precisión, pero su armamento de 60 resultaba ineficaz, excepto para llamarle la atención o para apartar del **Shah** los fuegos del **Huáscar** ocasionalmente.

"El ataque fue en parte siguiéndose uno a otro y en parte girando, con tentativas de cuando en cuando por parte del **Huáscar** para emplear su ariete, que era preciso precaver cuidadosamente en un buque de tanta eslora y por consiguiente tan lento para virar como es el **Shah**.

"El **Huáscar** parecía navegar a razón de 19 millas (sólo un máximo de 12 nudos) y estaba bellamente manejado, tratando de mantener sus cañones de la torre sobre nosotros, excepto cuando iba a cargar (sistema de avancarga). Que las balas y bombas del **Huáscar** no le dieron nunca al **Shah**, pues solamente le cortaron un par de cuerdas, fue peregrino y providencial, pues una bomba de 300 que entrase en barco tan repleto como éste habría producido graves resultados.

"A las 5.45 p.m. estando ya oscureciendo y el **Huáscar** aconchado y en línea con la población, mandé cesar los fuegos.

"El **Shah** y el **Amethyst** tomaron posiciones para velar al **Huáscar**

y en el **Shah** se organizó y despachó una expedición de torpedos. "A las 3.40 a.m. del 30 de mayo regresó la expedición de torpedos con la noticia de que el **Huáscar** se había escapado, lo cual podrá ser fácilmente por causa de la oscuridad de la noche, lo alto de la tierra y su calado, que le permitía pegarse a las rocas...

"Como quiera que el carbón empezaba a escasear en el **Shah**, punto este de grave consideración y confiando encontrarlo en Pisagua o en Iquique, los dos buques hicieron rumbo para el último puerto. A las 5 de la tarde y a veinte millas de Iquique, el **Shah** paró la máquina y preparó una expedición de torpedos.

"Poco después de anoecer se presentó el **Amethyst** (enviado antes a Mollendo por noticias) y yo le mandé a detener un vapor, que venía en la dirección de Iquique para tomarlas.- El **Shah** siguió entonces y a 7 millas de Iquique no pudiendo esperar más al **Amethyst** porque la Luna se levantaría, se despachó la expedición de torpedos para destruir al **Huáscar** en Iquique. Apenas habían salido los botes cuando vimos disparos de cañón, cohetes y luces azules en dirección de Mejillones.- Recelando que el **Amethyst** se hubiese varado por tratar de interceptar al vapor, el **Shah** puso proa a las luces alistando una lancha con su ancla y cable; pero muy luego vio al **Amethyst** que hacía la señal de: "El **Huáscar** se rindió hoy a la escuadra peruana"...³³

La versión del mismo Combate de Pacocha, que emanó del "**Huáscar**" a través del parte de su comandante, el capitán de Fragata Luis Germán Astete, expresaba que "el enemigo disparó unos trescientos proyectiles de diverso calibre: balas aceradas, bombas y palanquetas, empleando además una ametralladora que traía el **Shah** en una de sus cofas y haciendo uso también de su fusilería, pues la distancia llegó a ser muy corta. El monitor intentó hacer uso de su espolón, y la fragata se escapó por su mayor andar. Merced a las distintas evoluciones que tuvo que hacer el barco peruano para combatir con sus atacantes evitó que ellos lo tomaran entre dos fuegos. Al acercarse bastante a tierra para maniobrar más ventajosamente, la guarnición de Ilo, estacionada en la playa, le hizo fuego de fusilería sobre la cubierta. Piérola entonces dispuso que Guillermo Billingham y el teniente Aquilino Duffoo fuesen a tierra para informar que estaba luchando con buques extranjeros. Al oscurecer, el almirante inglés mandó cesar los fuegos. El monitor zarpó protegido por la densa niebla y burló así la tradicional pericia de la marina inglesa, mientras dos lanchas lo buscaban en medio de la oscuridad para hacerlo volar. Las embarcaciones inglesas

conduciendo los torpedos abordan al buque mercante peruano *María Luisa* que navegaba en la costa³⁴.

*UNA POESIA INFANTIL Y
BILINGUE EN PACOCHA*

Una ocurrencia muy poco conocida pero fehaciente, tuvo lugar a bordo del *Huáscar* durante el combate naval de Pacocha. Mucho tiempo después —durante el año de 1968— el autor tuvo la oportunidad de hacerla conocer en una de sus obras de carácter marinerero (*Vide: Pañol de Anécdotas* pp. 16—19 Ed. Sanmartí, Lima, 1968).

El niño—poeta que la compuso en plena acción y durante el combate, para luego declamarla ante sus compañeros circunstanciales del monitor que le premiaron con nutridos aplausos, era inglés de origen y añadía a su lengua propia un regular caudal de palabras de oraciones correspondientes al idioma español que —para ser explícito e interpretado en sus sentimientos— mezclaba procurando consonarlas con las terminaciones de sus versos en idioma inglés.

¿Su nombre? Robert K. Jeffery ; ¿su presencia a bordo del monitor *Huáscar*? :allegado o pariente de uno de los dos caldereros ingleses que tripulaban el buque peruano, que, con el debido permiso, le embarcaron con la idea de restituirlo al puerto de origen, después de una breve navegación itinerante cuyos futuros peligros desconocía su anfitrión. Recuérdese que luego del Decreto Supremo de Prado y la amenaza consiguiente del almirante De Horsey, dos maquinistas británicos desertaron “*motu proprio*”; no corriendo los dos fogoneros de la misma nacionalidad—al habérseles concedido una gratificación pecuniaria igual a la mitad de sus haberes—la misma suerte que sus compañeros ya citados, desde que aceptaron el aumento de sus sueldos para permanecer trabajando en las calderas del monitor. Entre estos últimos, y muy probablemente, hallábase el “anfitrión” del niño—poeta, quien no podía ni debía abandonar a su infantil amigo en peligrosas situaciones como las que se venían presentando... (*Vide: pág. 216. Nota 25 de este libro*).

La narrativa histórica que aquí se trae a colación, cuyo principal protagonista fue el entonces niño Robert K. Jeffery (durante el año de 1877 y cuando contaba 10 años aproximadamente), tuvo —para el autor— como persona portadora de noticias, al hoy Contralmirante A.P. (r) don Edmundo Guzmán Barrón, quien, durante el año de 1957 ejercía como Agregado Naval a la Embajada del Perú en Chile. Dicho Oficial General retirado, cuando era comandante y desempeñaba el

cargo diplomático arriba expuesto, entrevistó en la ciudad de Santiago al venerable anciano Robert K. Jeffery, cuando esta curiosidad histórica le fue referida, y recibió de sus manos el texto bilingüe de la poesía por él confeccionada y declamada en Pacocha. Por ese entonces, el antiguo poeta—niño habría sobrepasado los 90 años, llevados con salud y admirable memoria, no obstante su senectud. Vivía en la calle Santa Filomena No. 15.

Antes de exponer sus versos, y con la venia del lector, creo necesario abusar de su paciencia mediante algunas acotaciones que considero indispensables en este curioso caso:

Siendo Jeffery un niño aún, pero con atisbos de poeta, resolvió escribir unos versos acerca del hecho de armas que presenciaria. Su dominio del idioma español era incompleto, así como también el del inglés. Habiendo vivido en Chile, poseía la tendencia sureña de trasladar los acentos prosódicos de determinados fonemas (tal el caso del nombre **Huáscar**, por ejemplo, cuando lo convertía en **Huascár** para que consonara con el vocablo inglés **Far**).

También, inseguro acerca del caudillo político, don Nicolás de Piérola — al oírle dar valientes órdenes y ser obedecido por sus partidarios, uniformados y civiles—, fácil le fue incurrir en error respecto de su verdadera jerarquía a bordo... ¡Leamos pues sus versos!

LONG LIVE DE VALIENT PIEROLA

Long live de valient Piérola, heroici militar
 who fought the **Shah** and **Amethyst** a bordo del **Huascár**,
 en frente de Pacocha on the 29th. of May
 batió a los ingleses en encarnizado fray.
 Proud admiral de Horsey le intimó a la rendición,
 ordenándole que arriara la bandera de la nación.
 Ante tan grosero insulto Piérola looked blue
 y gritó una sola palabra, well known in all Perú.
 The captain Espinoza, patriótico coronel,
 oyó la santa palabra, the word he knew right well;
 in his bosom it awakened strong emotions y gritó:
 —“Mi puesto en el combate también quiero yo;
 en estos momentos señores hagamos abstracción
 de la cuestión política y defendamos el pabellon!”
 Oyendo tan dignas palabras, Piérola felt glad
 and. . . “Coronel —say he— ¡está usted en libertad!”
 We all embraced, with weeping eyes, a bordo del **Huascár**

—santa y noble escena, muy rara en alta mar—.
 The **Amethyst** high ironclad el fuego rompió
 del **Shah** blindado, enormes y grandes bombas llovió.
 De balazos acribillado, con su torre out of gear,
 the bold **Huascár** held men resolved to conquer o morir;
 in vain the british shot and shell, burst over the **Huascár**,
 su blindaje formidable no pudieron penetrar.
 One poor unlucki trumpeter su vida perdió
 y en defensa de la honra de la patria murió. . .

As night came on, away the gringos tore,
 dejando a don Nicolás la gloria y el honor.
 Volvimos a Iquique y Piérola se rindió
 a la Escuadra Peruana, as too a nobler foe:
 Hermano contra hermano ya no pelearon más,
 but the brutal english bondholder lo echamos atrás. . .
 ¡Long live the valient Piérola, heroici militar,
 who foug the **Shah** and **Amethyst**, a bordo del **Huascár**!

*BAJAS Y AVERIAS DEL "HUASCAR"
 EN AGUAS DE PACOCHA*

Durante el combate naval ocurrido el 29 de mayo de 1877 entre los barcos británicos **Shah** y **Amethyst** contra nuestro monitor **Huáscar**, que se batió en defensa de su bandera, este último —pese a ostensible superioridad de las naves inglesas— al combatir “bellamente manejado”; según los partes británicos, así como al haber intentado usar su espolón inútilmente, sufrió por tan riesgosa aventura la pérdida de una vida y algunas averías de regular importancia, que fueron controladas.

“El fuego nutrido que recibió el **Huáscar** destrozó todos los botes y lo que había de madera a bordo y las ruedas del timón quedaron inutilizadas, por lo cual se gobernó el monitor con aparejo (en términos náuticos: “timón de respeto”). La bandera llegó a ser arriada unos minutos y a pesar de la lluvia de balas fue vuelta a izar. Hubo un instante en que corrió la voz de “fuego a proa” y Piérola ordenó avanzar sobre el **Shah** y prender fuego en la Santa Bárbara si el incendio no cedía para volar junto con esa nave; pero la alarma había sido falsa. El entusiasmo bélico no impidió que la puntería fallase según dijeron los marinos ingleses en cuyos documentos sobre el combate se lee, en cambio, que el **Huáscar** “fue gobernado lujosamente ³⁵”.

Como información histórica y fidedigna, el autor no puede omitir los dos versos aquellos cuyo autor fuera el niño—poeta, Robert K. Jeffery... que fueron citados y así se permitió exponer líneas arriba: “... One poor unlucki trumpeter su vida perdió; y en defensa de la honra de la patria murió...”

Un rastreo histórico posterior ha arrojado su luz sobre tan importante asunto que, en puridad de verdades y, salvo mejor opinión, parece haber sido olvidado por la historiografía peruana posterior al Combate de Pacocha.

En efecto, un joven corneta del Huáscar, Ruperto Béjar, falleció el 29 de mayo de 1877 a su bordo y durante la acción naval ya referida, convirtiéndose en el heroico tripulante que, prodigando sus sonoros toques de clarín cuando fue necesario, sólo dejó de animar la lucha entablada al exhalar su último suspiro de patriota.

Acerca de él se ocupará el autor al finalizar este libro, en forma más explícita y detallada.

Porque, en su modesta opinión, aquel casi desconocido subalterno bien merece el reconocimiento de su patria.

LA RENDICION DEL “HUASCAR” A LA ESCUADRA DE OPERACIONES

Al caer la noche del 29 de mayo, Piérola y sus partidarios se reunieron en una junta de Guerra, con el fin de tomar un acuerdo referente a la actitud que debían asumir. La decisión final fue la de dirigirse a Iquique, parlamentar con el Comandante General de la Escuadra de Operaciones, enterarle de la actitud inglesa, el ucase para arriar nuestro pabellón, la negativa peruana y el combate que había tenido lugar frente a Pacocha para, luego de lo expuesto pedirle que —olvidándose de las discrepancias nacionales— se unieran todos los buques, incluyendo al Huáscar, para salir en busca de la división británica y entablar combate contra ella, para así vengar el amenazador ultraje hecho a nuestra bandera patria. Así se hizo ante el comandante indicado, don Juan Guillermo More, por intermedio de los parlamentarios del caudillo Piérola, coronel Marcelino Varela, Juan Martín Echenique y Enrique Bustamante y Salazar.

Habiendo More telegrafiado a Lima explicando lo ocurrido y la tónica de la propuesta Pierolista, la respuesta fue negativa, ordenándosele que exigiera la rendición del monitor Huáscar. Al saberlo Nicolás de Piérola, luego de lamentar la decisión del Presidente Prado, manifes-

tóse, dispuesto a entregar el monitor, pidiendo en cambio que se cortaran los juicios entablados a los rebeldes a raíz de la insurrección del 6 de mayo de 1877, junto con la libertad de viajar al extranjero o permanecer en el país. En cuanto a él, expresó: "me constituyo a disposición de U.S. y del gobierno de Lima, sin garantías ni concesión de ningún género"³⁶

Esta propuesta fue aceptada por More. Al saberse en la capital su respuesta, se le acusó de haberse excedido en demasía. El alegó que ante el peligro de que los ingleses retornaran, se hubiera visto obligado a "defender al que había venido a ponerse bajo su amparo". Finalmente, renunció tanto al mando de la fragata *Independencia*, cuanto a las fuerzas navales bajo sus órdenes.

LAS MANIFESTACIONES PATRIOTICAS AMPARANDO AL "HUASCAR"

Recién el 30 de mayo la civilidad porteña y capitalina insurgió, con gran algarada que se produjo tanto en el puerto chalaco como en Lima, para hacer suya la protesta contra las naves inglesas que, en aguas nacionales y peruanísimas, habían tenido la osadía de ordenar no sólo que se arriase el pabellón nacional a bordo del *Huáscar*, sino que habían también combatido con saña al monitor durante la víspera —procurando hasta torpedearlo, pero sin éxito— en nuestro propio mar y con la desembozada intención de lograr su objetivo por la fuerza, o de no conseguirlo como querían, capturarlo para su entrega al gobierno si no lo echaban a pique.

Indudablemente que aquellas manifestaciones populares —todas referidas al combate del 29 de mayo, frente a Pacocha— fueron, en sí, la multiplicación de un eco patriótico largamente reprimido en los corazones de la ciudadanía. La euforia aquella volvía a recordar el infortunado Decreto Supremo del Presidente Prado, firmado por éste con fecha 8 de agosto de 1877 y refrendado por su ministro, el general D. Pedro Bustamante, mediante el cual se estigmatizaba la rebelión del *Huáscar* ocurrida dos días antes en el Callao. En dicho documento el gobierno rehuía cualquier responsabilidad sobre los actos que cometiera el buque, ofrecía recompensar su captura (si ella era hecha por gentes ajenas a la Escuadra de Operaciones) y, colocando al monitor en la peor de las situaciones, sólo le faltaba acusarlo públicamente como barco "pirata" en forma indudable y explícita.

A las manifestaciones que en favor del *Huáscar* hubo en el Callao y Lima, siguió también en nuestro primer puerto la Conspira-

ción de los "Cabitos" que finalmente fue dominada.

Todas estas peligrosas agitaciones populares y también de carácter castrense, obligaron al Presidente don Mariano Ignacio Prado a aceptar renunciadas de sus ministros y recomponer el Gabinete en dos oportunidades consecutivas.

"Una de las consecuencias que tuvieron la cuestión del Huáscar y los tumultos ocurridos en Lima y Callao el 30 de mayo y en los días siguientes —apuntó el historiador Basadre—, fue la caída del gabinete La Rosa, iniciada al renunciar el canciller José Antonio García y García el 1° de junio. Desde el 6 de octubre de 1876 estaba a cargo del portafolio de Guerra el general Juan Buendía por estar el general Bustamante en una comisión ³⁷".

Hallándose el gobierno en las circunstancias arriba citadas, el Presidente llamó el 4 de junio al general don Juan Buendía y le confió la organización del nuevo gabinete, aceptando éste ser titular en la cartera de Gobierno e interino de la de Guerra. Don José C. Rospigliosi asumió el portafolio de Relaciones Exteriores, D. Manuel Morales el de Justicia y Félix García el de Hacienda.

En julio de 1877 y como la cartera de Guerra permanecía todavía vacante, a principios del mes fue ocupada interinamente por el contralmirante don Antonio de la Haza, hasta que se le nombrara oficialmente como ministro en ejercicio.

Recién el 9 de julio llegaron al Callao los miembros de la dotación del monitor *Huáscar*, junto con los pasajeros civiles quienes habíanles acompañado en la aventura naval de Pacocha. Las manifestaciones de alborozo por su arribada fueron realmente apoteósicas. Los voluntarios que acudieron a recibirlos (hombres, mujeres y niños), henchidos de emoción patriótica por tan esperado acontecimiento, no cesaron de vitorearles ni de cubrir su desembarco con abundante cantidad de flores como símbolos patrióticos de una admiración popular por quienes —con valor y entereza demostrados— habían sabido arriesgar sus vidas en defensa del bicolor nacional.

EL CORTE RADICAL DE LOS JUICIOS PENDIENTES POR SUBLEVACION

Mucha influencia tuvo en la decisión final del Gobierno acerca del corte de los juicios pendientes en el caso del *Huáscar*, el acta que enviara solicitando tal medida y con cierta antelación, el Gran Mariscal del Perú, don Antonio Gutiérrez de la Fuente, encabezando con su propia

firma las de un nutrido grupo de ciudadanos que opinaban como aquel prestigiado militar.

El flamante Gabinete presidido por el General D. Juan Buendía, demostró muy pronto su política apaciguadora, expidiendo un decreto en el que mandó cortar los juicios militares que se iniciaron luego de producirse la rebelión a bordo del monitor en el Callao, extendiendo dicha medida también a los políticos enjuiciados, con la excepción de quienes tenían sentencia ejecutoriada (6 de julio, 1877).

Meses más tarde, el general Buendía hizo llegar al contralmirante D. Antonio de la Haza —quien había venido desempeñándose en forma interina como Ministro de Guerra y Marina, por hallarse aun en comisión su antecesor, el general D. Pedro Bustamante—, remitió al citado Oficial General de Marina un oficio formal, comunicándole ya su merecido nombramiento como titular de la cartera que se le había encargado accidentalmente. De la Haza aceptó la nueva designación “llevado tan sólo por el exceso vehemente que siempre me anima de contribuir en todo cuanto me sea posible en bien de mi patria”. Convirtiéndose en titular, el 16 de noviembre del año 1877.

LOS FUNERALES DE UN HEROICO TRIPULANTE: RUPERTO BEJAR

La muerte de un modesto corneta del monitor **Huáscar**, Ruperto Béjar, caído el 29 de mayo de 1877 durante el combate naval de Pacocha y mientras cumplía con ejecutar los sonoros toques de su instrumento, era ya conocida hasta en Europa, no obstante haber sido la única baja que los buques ingleses —mediante la artillería del **Shah**— infligieron al pequeño blindado peruano.

Parece ser que, provisionalmente, fue sepultado Béjar en Iquique, para después exhumar sus restos y traer su féretro hasta la capital con fines de enterramiento.

El corresponsal naval del diario londinense “Times”, había informado a sus lectores con referencia a la acción bélica arriba mencionada: “... La víctima de nuestra granada de 9 pulgadas fue enterrada en Iquique, cubierto el ataúd con la bandera peruana y con una inscripción que decía: **Este hombre murió combatiendo por su patria contra los ingleses**³⁸”.

A mediados del mes de julio y habiendo ya arribado el **Huáscar** al Callao, el diario “La Patria” de Lima se expresaba así en una nota de prensa:

RELIGION Y PATRIA

“Se invita a cuantos aman el decoro del Perú y son gratos a los sacrificios de los que por él se han inmolado, para que se dignen concurrir el martes 17 del presente, al templo de Nuestra Señora de las Mercedes a las 11 a.m., a los funerales que se oficiarán por el eterno descanso del alma de Ruperto Béjar, corneta de la guarnición del **Huáscar**, que murió el 29 de mayo destrozado por una bomba de los ingleses, y que, al expirar, selló su sacrificio con el grito de ¡Viva el Perú! La Religión y la Patria serán honradas con la asistencia de los buenos ciudadanos a dicho funeral 39 ”

Suscribían la invitación el Gran Mariscal Antonio Gutiérrez de la Fuente y personalidades como José Antonio Roca y Boloña, José María de la Torre Bueno y Federico Panizo.

La ceremonia fúnebre fue imponente. No se podía decir que quienes se dieron cita para rendir homenaje a Béjar eran Pierolistas. Era gente confundida en un mismo dolor y en un mismo sentimiento, de todas las capas sociales y , en ese momento, sin vinculación partidaria.

Proseguía el ya mencionado diario abundando en detalles informativos acerca de la ceremonia y describiendo, minuciosamente, los adornos y crespones de luto colocados en el templo...

En seguida —escribía el cronista— “... estaba el aparato mortuario, llevando a su frente un estandarte con crespón: a un metro de distancia y sobre un doble pedestal, una bala cónica del calibre de 300, la que tiene en su base la constancia de pertenecer al **Shah**; y, colocado a dos metros del féretro, el proyectil que llevaba la inscripción siguiente: “del **Shah** contra el **Huáscar**”.

Luego, describía el articulista— con profusión de detalles, en la edición siguiente de “La Patria”, y pasado el día del funeral -no sólo los escudos enlutados y pabellones nacionales fijados en las columnas de la iglesia, sino también frases bíblicas del Libro I^o de los Reyes, comparando los triunfos de David contra Goliat con lo que ocurrió en las aguas de Pacocha.

Finalmente, el diario tantas veces citado, terminaba siguiendo su crónica informativa respecto de los funerales del infortunado tripulante Ruperto Béjar, proporcionando a sus lectores las siguientes informaciones generales:

“Los oficios fueron celebrados por el canónigo señor doctor don Manuel J. Medina, asistido por la venerable comunidad del mismo convento. Su prelado y comunidad asistieron asimismo a todos los actos

fúnebres. La orquesta fue escogida y la dirigió el presbítero señor Guarro, y tuvimos el gusto de ver en esa orquesta a varios señores clérigos y religiosos que acompañaban el canto. Por un espontáneo ofrecimiento, se cantaron las tres lecciones de la vigilia...

"El templo hallóse invadido, ocupando las señoras el centro y las naves. A nuestro juicio, calculamos el número de asistentes en seis mil personas.

"Principió la ceremonia a las once de la mañana y concluyó cerca de la una del día.

"Presidían el duelo en el ala izquierda: Gran Mariscal La Fuente, doctor José A. Roca y Boloña, José María de la Torre Bueno y Federico Panizo....⁴⁰"

1. Historia General de los Peruanos... **Incas, Virreyes y Presidentes del Perú**. Lima S.F. p. 171. Ediciones PEISA.- Gustavo Siles
- 2.- BUENAÑO MURO, JAVIER... **Compendio Histórico de la Marina de Guerra del Perú**. Lima, 1951. p. 49. Imprenta de la Marina, Callao
- 3.- BASADRE, JORGE... **Historia de la República del Perú**. Lima, 1969. T. VI. p. 257.
- 4.- Historia General de los Peruanos... Op. cit. p. 175
5. ARIAS SCHREIBER, JORGE... **El General Juan Antonio Pezet**. Lima, 1963., p. 32
6. BASADRE, JORGE... Op. cit. Pp. 47—48
7. VALDIZAN GAMIO, JOSE... **Tradiciones Navales Peruanas**. Lima, 1966. T. I. p. 75
8. BASADRE, JORGE... Op. cit. Lima, 1964. T. VII. p. 263
9. BUENAÑO MURO, JAVIER... Op. cit. *Ibíd.*
10. VEGAS GARCIA, MANUEL... **Historia de la Marina de Guerra del Perú**. Lima, 1929 p. 154
11. MELO, ROSENDO... **Historia de la Marina del Perú**. Lima, 1980. T. I. p. 297. Ed. Museo Naval del Perú.
12. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. Pp. 154—155
13. BASADRE, JORGE... Op. cit. Lima, 1969. T. VI. p. 400
14. *Ibíd.*, p. 401
15. BASADRE, JORGE... *Ibíd.* Op. cit. T. VI. p. 401
16. MELO, ROSENDO... Op. cit. T. I., p. 297
17. BASADRE, JORGE... *Ibíd.* Op. cit., p. 402
18. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. p. 156
19. MELO, ROSENDO... Op. cit., p. 301
20. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit., p. 157
21. MELO, ROSENDO... Op. cit. Pp. 302—303
22. BASADRE, JORGE... Op. cit. T. VII. Pp. 237—238
23. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. p. 161

24. Idem.
25. BASADRE, JORGE... Op. cit. T. VII. p. 239
26. Ibídem. T. VII. p. 238
27. MELO, ROSENDO... Op. cit., p. 307
28. Idem.
29. BASADRE, JORGE... Op. cit. T. VII., p. 239
30. VEGAS GARCIA, MANUEL... Op. cit. p. 164
31. Diario "EL COMERCIO"... Lima, 14 junio de 1877. Apuntes históricos: Historiógrafo, Manuel Zanutelli Rosas
32. BASADRE, JORGE... Op. cit. T. VII. p. 240
33. Diario "TIMES"... Londres, 8 agosto 1877
34. BASADRE, JORGE... Op. cit. Pp. 240-241
35. Ibídem. p. 241
36. Ibídem p. 242
37. Ibídem. p. 245
38. ZANUTELLI ROSAS, MANUEL...Apuntes de Archivo histórico, Lima, 1986
39. Diario "LA PATRIA"... Lima, 1877. Ed: 14 Julio
40. Ibídem. Lima, 1877. Ed. 15 Julio



A

- Adelaida (bergantín): 23
AGACIO, señor (cónsul español en Valparaíso): 5
AGUIRRE, Agustín: 219
AGUIRRE, Elías: 197, 210, 211
ALEMAN (alférez de navío español): 138
ALLENDE, José: 190, 191
ALLIER, señores: 134
Almansa (fragata española): 46, 99, 100, 101, 106, 116, 117, 122, 124, 132, 135, 138, 142
ALVAREZ, Elías: 206
ALVARGONZALES, Claudio: 27, 28, 30, 31, 35, 41, 42, 116, 130, 131
ALZAMORA, Federico: 184, 212
ALZAMORA, Ruperto: 13, 190, 207
ALZOLA (oficial de marina peruano): 126
Amazonas (fragata peruana): 20, 22, 26, 27, 28, 31, 34, 43, 44, 82
América (corbeta mixta peruana): 12, 20, 26, 29, 35, 37, 43, 46, 47, 51, 160, 161, 168, 187, 188, 189
Amethyst (fragata británica): 220, 222, 223, 225, 226
ANDIA, Eduardo: 151
ANTEQUERA Y BOBADILLA, Juan Bautista: 20, 25, 115, 128, 129, 149
Apurímac (fragata peruana): 20, 26, 27, 29, 35, 39, 40, 43, 56, 47, 190, 212
ARANA (comandante peruano): 113
ARANA, Benito: 55, 70, 71, 74, 75, 76, 78, 79, 183
ARANCIBIA (teniente peruano): 111
Arapiles (fragata blindada española): 4
ARIAS SCHREIBER, Jorge: 233
ARRASOLA: 169
ARRIAGA, Manuel: 13
ARRIETA, Aurelio: 193

ARTEAGA, Luis: 96
 ARTEAGA, coronel: 96
 ASTÁBURUAGA (Encargado de
 Negocios chileno): 61, 170
 ASTETE, Luis Germán: 208,

213, 215, 216, 219, 220, 223
 Atahualpa (monitor peruano):
 13, 191, 192, 207, 217, 219
 AVALOS, Pedro: 97

B

BAHAMONDE, José: 189
 BALDRICH, Buenaventura: 107
 BALTA, José: 163, 188, 194,
 201, 202, 203, 208
 BALTA, Juan Francisco: 201
 BALUARTE, Rafael: 150
 BARLOQUE, José: 219
 BASADRE, Jorge: vii, 14, 24, 29
 42, 50, 51, 54, 84, 154, 159,
 167, 171, 172, 173, 177,
 178, 179, 182, 187, 188, 189,
 192, 198, 199, 201, 204, 209,
 216, 229, 233, 234
 BAZAN, Alvaro de: 24, 53, 119,
 152, 153
 BEJAR, Ruperto: 200, 230, 231
 BELLO, Andrés: 67
 BENAVIDES, Julio: 151
 BENITES, Julio: 150
 Berenguela (fragata española): 3,
 14, 18, 22, 45, 95, 100, 115,
 122, 124, 131, 132, 134, 135,
 137, 138
 BERMEJO ILDEFONSO, Anto-
 nio: 24
 BERMUDEZ DE CASTRO, M. 7
 BILLINGHURST, Guillermo: 209
 223
 Blanca (fragata española): 3, 14,
 18, 21, 25, 27, 28, 29, 30, 31,

34, 35, 36, 38, 39, 40, 44, 45,
 46, 47, 86, 94, 95, 96, 100,
 102, 106, 107, 116, 122, 123,
 124, 132, 135, 138, 148, 149,
 184
 BLANCO CICERON (Oidor): 48
 49, 52
 Blanco Encalada (blindado chile-
 no); 207
 BLANCO ENCALADA, Manuel:
 48, 49, 51, 155, 157, 160,
 161
 BOGARDUS, Guillermo: 209
 BOLIVAR, Simón: 71, 82
 BOLOGNESI, Francisco: 12,
 101, 142, 177
 Bolognesi, B.A.P.: 134
 BONIFAZ, Emilio: 162, 164
 BORDA, Cornelio: 113
 BORGONO, coronel: 97
 BOTERIN, José: 82
 BUENAÑO MURO, Javier: 54,
 233
 BUENDIA, Juan: 229, 230
 BUSTAMANTE, Pedro: 217,
 228, 229, 230
 BUSTAMANTE Y SALAZAR
 Enrique: 209, 227
 BUTT, Walter Raleigh: 157

C

CALVO, Vicente, O.F.M.: 69,
 70, 75, 78
 CAMILLO, José: 107
 CAPELO, José: 107
 CARBARÝ, Pedro: 146, 147

- CARRASCO, Bernabé: 150, 212, 219
 CARRASCO, Francisco: 184
 CARRASCO, Manuel M.: 219
 CARREÑO, José R.: 208
 CARRILLO, Camilo N.: 112, 160, 193
 CARVAJAL, Manuel Melitón: 185, 186, 187
 CASTELLAR, Emilio: 169
 CASTILLA, Eugenio: 205
 CASTILLA MARQUESADO, Ramón: 26, 43, 200, 203, 204
 Castillo (barca): 23
 CASTILLO, Fermín del: 156
 CASTRO, Carlos: 195
 Catawba (monitor): 191, 192
 CAUPOLICAN: 49
 CAVERO, Justiniano: 207
 CISNERO, Luciano Benjamín: 156, 159
 CISNEROS, Pedro: 156
 Clara (barca peruana): 23
 Clara Rosalía (nave): 100
 Clarisa (pailebote): 23
 Cochrane (blindado chileno): 207
 COCHRANE, Sir Thomas Alexander: 16, 97
- COLLAZOS, Arístides: 219
 Colombia (barca británica): 214, 215
 Colón (vapor peruano): 12, 112, 137, 184
 Congress (nave EE.UU.): 3, 192
 CONROY, señores: 134
 Constanca (bergantín-goleta): 23
 CORBEIRA, José: 107
 CORNEJO, pío: 191, 192
 Cornelia (barca): 23
 CORONEL ZEGARRA: 214
 COSMIL, Jorge: 150
 COSTA, J. Emiliano: 96
 Covadonga (goleta española): 1, 2, 3, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 26, 29, 31, 34, 35, 38, 39, 40, 41, 43, 47, 56, 59, 68, 87
 COVARRUBIAS, Alvaro: 16, 17, 38, 48, 53, 54, 60, 61, 167, 173, 198
 CRISTINA, reina de España: 9
 CUCALON, Abelardo: 110
 Cumberland (buque EE.UU.): 3, 192
 Cursey, comodoro: 92

CH

- Chacabuco (corbeta chilena): 207
 Chalaco (transporte peruano): 110, 148, 194, 211
- Chanchamayo (cañonera peruana): 200, 207, 210, 211
 Chicorn (acorazado EE.UU.): 159

D

- D'COURSEY, señores: 134
 DECOURT, Alfredo: 206
 DELBOY, Ulises, 163, 164
 DELFIN, Ruperto: 151
 DELGADO (comandante peruano): 111
- DELLEPIANE, Carlos: 140
 DENNAM, Lord, 87, 92, 104
 Devastation (corbeta británica): 93, 97, 98
 DIAZ, Manuel: 107
 DIEZ CANSECO, Pedro: 56,

63, 175, 177, 188, 201
 DOLPHIN: 100
 DREYFUS: 202

DUFFOO, Pablo Aquilino: 219,
 223
 DURAND, Augusto: 199

E

ECHENIQUE, José Rufino: 156
 ECHENIQUE, Juan Martín: 227
 Eduardo Gonzales (barca): 23
 Ejerie (pontón francés): 98
 ELGUERA, Juan Ignacio: 176
 ELIAS MURGUIA, Julio J: 197
 ENCALADA, Mercedes: 48
 ERICSSON: 4
 Ericsson Monitor (monitor EE.
 UU.): 3, 4, 192
 ERRAZURIZ, Emilio: 22, 26,

34, 43, 60
 ESCALA, coronel: 97
 Esmeralda (corbeta chilena): 14,
 15, 16, 17, 20, 21, 22, 26, 31,
 34, 43, 49, 51, 52, 56, 68
 ESPINOZA (comandante peruano): 111
 ESPINOZA (teniente coronel peruano): 221, 225
 ESPINOZA, Vicente: 207
 ESTEBAN, José: 137

F

FAXON: William: 192
 FELIPE II, rey de España: 9
 FELIPE V, rey de España: 9
 FERNANDEZ DAVILA, Manuel
 219
 FERNANDO VII, rey de España:
 9
 FERREYROS, Demétrio: 189

FERREYROS, Manuel: 20, 155,
 156, 194
 FOS, José: 107
 FRADERA, Esteban: 203
 FREYRE, Nicolás: 156
 FREYRE, Ramón: 207
 FUCHS, ingeniero: 195
 FUENTES, Hildebrando: 80

G

GALINDEZ (oficial de marina
 peruano): 126
 GALINDEZ, Abel: 151
 GALVEZ EGUSQUIZA, José:
 42, 110, 126, 147, 150
 GAMARRA, José: 151
 GARAY, Armando: 206
 GARCIA (capitán peruano): 126
 GARCIA, Félix: 229
 GARCIA, José: 160
 GARCIA, José María: 101, 166
 GARCIA Y GARCIA, Aurelio:
 50, 155, 156

GARCIA Y GARCIA, Guillermo
 211
 GARCIA Y GARCIA, José Antonio:
 156, 229
 GARRIDO, Juan Manuel: 121,
 150
 GAVIRA: 5
 GAVIRIA, Aurelio: 207, 210,
 211
 GENER, José: 107
 Girafa (nave peruana): 211
 GIULACE, Romano: 74, 75,
 82

GODINEZ Y MIURA, Enrique: 29, 37, 107
 GOMEZ SANCHEZ, Antenor: 206
 GONZALES DE LA COTERA: 113
 GONI, Anacleto: 62
 GRAU, Miguel: 20, 26, 52, 155, 156, 159, 167, 208, 210
 Graviña (barca): 23
 GUARRO, señor: 232
 GUERCI, José María: 189
 GUILLEN TATO, Julio: 24, 119, 152, 153

GUTIERRES (comandante peruano): 113
 GUTIERREZ, Darío: 76, 184
 GUTIERREZ, hermanos: 202, 206, 208
 GUTIERREZ, Marcelino: 202
 GUTIERREZ, Ruperto: 76, 184
 GUTIERREZ, Silvestre: 202, 203
 GUTIERREZ, Tomás: 202, 203
 GUTIERREZ DE LA FUENTE, Antonio: 156, 229, 231, 232
 GUZMAN BARRON, Edmundo: 224

H

HADDOCK, Jorge Barnes: 209
 HAZA, Antonio de la: 208, 212, 229, 230
 HERENCIA ZEVALLOS, Manuel: 203
 HEROS RIQUELME, Carlos de los: 207, 210, 212
 HERRERA, Carlos: 189
 HIDALGO, Eduardo: 207, 210, 219
 HIGGINSON, Elías: 219
 Hormiga (lancha a vapor peruana): 138

HOVEY (general EE.UU.): 170
 HUASCAR (vapor a torreón peruano): 12, 20, 21, 25, 41, 42, 47, 50, 106, 140, 144, 159, 160, 161, 163, 164, 200, 207, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231
 HURTADO, (agente diplomático chileno): 61

I

INCLAN, coronel: 111
 Independencia (fragata peruana): 12, 20, 21, 25, 41, 42, 47, 49, 50, 106, 140, 144, 160, 161, 166, 194, 212, 218, 219, 228
 Inuncina (barca inglesa): 214, 215
 IRIARTE, Patricio: 112

IRIONDO, Eduardo: 5, 23, 24, 26, 29, 37, 53, 94, 95, 101, 115, 119, 120, 122, 123, 124, 136, 137, 138, 152, 153
 ISABEL II DE BORBON, reina de España: 7, 9, 11, 61, 169, 170
 Italia (transatlántico): 195

J

JEFFERY Robert K.: 224, 225, 227

Jenny-Lind (bergantín): 23
 John Elder (barco británico):

214, 215, 217
JUANIZ, Conrado, O.F.M: 73,
 76, 84
HORSEY, Algernon M. de: 214,

215, 217, 220, 222, 224,
 225
JURADO DE LOS REYES, Ma-
 riano: 189

L

LACHAMBRE, Thomas: 176
LAGOMARSINO, Rafael: 151
LARRABURE Y CORREA, Car-
 los: 80
LASTARRIA, Demetrio: 61
LASTARRIA, Natalio: 38
Lautaro (vapor chileno): 38, 41
LAZAGA, Joaquín: 123
Leander (fragata inglesa): 93, 97
LEON, José: 151
LEON, Prudencio: 195
Lerzundi (buque transporte pe-

ruano): 8, 20, 26, 35
L'HERMITE, Jacobo: 3
Liméña (barco peruano): 204,
 219
LINCH, Luis: 62
Loa (monitor peruano): 13, 112,
 136, 184
LOBO Y MALAGAMBA, Miguel
 115, 127, 132, 143, 150
Lollé María (fragata transporte
 española): 100
LOPEZ, Sebastián: 107

M

MC CORKLE, David Porter: 157
MACERA, Pablo: 64, 84
Magdalena (barca): 23
Magallanes (corbeta chilena),
 207, 209
Maipo (vapor): 26
Maipú (corbeta chilena): 14, 20,
 26, 35
MALINOWSKI, Ernesto: 145,
 146
Manco Cápac (monitor peruano):
 13, 191, 192, 193, 207
Marañón (vapor transporte pe-
 ruano): 193, 201
María Luísa (buque mercante pe-
 ruano): 224
María Matura (fragata transpor-
 te española): 100, 101, 137, 138
Marqués de la Victoria (vapor
 transporte español): 2, 3, 5,
 15, 18, 95, 100, 138
MARIATEGUI, Leandro: 194
MARKHAM, Clement: 14

MARQUINA, José M.: 51
MARTINEZ, Juan: 97
MARTINEZ: 61, 167, 198
Matura véase María Matura
Matías Cousiño (vapor): 23, 100
MATTA, señor (agente diplomá-
 tico chileno): 61
Maule (vapor español): 100, 123
MEDINA, general: 125
MEDINA, Manuel J.: 231
MELO, Rosendo: 13, 24, 110,
 119, 120, 125, 133, 152,
 162, 163, 167, 196, 199,
 210, 233
MENDEZ NUÑEZ, Casto: 5, 6,
 12, 17, 20, 22, 23, 25, 32,
 36, 37, 41, 44, 45, 46, 47, 86,
 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93,
 94, 96, 98, 99, 100, 102,
 103, 104, 105, 106, 108,
 109, 113, 115, 117, 118,
 120, 121, 122, 123, 127,
 128, 129, 138, 139, 140,

141, 142, 143, 144, 147, 148,
149, 152, 154, 168, 170.
MENDIBURU, Manuel de: 208
Mercedes (fragata peruana): 190,
191
MERINO, Eleuterio H.: 83
Merrimac (fragata blindada EE.
UU.): 3, 192
MIRAFLORES, Marqués de: 169
Mohongo (vapor EE.UU.): 93,
98
MON Y NARVAEZ: 169
Monadnock (monitor): 98, 101

MONTERO FLORES, Lizardo:
51, 111, 112, 115, 155,
156, 157, 163, 184
MONTROYA, Melchor: 206, 208
MORALES, Manuel: 229
MORE, Juan Guillermo: 193,
217, 218, 219, 227, 228
MORON, comandante: 113
Morona (vapor fluvial): 70, 76,
184
MOSQUERA, Tomás C. de: 172
MUNOZ, Alejandro: 207, 208
MURGA, Felipe: 219

N

Napo (vapor fluvial): 70, 76,
183, 186, 187
NELSON, Horacio: 2
NELSON, H.: 143
Nereus (pontón inglés): 98
NOEL LASTRA, Juan: 190, 191
NOVO Y COLSON, Pedro de:
8, 24, 119
Numancia (fragata blindada espa-
ñola): 1, 3, 4, 5, 6, 14, 18, 20,

23, 24, 25, 26, 29, 30, 32, 33,
36, 37, 44, 45, 46, 53, 90, 91,
92, 94, 95, 96, 100, 101, 104,
105, 109, 114, 116, 118, 119,
121, 122, 123, 124, 125, 126,
127, 128, 129, 130, 132, 133,
134, 135, 136, 138, 141, 143,
148, 149, 152, 156, 157, 158,
161
NÚÑEZ DE VELA, Blasco: iv

O

O'DONNELL: 169, 170
O'Higgins (corbeta chilena): 207
OLARIA, Lino: 185, 186
Oneota (monitor): 191, 192

ORBEGOSO, Agustín: 151
ORDÓÑEZ, Abel Jesús: 151
ORTEGA RICAURTE, Daniel:
73, 84

P

PACHECO, Toribio: 10, 19, 54,
59, 63, 64, 65, 67, 156, 167,
168, 172, 173, 198
Pachitea (vapor peruano): 193
PADILLA (seud. de José Manuel
Pareja): 1
PAEZ, José M.: 96
PALMA, Ricardo: 195
PANIZO, Federico: 231, 232

Paquete de la Serena (bergantín)
23
PARDO DE ZELA, Juan: 160
PARDO Y ALIAGA, José: 166
PARDO Y LAVALLE, Manuel:
19, 47, 48, 52, 54, 156, 165,
167, 168, 176, 177, 178, 179,
180, 181, 182, 200, 202, 203,
205, 206, 208, 213

- PAREDES: 167
 PAREJA, Antonio: 2
 PATERO, Francisco: 116
 PAREJA, José Manuel: 1, 2, 3, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 15, 17, 25, 33, 59, 61, 62, 63, 87, 108, 144, 145, 188, 203, 205
 Pastaza (vapor fluvial): 184
 Patrick Henry (crucero protegido EE.UU.): 159
 PAZ, Jorge: 189
 PAZ SOLDAN, Mariano Felipe: 14, 199
 PEREA, Mariano: 212
 PEREZ, Gregorio: 184
 PEREZ, José Joaquín: 60
 PERICOT GARCÍA, Luis: 73
 PETRIE, señores: 134
 PEZET, Juan Antonio: 1, 6, 11, 12, 13, 14, 15, 42, 56, 101, 142, 157, 175, 177, 200, 203, 204, 233
 PEZUELA, Manuel de la: 116
 PIEROLA, Jesús Itúrbide de: 206
 PIEROLA Nicolás de: 206, 208, 209, 210, 213, 214, 220, 221, 223, 225, 226, 227
 Pilcomayo (cañonera peruana): 207, 218, 219
 PINTO, Aníbal: 38, 60
 PINTO, José Manuel: 47
 PINZON, Luis Hernández: 2, 56, 57, 178
 PIO IX, Papa: 169
 PORRAS BARRENECHEA, Raúl: 158, 167
 PORTAL, Nicolás F. del: 193, 197
 POYTIA, Manuel: 206
 Powhatan (vapor EE.UU.): 93, 98, 143
 PRADO, Leoncio, 185
 PRADO, Mariano Ignacio: 10, 11, 14, 19, 33, 42, 56, 57, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 146, 148, 154, 156, 157, 158, 161, 163, 165, 168, 175, 176, 180, 185, 188, 192, 200, 201, 205, 213, 216, 217, 221, 224, 227, 228, 229
 PRIM: 169
 Príncipe Alberto (fragata blindada española): 4
 PROAÑO, Manuel: 162, 163
 PUENTE, Manuel: 219
 PUERTA, Luis de la: 156
 PUJOL, Bernardo: 107
 Putumayo (vapor transporte fluvial): 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 79, 183, 184

Q

- QUIMPER, José María: 19, 64
 QUIROZ, Fortunato: 110

R

- RAIMONDI, Antonio: 185
 RAINIER (teniente británico): 220
 RAMOS, José Tomás: 12
 RAMOS, Manuel: 189
 RAMOS, Manuel José: 12
 RAYGADA, Eduardo: 76, 184
 RAYGADA, Eugenio: 207, 210, 211, 219
 RAYGADA, José María: 195
 RAYGADA, Juan José: 112
 RAYGADA, Toribio: 112, 211

- REMOLINOS: 40
 RENJIFO, Manuel : 97
 Resolución (fragata española): 2, 3, 14, 18, 95, 96, 100, 102, 103, 116, 122, 123, 124, 127, 132, 133, 134, 135, 137, 138
 Reyes (vapor de madera peruano): 193, 194
 REYES, Alejandro: 60
 REYES, Marcelino: 189
 Rímac (vapor): 190, 191, 195
 RINCON, Federico: 212, 219
 R.M.D. (bergantín): 23
 ROBUCHON (explorador francés): 80
 ROCA Y BOLOÑA, José Antonio: 231, 232
 RODGERS, John: 88, 90, 92, 100
 RODRIGUEZ, Carlos: 207, 210
 RODRIGUEZ SALAZAR, Pedro: 212
 ROEL, Pedro: 150
 ROMERO, Emilio: 185
 ROSALES, Francisco: 61
 Rosalía (barca): 23
 ROSPIGLIOSI, José C.: 229
 ROUILLON, Manuel: 150
 RUMRIL, Jorge: 110

S

- 215
 Santiago (vapor): 62
 SANTIBANEZ, Jesús: 137
 SANTILLANA, Gervasio: 207, 210
 SEPULVEDA, Adolfo: 137
 SEWARD (Secretario de Estado EE.UU.): 170
 Shah (fragata británica): 220, 222, 223, 225, 226, 230, 231
 SILES, Gustavo: 84, 233
 SILVA RODRIGUEZ, José María: 43
 SMITH, Bernardo: 212
 Sofía (brulote peruano): 138
 SOLARES, comandante: 43
 SOTO, Agustín: 151
 SOTOMAYOR, Emilio: 38, 53
 SOTOMAYOR, Rafael: 62
 SUAREZ, Adolfo: 137
 Susana (bergantín): 23
 Sutley (fragata inglesa): 93, 97
 SWIFT, Alejandro: 192

T

- Talismán (barco peruano): 200, 208, 209, 210, 213

TAMANDARE, Barón de: 5
 Tambo (vapor fluvial): 187
 TARAMONA, Federico: 151
 TAVARA, Juan Antonio: 55,
 69, 71, 72, 73, 74, 75, 76,
 77, 79, 80, 81, 183, 184
 TAVIRA, Salvador: 6, 7, 8, 62
 TEJADA, Selonio: 83
 TERRY, Tadeo: 43
 Tetuán (fragata blindada española): 4
 THOMSON Bonar: 176
 Toltem (transporte chileno): 207
 Tongoy (bergantín): 23
 TOPETE, Juan Bautista: 116
 TORRE BUENO, de la (oficial de marina peruano): 126

TORRE BUENO, José María de la: 231, 232
 TORRES, Julián: 82
 TORREBLANCA, José: 12, 101
 Trinidad (urca española): 99, 100
 Triunfo (fragata española): 2
 TRUJILLO, Marqués de: 49
 TUCKER, John Randolph: 154, 155, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 185, 187
 Tuscarora (vapor EE.UU.): 92, 98
 Tumbes (vapor peruano): 112, 129, 136, 137, 150, 184, 190

U

ULLOA, Melchor: 219
 Uncle Sam (vapor español): 100, 138
 Unión (corbeta mixta): 12, 20, 26, 29, 35, 37, 41, 43, 47,

51, 52, 160, 161, 162, 163, 164, 194, 196, 197, 212, 218, 219
 URETA: 208

V

VALCARCEL, Carlos: 116
 VALDERRAMA, Manuel: 219
 VALDIVIESO, Juan Antonio: 13, 112
 VALDIZAN, Emilio: 70, 76, 78
 VALDIZAN GAMIO, José: 24, 53, 84, 85, 119, 120, 152, 153, 167, 198, 199, 233
 VALEGA, señores: 134
 VALEGA, José: 84
 VALLE, comandante: 113
 VALLE RUESTRA, Domingo: 166, 174
 Vanderbilt (vapor EE.UU.): 98, 101
 VAREA, Carlos: 162, 163, 164
 VARELA, Justo: 150

VARELA, Marcelino: 221, 227
 VARGAS, Carlos Alfredo: 82
 VARGAS, Carolina: 82
 VARGAS, Mariano Adrián: 55, 69, 71, 72, 74, 75, 79, 80, 82, 83, 85, 183
 VARGAS, Ricardo: 194
 VARGAS, FONTECILLA, cancller: 166
 VARGAS HERRERA, Sofía: 82
 VASQUEZ, Marcelo: 137
 VEGAS GARCIA, Manuel I: 26, 27, 29, 37, 41, 44, 45, 46, 53, 143, 153, 162, 163, 182, 189, 198, 199, 207, 219, 233, 234
 Vencedora (goleta española): 3.

- 15, 17, 18, 94, 96, 100, 102, 116, 122, 124, 130, 132, 133, 134, 135, 141
- Venecia (barca): 23, 100
- Venezuela (barca): 23
- Victoria (monitor peruano): 112, 133, 137, 184
- Victoria (fragata blindada española): 4
- VICTORIA I, reina de Inglaterra: 220
- VICUÑA MACKENNA, Benjamín: 2, 5, 24, 40, 53, 61, 65, 66, 67, 68, 84
- VIEL, Oscar: 62
- Villa de Madrid (fragata española): 3, 6, 14, 17, 18, 20, 21, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40, 44, 45, 47, 86, 94, 95, 96, 100, 101, 102, 107, 116, 122, 124, 129, 130, 131, 132, 134, 135, 138, 148, 184
- VILLAMAR (oficial de marina peruano): 126
- VILLAR OLIVERA, Manuel A.: 20, 21, 22, 26, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 39, 43, 46, 47, 48, 51, 52, 54, 56, 87, 88, 89, 106, 149, 157, 208
- VIVANCO, Manuel Ignacio de: 1, 6, 11, 13, 33, 62, 63, 108, 144, 145, 188, 203, 205, 208, 209
- VIZCARRA, Emilio: 77

W

- WAGNER DE REYNA, Alberto: 24, 36, 49, 53, 54, 57, 84, 165, 167, 176, 198
- WALKER, ayudante: 40
- Wateree (cañonera EE.UU.): 189
- WERTHEMAN, Arturo: 186, 187
- WEST, Alberto: 55, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 183, 184
- WILLIAMS REBOLLEDO, Juan: 16, 21, 25, 26, 31, 32, 34, 35, 36, 39, 40, 41, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 54, 56, 88, 173
- WITT Y SCHUTTE, Casa: 177

Y

- YANACUNA (Perdiz Negra): cacique cashibo: 183, 184
- YOLIF, Adolfo: 123, 130
- Yorktown (vapor EE.UU.): 159
- YUS, Antonio: 107

Z

- ZACARIAS, Indio: 72
- ZANUTELLI ROSAS, Manuel: 234
- Zaragoza (fragata blindada española): 4
- ZULETA, Celso: 119

Indice Toponímico



A

- ABTAO: 12, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 51, 53, 55, 56, 57, 86, 87, 88, 90, 99, 106, 107, 111, 117, 138, 144, 145, 147, 155, 168, 170, 184.
- ACARI: 195
- AGUASANTA: 156
- AIPENA: río: 184
- ALACRAN, isla del: 189
- ALEXANDRIA (Virginia, EE. UU): 159
- ALTO DEL CONDE: 74
- AMAZONAS, río: 78, 80, 82, 182, 183, 187
- AMAZONIA: 69, 70, 74, 78, 168
- AMERICA: vi, 19, 50, 65, 82, 108, 143, 154, 158, 161, 169, 170, 221.
- AMERICA DEL SUR: 192
- ANCASH: 188
- ANCON: v, 202
- ANCUD: 34, 37, 40, 43, 45, 51, 53
- ANTILLAS: 192
- ANTOFAGASTA: 214
- ARCHINAMISA: 186
- AREQUIPA: 63, 74, 188, 202
- ARGENTINA: 5
- ARICA: v, 20, 82, 189, 204, 205
- EL ARPA: 186
- ASIS: 74, 75
- ATLANTICO, océano: 5, 26, 183, 192, 193, 196
- AYACUCHO: 63

B

- BAHIA (Brasil): 196
- BOGOTA: 84
- BOLIVIA: 10, 18, 23, 34, 56, 57, 62, 68, 154, 155, 170, 172, 200, 214
- BORJA, 186
- BRASIL: 5, 42, 73, 75, 80, 184, 185
- BREST: 20, 41
- BUENOS AIRES: 61, 155

C

- CABO DE HORNOS: 37, 138, 141, 187, 196
 CABO VERDE (Africa): 1
 CABO VIRGENES: 197
 CACHICAYO rfo : 186
 CADIZ: 1
 CAJAMARCA: 83
 CALBUCO: 25, 26, 27, 34
 CALDERA: 14, 18, 204, 209
 CALDERILLA (también llamada Puerto Inglés): 22
 CALIFORNIA: 12, 56
 CALLAHUE: 21
 CALLAO: iv, 1, 2, 3, 5, 6, 12, 13, 14, 20, 21, 23, 26, 32, 33, 41, 42, 47, 54, 56, 57, 63, 68, 86, 99, 100, 101, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 121, 123, 124, 128, 129, 132, 133, 136, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 154, 155, 156, 162, 167, 168, 170, 175, 177, 180, 184, 185, 190, 194, 195, 196, 197, 198, 202, 203, 207, 211, 216, 221, 228, 229, 230, 233
 CAMIÑA: 205
 CARVA, arrecifes de: 27
 CARVAJAL, puerto: 185
 CASMA, puerto: 190, 191
 CASTILLA (España): 3
 CAYARIA o CALLARIA: 70, 71, 75
 CASHIBOYA: 71
 CELENDIN: 83, 183
 CENTROAMERICA: 82
 CERRO DE PASCO: 71
 COBIJA: 215, 216
 COLOMBIA: 61, 105, 172
 CONCEPCION: 38
 COQUIMBO: 14, 15, 165
 CUBA: 154, 157, 158, 161, 168, 185, 192, 200
 CURAHUATI: 71

CH

- CHACAO, canal de: 40
 CHACHAPOYAS: 187
 CHALLAHUE: 27, 30, 34, 35, 37, 44, 46, 55
 CHICLAYO: 201
 CHILCA: 197
 CHILE: v, 1, 2, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 19, 20, 24, 26, 32, 33, 39, 41, 43, 44, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 82, 106, 108, 143, 144, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 165, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 188, 198, 200, 201, 203, 204, 206, 207, 208, 213, 214, 224, 225
 CHILLAN (Chile); 89
 CHILOE, archipiélago de: 17, 21, 22, 25, 27, 30, 31, 33, 34, 38, 42, 44, 46, 47, 86, 106, 111, 136, 149, 170, 184.
 CHINCHA, islas: 2, 8, 14, 50, 56, 57, 63, 64, 171, 175, 177
 CHINCHA, provincia de: 63
 CHONTA-ÍSLA, isla: 70, 74, 76, 78, 81, 183
 CHORRILLOS: 14
 CHORRILLOS, bahía: 112, 117, 138, 142
 CHUCUITO: 123, 127, 133, 151

E

ECUADOR: 10, 18, 23, 34,
56, 57, 62, 68, 147, 170,
172

ESPAÑA: iii, iv, v, vi, vii, 1, 3,
5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,
14, 18, 19, 20, 23, 24, 32, 33,
34, 37, 39, 42, 49, 53, 55, 56,
59, 60, 61, 62, 64, 65, 67, 68,
69, 70, 82, 84, 87, 92, 93,
109, 110, 119, 121, 133, 139,
144, 154, 161, 168, 169,

170, 171, 172, 173, 176, 179,
184, 187, 192, 194, 200, 201,
203, 204

ESTADOS UNIDOS DE NORTE
AMERICA: 61, 87, 101, 168,
169, 170, 171, 172, 173, 192

EUROPA: 7, 12, 13, 20, 43,
50, 82, 101, 106, 108, 143,
157, 173, 196, 204, 205, 206,
230.

F

FILIPINAS: 69, 139, 141, 154,
156, 157, 158, 159, 161, 168,
185, 187, 200

FORT WARREN (EE.UU): 160
FRANCIA: 4, 93, 168, 171, 176

G

GLASGOW: 209
GRAN PAJONAL: 73, 80
GREENHITE (Inglaterra): 196,
197

GUAYAQUIL: 82, 110, 148,
183
GUAYTECAS, golfo de: 25

H

HAWAI: 148
HOYA AMAZONICA: 72, 80,
84, 182, 184
HUALLAGA: río: 186
HUANCAYO: 205

HUANTAYAYA: 156
HUITO: 21, 30, 32, 33, 36, 40,
41, 46, 54, 87, 88, 89, 106,
111, 136, 149

I

ICA: 196, 202
ILO: 82, 222, 223
INGLATERRA: 12, 47, 87, 114,
168, 171, 173, 196, 207,
209

IQUIQUE: 189, 190, 218, 219,
223, 226, 230
IQUITOS: 71, 74, 75, 78, 80,
81, 183, 184, 187
ISLAY: 189

J

JAMES, río (EEUU): 159
JUAN FERNANDEZ, isla: 165

JUNIN, caleta: 218
JUNIN, departamento: 206

L

- LA LEGUA (La Virgen del Carmen de la Legua); 125
 LA PUNTA: 124, 127, 151
 LA SEYNE (Tolón, Francia): 4
 LAGARTIJA: 38
 LAMBAYEQUE: 201
 LAMI, arrecifes de: 27
 LIMA: vii, 2, 10, 19, 23, 24, 51, 53, 54, 59, 61, 63, 65, 67, 68, 69, 79, 84, 85, 108, 109, 118, 119, 120, 147, 152, 155, 157, 159, 160, 167, 169, 170, 172, 173, 180, 185, 188, 198, 199, 201, 202, 203, 205, 217, 220, 227, 228, 229, 230, 233, 234
 LIVERPOOL: 51
 LOCUMBA: 189
 LONDRES: 61, 176, 196, 202, 222, 234
 LORETO: 69, 70, 74, 76, 77, 79, 81, 82, 182, 183, 184

LL

LLUTA: 189

M

- MADRID: 7, 8, 24, 29, 37, 45, 53, 84, 94, 95, 119, 120, 152, 153, 169
 MAGALLANES: estrecho de: 1, 5, 51, 111, 194, 196
 MAIRO, puerto: 184
 MAR "BRAVA" (Callao): 142, 151
 MAR CARIBE: 194
 MARAÑON, río: 183, 184, 185, 186, 187
 MARCONA: 195
 MAIRO, río: 71, 187
 MEJILLONES, caleta: 204, 223
 MEXICO: 159, 172, 198
 MIRAFLORES, ensenada de: 117, 142
 MISSISSIPPI, río: 191
 MISTI, volcán: 188
 MOLLEDO: 189, 202, 210, 214, 223
 MONTEVIDEO: 5, 197, 209
 MOQUEGUA: 188, 210
 MORONA: río: 183

N

- NACACUYA, isla: 183
 NAUTA: 80
 NORUEGA: 105
 NUEVA CAROLINA (EE.UU): 157
 NUEVA ORLEANS: 192, 193, 194
 NUEVA YORK: 61, 173

Ñ

NUBLE (Chile): 89

O

- OCOFA: 71, 73
 OSTENDE: 170

P

- PACASMAYO, puerto: 2, 56, 209
 PACHIA: 189
 PACHITEA, río: 55, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 78, 79, 183, 184, 187
 PACHIZA: 205
 PACIFICO, océano: 1, 2, 3, 5, 7, 9, 18, 24, 25, 33, 37, 42, 44, 50, 56, 57, 59, 62, 66, 68, 69, 86, 90, 91, 93, 94, 96, 98, 99, 105, 106, 109, 116, 117, 119, 121, 138, 139, 141, 142, 144, 152, 153, 154, 156, 161, 169, 170, 182, 184, 187, 192, 194, 200, 209, 214, 217
 PACOCHA: 200, 209, 213, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 229, 230, 231
 PALCA: 189
 PALCAZU, río: 184
 PANAMA: 101, 110, 172
 PAPUDO (Chile): 1, 14, 15, 16, 17, 20, 31, 34
 PARANA, río: 5
 PARAGUAY: 5
 PARANAPURA, río: 186
 PARIS: 61, 199
 PARRAL: 38
 PAYSANDU : 5
 PENINSULA IBERICA: 1, 6, 7, 15, 70, 154, 171, 172, 200
 PENNSYLVANIA: 159
 PERENE, río: 187
 PERU: iii, iv, v, vi, vii, 2, 6, 8, 10, 11, 13, 16, 19, 23, 24, 29, 32, 33, 37, 39, 42, 43, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 70, 73, 84, 86, 87, 98, 105, 106, 109, 118, 119, 120, 121, 125, 133, 134, 139, 140, 141, 144, 152, 153, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 162, 165, 167, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 178, 179, 182, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 204, 207, 208, 213, 220, 224, 231, 233
 PICHIS, río: 184
 PIMENTEL: 37
 PISAGUA: 213, 216, 217, 223
 PISCO: 202
 PIURI, isla: 71
 PLANCHADA, calle de la: 95
 PLYMOUTH: 197
 POCOLLAY: 189
 PONGO DE AGUIRRE: 186
 PONGO DE MANSERICHE: 185, 186, 187
 POSESION: 197
 POZUZO: 184
 PRUSIA: 93, 105
 PUCACURU, caserío: 75
 PUERTO GRANDE DE SAN VICENTE: 5
 PUERTO OSCURO: 25, 34
 PUNTA ARENAS: 46, 194, 196, 197
 PUNTA COLES: 220
 PUNTA DE AGUJA: 211
 PUNTA PARADA: 195
 PUNTA PICHALO: 200, 217, 218, 219
 PUNTA SAN JUAN: 195

Q

- QUILCA, caleta: 155, 213
 QUILPUE, punta: 22, 26, 31
 QUINTEROS, puerto: 209
 QUITO: 61

R

REAL FELIPE: castillo del: 111,
150
RIMAC, río: 101
RIO DE JANEIRO: 21, 42, 100,

138, 187

RIO DE LA PLATA: 1
ROCA NEGRA: 191

S

SAMA: 189
SAMANCO: 188
SAN ANTONIO, fuerte: 93
SAN LORENZO, isla: 26, 43,
100, 101, 117, 123, 134,
137, 142, 156, 159, 160, 184,
188
SAN NICOLAS, bahía: 209
SAN VICENTE: 197
SANTA, provincia: 188
SANTA CATALINA: 71

SANTIAGO, río: 185, 186, 187
SANTIAGO DE CHILE: 8, 9, 16,
23, 38, 53, 54, 60, 61, 65,
67, 84, 155, 160, 165, 166,
167, 173, 174, 208, 225
SARAYACU, pueblo: 70, 71, 75
80, 82, 84
SHOEBURYNESS (Inglaterra):
114
SOMEN: 71
SUECIA: 105

T

TABON, isla: 26, 35, 39
TACNA, v, 74, 82, 189, 204
TALAMBO, hacienda (Pacasma-
yo): 2, 56, 171
TALCAHUANO: 194
TAMBO, río: 73

TARAPACA: 204, 210
TIERRA BLANCA: 71
TILIVICHE, desierto de: 205
TOLON (Francia): 4
TORATA (Moquegua) 188
TRES CRUCES: 38

U

UCAYALI, río: 70, 71, 75, 76,
78, 79, 80, 184, 187

URUGUAY: 5
UTCUBAMBA río: 187

V

VALDIVIA, puerto: 17, 18, 38,
188
VALPARAISO: 2, 5, 6, 14, 15,
16, 17, 18, 22, 23, 25, 27, 30,
32, 33, 36, 37, 38, 44, 45, 47,
51, 52, 57, 59, 62, 86, 87,
88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 96,
97, 98, 99, 100, 101, 102,
103, 104, 106, 107, 108,

115, 117, 128, 138, 140, 143,
144, 145, 147, 149, 154, 155,
156, 157, 160, 163, 165, 166,
169, 170, 209, 213

VENEZUELA: 61
VILLAREJO (España): 169
VIÑA DEL MAR: 94, 95, 196
VIRGINA (EEUU): 3, 159, 192

	Pág.
<i>INTRODUCCION</i>	III
 <i>CAPITULO I</i>	
<i>LA ESCUADRA ESPAÑOLA VIAJA A CHILE. ALIANZA BELICA SUD AMERICANA. CAPTURA DE LA COVADONGA EN AGUAS CHILENAS DE PAPUDO. SUICIDIO DEL ALMIRANTE PAREJA. LA DECLARACION DE GUERRA DE LOS ALIADOS CONTRA ESPAÑA.</i>	1
Algunas digresiones navales acerca de la guerra de 1866	1
La escuadra española: su viaje a Chile por satisfacciones	6
El "San Martín": Burlas e insultos contra la corona española	7
La alianza bélica sudamericana. Aprestos: guerra con España	10
La captura de la goleta Covadonga en Papudo	14
El suicidio del Almirante Pareja: cambios subsecuentes	17
El Decreto Peruano declarando la Guerra a España	18
Zarpa hacia el sur la división naval peruana	19
El mantenimiento del bloqueo de puertos chilenos: Dificultades	22
Notas al capítulo I	24

CAPITULO II

Pág.

<i>EL COMBATE NAVAL DE ABTAO EN EL ARCHIPIELAGO DE CHILOE. REFLEXIONES. INFORMACION HISTORICA ADICIONAL ACERCA DE ABTAO. LA PRENSA CHILENA Y ABTAO. EL PARTE OFICIAL DE WILLIAMS REBOLLEDO. DIGRESIONES SOBRE LA CAMPAÑA AL SUR DE 1866. NUESTRA ESCUADRA EN CHILOE Y CAMBIO DE MANDO. EL "HUASCAR" Y LA "INDEPENDENCIA": VIAJE DIFICULTOSO. SE COMPLETA LA DIVISION PERUANA; SU INTEGRACION A LA ESCUADRA ALIADA.</i>	25
El combate naval de Abtao	25
Algunas reflexiones respecto de Abtao	30
Información adicional acerca de Abtao	33
Algunas versiones históricas e informaciones sobre Abtao.	37
La información de prensa chilena sobre Abtao	38
El parte oficial del comandante Williams Rebolledo	39
Algunas digresiones sobre la campaña al sur en 1866.	41
Nuestra escuadra en Chiloé: discrepancias y cambio de mando.	47
El "Huáscar" y la "Independencia": controversias de viaje.	50
La división naval peruana se completa e integra a los aliados	51
Notas al capítulo II.	53

CAPITULO III

<i>ESBOZO DE LA ECONOMIA NACIONAL EN 1866. TRATADO DE ALIANZA CUADRUPLE. LOS CASHIBOS DEL PACHITEA COMETEN ANTROPOFAGIA CONTRA DOS MARINOS: TAVARA Y WEST. EL COMANDANTE VARGAS DENUNCIA A MISIONEROS ESPAÑOLES COMO INSTIGADORES DE AQUELLA TRAGEDIA, ORIGINANDO UNA EXPEDICION DE CASTIGO DEL PREFECTO ARANA. SE VERIFICA SU ERROR. EPILOGO.</i>	55
Nuestro exiguo presupuesto en 1866.	55
El tratado de alianza ofensiva y defensiva peruano-chileno	58
Nuestra amazonía en 1866: tragedia e intrigas contra España	69
Távara y West: dos marinos asesinados por antropófagos	71
La expedición de castigo contra los cashibos.	74
El falseado intervencionismo anti naval español en la selva	79

La antropofagia en la hoya amazónica.	80
El epílogo de una denuncia patriótica equivocada.	82
Notas al capítulo III	84

CAPITULO IV

<i>LA NEGATIVA ESPAÑOLA ANTE LA PROPUESTA CHILENA DE UN DUELO NAVAL ENTRE FUERZAS IGUALES CONFIRMA LA DECISION DE ATACAR LA PLAZA. EL OMINOSO BOMBARDEO DE VALPARAISO. UN MEA CULPA HISPANO. ZARPAN LOS ESPAÑOLES HACIA EL PERU. EL CALLAO ALISTA SUS BARCOS Y BATERIAS PARA ENTRAR EN COMBATE. MANDOS Y BUQUES ATACANTES</i>	86
El bombardeo de Valparaíso: prolegómeno del ataque al Callao	86
La exacerbación hispana ante el propuesto duelo naval.	90
La represalia española contra el primer puerto chileno	92
Algunas disquisiciones posteriores al bombardeo: resumen.	98
El zarpe de la escuadra española con rumbo al Callao	99
El mea culpa hispano por un bombardeo dejado atrás.	101
El Callao y su mar: actividades previas al combate	105
El Callao: Emplazamiento y ubicación de cañones y buques.	111
Breves digresiones acerca de nuestra artillería en el 2 de Mayo.	113
La escuadra española: sus mandos y buques ante el Callao	115
Notas al capítulo IV	119

CAPITULO V

<i>EL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866 EN EL CALLAO. DIFICULTADES A BORDO DE LA NUMANCIA: MENDEZ NÚÑEZ HERIDO. OTROS ASPECTOS DE AQUELLA HISTORICA JORNADA. LOS ESCASOS DAÑOS MATERIALES EN TIERRA. APUNTES ACERCA DE UNA CRITICA PROFESIONAL SOBRE EL ATAQUE Y MUTUO CAÑONEO NAVAL Y TERRESTRE. LOS SINGULARES CASOS DEL COMANDANTE GARRIDO Y LOS CADETES NAVALES.</i>	121
El combate del 2 de Mayo de 1866	121
Dificultades en la <i>Numancia</i> : Méndez Núñez herido	127

Otros aspectos del combate en el Callao	129
El Callao: relación de daños materiales en el puerto	133
A la luz de una crítica histórica desapasionada	139
El caso del comandante Garrido y el de los cadetes navales	150
Notas al capítulo V	152

CAPITULO VI

<i>PRADO INCREMENTA SUS PLANES NAVALES. JOHN RANDOLPH TUCKER. MOTIN A BORDO EN LA DIVISION PERUANA. RENUNCIA DE TUCKER: BALDON INESPERADO. EL RELEVO DEL MANDO EN LA ESCUADRA ALIADA</i>	154
--	-----

Los audaces planes del dictador Prado en asuntos navales	154
Un resumen bilateral de opiniones acerca del espinoso juicio	156
John Randolph Tucker	159
El motín a bordo de la División peruana	161
La renuncia del contralmirante Tucker: un baldón inesperado	165
Relevos en el mando de la escuadra aliada	165
Regreso de la División Peruana	166
Notas al capítulo VI	167

CAPITULO VII

<i>RESUMEN DE GESTIONES PARA CONCLUIR LA GUERRA CON ESPAÑA. ESFUERZOS EN PRO DE LOGRAR UN NACIONALISMO CONTINENTAL. GASTOS DEL ERARIO Y MEDIDAS HACENDARIAS EN 1866. LA DICTADURA Y EL PLAN HACENDARIO: PARDO. EXPLORACIONES FLUVIALES EN NUESTRA AMAZONIA. LA PERDIDA DE LA CORBETA PERUANA: "AMERICA" EN TERREMOTO SUREÑO. UN CUARTO DE SIGLO ACIAGO: NAUFRAGIOS, FALLAS Y REPARACIONES</i>	168
---	-----

Las ideas de prosecución bélica y las ofertas de mediación	168
Esfuerzos en pro de lograr un nacionalismo continental	172

	Pág.
La regularización del servicio diplomático.....	174
Los gastos del erario y las medidas hacendarias en 1866.....	174
La dictadura y el plan hacendario de Pardo.....	176
Las contribuciones.....	178
Las rentas nuevas y la oposición.....	178
Política aduanera.....	178
Política monetaria.....	179
Contabilidad y administración en asuntos fiscales.....	179
La reducción de pensiones para jubilados y cesantes.....	180
Los sueldos castrenses y las pensiones de retiro.....	181
Exploraciones fluviales en la hoya amazónica.....	182
La pérdida de la corbeta "América" en el terremoto del sur.....	187
Las terribles consecuencias sismológicas del 13 de agosto.....	188
Un cuarto de siglo difícil: naufragios, fallas, reparos (1850—1875).....	190
Notas al capítulo VII.....	198

CAPITULO VIII

<i>UN AGITADO PERIODO INTERNO ANTES DE UN LAPSO PACIFICO. EL SENSIBLE FALLECIMIENTO DE UN VISIONARIO NAVAL: RAMON CASTILLA MARQUESADO. EL VIL ASESINATO DE MANUEL PARDO. ADQUISICIONES NAVALES DEL PERU Y CHILE: ABULIA ESTATAL. LA COMPRA DEL "TALISMAN" Y SU EXPEDICION TRUNCADA. NAUFRAGIO DE LA "CHANCHAMAYO". LA INSURRECCION DEL "HUASCAR". CORRERIAS DEL MONITOR INSUBORDINADO. EL "HUASCAR" ANTE EL DECRETO DE PRADO. COMBATE DE PUNTA PICHALO CONTRA LA ESCUADRA DE OPERACIONES. EL COMBATE NAVAL DE PACOCHA. UNA POESIA INFANTIL A SU BORDO. BAJAS Y AVERIAS DEL "HUASCAR". SU RENDICION A LA ESCUADRA NACIONAL. EL CORTE DE JUICIOS. CASO BEJAR.....</i>	200
Un agitado período interno que precedió a la paz.....	200
El fallecimiento de Castilla: un visionario naval.....	203
El asesinato de don Manuel Pardo.....	205

Las adquisiciones navales del Perú y Chile: una abulia estatal	207
La compra, expedición y captura del "Talismán"	208
El naufragio de la "Chanchamayo"	210
La sorpresiva toma del "Huáscar": rebeldía política	211
Las correrías del "Huáscar" y el decreto de Prado	213
El "Huáscar" ante un decreto aberrante	216
La escuadra leal y el "Huáscar": Punta Pichalo	217
El combate de Pacocha	220
Una poesía infantil y bilingüe en Pacocha	224
Bajas y averías del "Huáscar" en aguas de Pacocha	226
La rendición del "Huáscar" a la escuadra de operaciones	227
Las manifestaciones patrióticas amparando al "Huáscar"	228
El corte radical de los juicios pendientes por sublevación	229
Los funerales de un heroico tripulante: Ruperto Béjar	230
Notas al capítulo VIII	233



*La "Historia Naval del Perú" se terminó
de imprimir el mes de julio de 1987
en los Talleres del Area Imprenta
de la Marina, sito en Av.
Venezuela s/n. Bellavista*